



Ministero delle Infrastrutture

DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE ED IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO,
PER IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI
Direzione Generale per le politiche di sviluppo del territorio

AZIONI INTEGRATE **INNOVATIVE**

S.I.S.Te.M.A. Centro-Nord
S.I.S.Te.M.A. Aree Sottoutilizzate
Porti e Stazioni



ATTI E RIFLESSIONI DAI SEMINARI TECNICI DEL 25-26 GENNAIO 2007
SCHEDE DEI PROGRAMMI S.I.S.Te.M.A. - PORTI E STAZIONI

Il presente volume è stato realizzato dal Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale ed i Servizi generali – Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio, con il supporto delle Assistenze Tecniche ATI IZI S.p.A. – Moneo S.p.A., Ecosfera S.p.A., ATI Gruppo CLAS S.r.l. - STI S.p.A. - Conserint S.r.l. - Quasar S.r.l.

Responsabile del procedimento e curatore del volume

Francesco Giacobone

Coordinamento editoriale

Giulia Manta, Andrea Modica, Anna Pogliaga, Anna Maria Rozza

Il curatore ringrazia tutti coloro che hanno collaborato attivamente alla redazione della presente pubblicazione

INDICE AZIONI INTEGRATE INNOVATIVE

PRESENTAZIONE 6

Antonio **Di Pietro**

DAI “TERRITORI-AREA” AI “TERRITORI-RETE” 7

Gaetano **Fontana**

I PROGRAMMI INNOVATIVI 9

Luciano **Novella**

I TAVOLI E I SEMINARI TECNICI 10

Francesco **Giacobone**

ATTI E RIFLESSIONI DAI SEMINARI TECNICI DEL 25 E 26 GENNAIO 2007 13

Ministero delle Infrastrutture - Sala Conferenze - Lungotevere Thaon De Revel, 1 - Roma

AREE URBANE DA RIQUALIFICARE E NUOVO ASSETTO INFRASTRUTTURALE

IL PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI DI **NAPOLI**:

UN APPROCCIO MULTIDISCIPLINARE INTEGRATO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA 14

IL RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA TERRITORIALE, URBANO E PORTUALE PONENTE

LIGURE-PIEMONTE MERIDIONALE, E LA CITTÀ/NODO DI **SAVONA** TRA TRAFFICO

URBANO E MOVIMENTAZIONE DI MERCI/PASSEGGERI 18

LA PORTA TRANSFRONTALIERA TRA IL SISTEMA TERRITORIALE DEL PIEMONTE

MERIDIONALE E IL TERRITORIO DI NIZZA E DELLA COSTA AZZURRA: PROGETTI E AZIONI

PER GESTIRE LA VOCAZIONE E LE OPPORTUNITÀ DI **CUNEO** 24

PROPOSTE ED IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DI CITTÀ E INFRASTRUTTURE URBANE

L'ESPERIENZA DI **GENOVA** 32

L'ORGANIZZAZIONE E LA MESSA IN RETE DEI SISTEMI TERRITORIALI TRANSFRONTALIERI:

LA RIORGANIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA CITTÀ DI **GORIZIA** E DEL CARSO

INTERESSATO DAL CORRIDOIO 5 37

RIQUALIFICAZIONE IN AMBITI URBANI E FERROVIARI

LA COESIONE TERRITORIALE INTORNO AL TERMINALE MERIDIONALE DELL'ASSE

TI-BRE E DEL SISTEMA PORTUALE LIGURE. STRATEGIE PER LA CONDIVISIONE DI

OPPORTUNITÀ DI CRESCITA PER IL TERRITORIO DELLA **SPEZIA** 42

PROSPETTIVE PER LA PROMOZIONE, IL LANCIO E LA GESTIONE DI STRUTTURE

LOGISTICHE/POLI TERMINALI. L'ESPERIENZA DI **OLBIA** 51

LA RIQUALIFICAZIONE DI AMBITI URBANI E FERROVIARI DI VENEZIA COME OPPORTUNITÀ PER LA MESSA IN RETE DELLA CITTÀ NEL SISTEMA DELL'AREA VASTA.....	53
RIQUALIFICAZIONE URBANA E PORTUALE VS TURISMO. L'ESPERIENZA DI BRINDISI	56

IL DIBATTITO.....60

Alessandra **Floriani**, Ecosfera S.p.A.

CORRIDOIO MERIDIANO E AUTOSTRADE DEL MARE

IL PROGRAMMA "PORTI E STAZIONI" NELL'AMBITO DELLE INIZIATIVE DELL'AMMINISTRAZIONE DEL COMUNE DI PALERMO	62
---	----

IL CORRIDOIO MERIDIANO COME DISPOSITIVO PER LA COMPETITIVITÀ DELLE GATEWAY CITIES DEL MEDITERRANEO. I PROGETTI DI CONNESSIONE E RIGENERAZIONE PER PALERMO CAPITALE.....	63
--	----

PROSPETTIVE ED OPPORTUNITÀ PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA CITTÀ E DELLA PORTUALITÀ. L'ESPERIENZA DI ANCONA	73
---	----

INTERVENTI PER UNA RETE TERRITORIALE DI CENTRI SPECIALIZZATI PER L'INNOVAZIONE E LO SVILUPPO. L'ESPERIENZA DI RAGUSA, SIRACUSA, CATANIA	77
---	----

IL CORRIDOIO MERIDIANO COME DISPOSITIVO TERRITORIALE NEL QUADRO STRATEGICO DEL MEDITERRANEO	87
--	----

NUOVA CENTRALITÀ URBANA E PATRIMONIO ESISTENTE. INTERVENTI DI MARKETING MIX PER LA GESTIONE DEL BINOMIO INFRASTRUTTURE/CULTURA A LECCE , CERNIERA DELLA PLURIMODALITÀ PUGLIESE E POLO CULTURALE SALENTINO	95
--	----

CITTÀ, TERRITORI URBANI E ARMATURE INFRASTRUTTURALI

PIANI E PROGETTI PER LE STRUTTURE/POLO DEL TERRITORIO. L'ESPERIENZA DI RAVENNA	98
---	----

PROPOSTE PER UN RINNOVATO ASSETTO DI TERNI CITTÀ/CERNIERA, ATTRAVERSO IL CONSOLIDAMENTO DELLE RELAZIONI TERRITORIALI CON ROMA E L'ASSE TERNI-RIETI-L'AQUILA.....	102
---	-----

IPOTESI PER CAMPOBASSO , CROCEVIA DI RELAZIONI MATERIALI E IMMATERIALI TRA UN SISTEMA <i>INTERNO PENINSULARE</i> E <i>L'AREA DEI BALCANI</i>	107
--	-----

IL TRIANGOLO ROMAGNOLO FORLÌ-CESENA-RAVENNA . VOCAZIONE, ORGANIZZAZIONE E MESSA IN RETE DELLE OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO DEL TERRITORIO	112
--	-----

VICENZA CITTÀ DI ECCELLENZA ITALIANA NELLA RETE EUROPEA. VOCAZIONI ED OPPORTUNITÀ IN CORSO	114
--	-----

LINEE COMUNI ED APPROCCI INNOVATIVI NELL'ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI.....121

Angela **Airoidi**, Gruppo CLAS S.r.l.

SCHEDE DEI PROGRAMMI.....123

“S.I.S.Te.M.A. Centro-Nord”, “S.I.S.Te.M.A. Aree Sottoutilizzate”, “Porti e Stazioni”

I PROGRAMMI S.I.S.TE.M.A. CENTRO-NORD, S.I.S.TE.M.A. AREE SOTTOUTILIZZATE, PORTI E STAZIONI.....124

Francesco **Giacobone**

IL PROGRAMMA S.I.S.TE.M.A. 126

S.I.S.Te.M.A. Centro-nord

Comune di Cuneo	135
Comune di Firenze	138
Comune di Fiumicino.....	141
Comune di Forlì	144
Comune di Jesi (AN).....	146
Comune di Terni	149
Comune di Savona.....	151
Comune di Vicenza.....	154
Provincia di Gorizia.....	156
Provincia di La Spezia.....	159
Provincia di Varese	162

S.I.S.Te.M.A. Aree sottoutilizzate

Comune di Campobasso.....	165
Comune di Catanzaro	168
Comune di Caserta.....	171
Comune di L'Aquila.....	174
Comune di Lecce	177
Comune di Matera.....	179
Comune di Nuoro.....	182
Comuni di Catania Siracusa Ragusa.....	185

IL PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI192

Comune di Ancona.....	198
Comune di Bari.....	201
Comune di Brindisi.....	204
Comune di Cagliari.....	206
Comune di Carrara.....	209
Comune di Catania	211
Comune di Civitavecchia	213
Comune di Genova.....	215
Comune di La Spezia	217
Comune di Livorno.....	219
Comune di Messina.....	221
Comune di Napoli.....	224
Comune di Olbia	227
Comune di Palermo	229
Comune di Piombino.....	231
Comune di Ravenna.....	233
Comune di Salerno	235
Comune di Savona.....	237
Comune di Taranto.....	240
Comune di Trapani.....	242
Comune di Trieste.....	244
Comune di Venezia	246

PRESENTAZIONE

La capacità di confronto e di dialogo tra enti locali e organi di governo sulla questione delle infrastrutture è contribuito essenziale alla costruzione di un disegno di sviluppo in cui si gioca il futuro del nostro Paese. Far convivere i diversi livelli istituzionali all'interno di occasioni e strumenti utili alla trasformazione, significa sia superare complessità di difficile gestione e sia aprire a processi pluralistici di crescita.

Il quadro ancora incompiuto dell'assetto territoriale nelle sue diverse componenti, impone di sviluppare occasioni di convergenza che favoriscano investimenti in grado di valorizzare le risorse del settore.

La "logica del fare", oggi fortemente auspicata, significa da un lato consapevolezza dei mezzi a disposizione e dall'altro applicazione di strumenti operativi che, attraverso il modello della sussidiarietà, consentano di favorire la crescita e lo sviluppo delle comunità e dei territori. Infatti, il valore pubblico delle infrastrutture, nel restituire unità al Paese, deve aprire alla necessità di superare contrapposizioni preconconcette nella realizzazione di infrastrutture e deve partecipare ad un complessivo disegno di sviluppo.

L'esperienza maturata con i Programmi "S.I.S.Te.M.A." e "Porti e Stazioni" promossi dal Ministero delle Infrastrutture, si configura come opportunità di costruire e diffondere un modello operativo che consenta di elevare il "locale" per renderlo visibile e coordinato alla scala "nazionale" proiettandolo ad un livello ancora più elevato, al fine di sviluppare al meglio, in tutte le sue componenti, le radici territoriali e la ricchezza del Paese.

Antonio **Di Pietro**
Ministro delle Infrastrutture

DAI “TERRITORI-AREA” AI “TERRITORI-RETE”

Le esperienze promosse dal Ministero delle Infrastrutture degli anni Novanta ci hanno consegnato una *progettualità* matura, riconoscibile, con alcune punte di eccellenza. Il raggiungimento degli obiettivi strategici dei vari Programmi ha assegnato forti ed evidenti responsabilità all'azione Dicoter. L'azione della Direzione, prima, e del Dipartimento, oggi, contribuisce alla formazione del partenariato urbano e territoriale, ed esprime, innanzitutto, la ricerca di un metodo di lavoro basato sulla condivisione delle scelte.

Il Dipartimento ha oggi spazi di azione che si estendono sull'intero territorio nazionale. Il livello nazionale/transnazionale è raggiunto grazie a programmi come il PON Trasporti, Urban e Interreg. Un quadro normativo più moderno ed evoluto ha permesso al Ministero delle Infrastrutture e segnatamente al Dipartimento di intervenire fattivamente nella programmazione delle grandi reti infrastrutturali di interesse nazionale.

Se nelle sue esperienze ultime Dicoter ha aiutato alcuni territori a trovare una propria strada allo sviluppo, oggi il partenariato istituzionale, sociale ed economico promosso a livello centrale deve assumere altre finalità.

I recenti indirizzi delle politiche comunitarie innovano in profondità il quadro di azione delle Amministrazioni centrali. Lo confermano gli esiti delle grandi assise, da Lisbona a Göteborg; i nuovi Regolamenti per la Programmazione 2007-2013; le posizioni che l'Unione ha assunto su temi cruciali come il territorio, le infrastrutture, la questione delle città, le nuove forme di governance.

Oggi, l'Amministrazione centrale deve aiutare i territori italiani a fare sistema tra di loro e ad affrontare la sfida internazionale della competitività e della coesione, a misurarsi con sistemi-Paese le cui economie sono forti grazie anche al non rispetto delle garanzie fondamentali: la salute, la sicurezza sociale, la dignità del lavoro, la tutela dell'ambiente.

Come Dipartimento, ci sentiamo pienamente impegnati in questa sfida di importanza epocale per il nostro Paese.

Una politica industriale per la competitività richiede l'impegno convinto da parte delle Amministrazioni centrali dello Stato. Ma non si dà alcuna politica industriale efficace in assenza di *una visione organica e lungimirante dell'assetto del territorio nazionale*. In tale contesto, l'azione del Ministero delle Infrastrutture si caratterizza nell'impegno di dare piena applicazione agli indirizzi di sviluppo dello spazio comunitario individuati dallo *Schema di Sviluppo Spaziale del Territorio Europeo* (SSSE):

1. lo sviluppo di un sistema di città policentrico e più equilibrato e il rafforzamento della partnership tra città e campagna;
2. l'incentivazione delle modalità integrate di trasporto e di comunicazione, per favorire lo sviluppo policentrico del territorio europeo e il coinvolgimento attivo delle città e delle regioni europee nell'UEM;
3. lo sviluppo e la cura del patrimonio naturale e culturale tramite una gestione attiva e prudente.

L'obiettivo dello sviluppo policentrico e reticolare richiede l'individuazione di sinergie tra le reti infrastrutturali e le reti di città. Integrare la localizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo delle reti di città significa:

- potenziare le reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali;
- favorire un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un'adeguata distribuzione di porti marittimi e aerei (global gateways) ed il potenziamento del livello di servizi e dei collegamenti con il retroterra.

Questi indirizzi di politica territoriale e per le infrastrutture definiscono il quadro di coerenza dei tre Programmi innovativi che Dicoter sta promuovendo con il concorso attivo di Regioni, Autonomie locali, Città e del partenariato economico e sociale.

Il *Programma Innovativo S.I.S.Te.M.A.* ha avuto l'obiettivo di promuovere e di animare 21 idee-programma in altrettanti sistemi territoriali, definiti “contesti bersaglio”. Con questo Programma vogliamo sostenere la ricerca e la sperimentazione di modelli di intervento capaci di coniugare lo sviluppo locale con il rafforzamento del sistema urbano policentrico, accedendo alle straordinarie opportunità di crescita e di coesione offerte dalle grandi reti infrastrutturali. Oggi, il territorio italiano è direttamente interessato dall'attraversamento dei tre Corridoi transeuropei 1, 5 e 8 e candidato alla localizzazione di approdi delle “autostrade del mare” tirrenica e adriatica.

Ai ventuno contesti-bersaglio, alle rispettive Amministrazioni è affidata la missione di sviluppare le idee-programma. Sono “progetti di territorio” che si propongono di incrementare la competitività: con funzioni di eccellenza, la rigenerazione del territorio e il rafforzamento delle connessioni verso i sistemi di livello superiore; e di favorire la coesione territoriale: creando e consolidando partenariati “orizzontali” e “verticali” e aprendo a partenariati transnazionali.

Grazie all'attuazione delle idee-programma va maturando un “parco progetti” – di scala territoriale vasta, media e locale. Un “parco-progetti” condiviso e sostenuto da partenariati coesi, monitorati e già valutati nella loro coerenza ed efficacia rispetto agli obiettivi dati, in stretta collaborazione tra le Amministrazioni locali, i tavoli partenariali e il Dipartimento.

Il *Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni* opera sul rafforzamento della attrattività dei nodi costieri caratterizzati dalla compresenza di Autorità portuali e di stazioni ferroviarie. Sono nodi candidabili, in una logica di sistema, a divenire approdi delle “autostrade del mare” e, come tali, a fungere da cerniera con le reti infrastrutturali terrestri e con gli hub aeroportuali.

Questo Programma vuole contrastare il degrado edilizio, ambientale, economico e sociale che caratterizza le zone adiacenti ai porti ed alle stazioni ferroviarie. L’obiettivo strategico è quello di riqualificare e di valorizzare i tessuti urbani compresi tra i porti e le stazioni per sottrarli da una condizione di “retro-città” e tramutarli in nuove centralità urbane, in luoghi di servizi e di infrastrutture, di accoglienza e di smistamento. Insomma, in luoghi di eccellenza.

Sono 22 le città sedi di stazioni ferroviarie e di porti coinvolte nella realizzazione del Programma, che mobilita oltre 37 Meuro. Anche il modello organizzativo e gestionale di *Porti e Stazioni* è articolato su un ampio partenariato verticale e orizzontale.

Vi è infine un terzo e non meno importante Programma, di cui è ancora in corso lo sviluppo. Il *Programma Innovativo Piani Strategici e Piani della Mobilità* assume come sfondo la sperimentazione di nuove forme di intervento nelle aree urbane conseguente alla Delibera CIPE n.20/94 e ad altre provvidenze del Ministero in materia di pianificazione della mobilità territoriale, facendo capo ai lavori del Tavolo interistituzionale per la cosiddetta “Riserva Aree urbane “ del Fondo Aree Sottosviluppate (FAS).

Il Programma sostiene la formazione congiunta di *Piani Strategici* e di *Piani della Mobilità* in 26 contesti territoriali sovracomunali (con oltre 60 città coinvolte nel complesso), distribuiti sull’intero territorio nazionale e così caratterizzati: nodi logistici di aggancio al sistema infrastrutturale paneuropeo; snodi intermodali; “porte” di aree metropolitane; poli di “cerniera” rispetto alle aree interne dell’Italia peninsulare e insulare.

In particolare, il Piano strategico è lo strumento all’interno del quale le città e le società locali possono costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo. Un approccio al futuro aperto e flessibile per finalizzare le proprie politiche, le proprie scelte di priorità, i propri investimenti, per migliorarne l’efficacia.

Un compito, quello assegnato a questo Programma, di particolare rilevanza in vista della sfida della Programmazione 2007-2013. I *Piani Strategici* e i *Programmi della Mobilità* prendono le mosse da due valutazioni di fondo:

- il rafforzamento della competitività all’interno dello spazio europeo, nazionale e regionale passa obbligatoriamente attraverso una visione strategica dello sviluppo. È necessario individuare e porre a sistema le opportunità e le potenzialità peculiari delle città e dei rispettivi territori, della loro armatura infrastrutturale, del loro capitale sociale e ambientale;
- la costruzione della visione strategica dello sviluppo non può essere il prodotto autoreferenziale e dirigistico posto in essere dalle pubbliche Amministrazioni. Una visione al futuro è il risultato condiviso di un processo di ascolto, di alleanze, di partenariati politici, istituzionali, socio-economici. Le città devono assumere il ruolo centrale di questo processo. Le città sono i promotori e i motori dell’azione strategica. Per rendere più forti i territori di riferimento. Per contribuire allo sviluppo e alla coesione regionale, nazionale ed europea.

In questi Programmi, i mutamenti dello spazio fisico rappresentano un imprescindibile fattore costitutivo della *capacità competitiva* del Paese, e sono utili rafforzano i legami di coesione. Una sfida decisiva, insomma, ci attende. Una sfida che ci proponiamo di superare creando, con questi Programmi, una nuova *offerta territoriale* di livello nazionale, che connetta le reti locali e le reti transnazionali, integrando nella competitività lo spazio fisico. In tal modo si perviene ad una nuova e superiore definizione, l’eccellenza competitiva diviene *eccellenza territoriale*.

Gaetano **Fontana**
Capo Dipartimento
Dicoter

I PROGRAMMI INNOVATIVI

I processi di decentramento degli ultimi anni, hanno sospinto le azioni di programmazione e di sviluppo del territorio, verso il binomio “locale-globale”, sostenendo quelle logiche della concertazione utili a favorire l'efficienza e la rapidità dell'azione pubblica. Tutto ciò, anche con particolare riferimento ai programmi di infrastrutturazione di interesse nazionale e di raccordo con le politiche comunitarie.

La stagione dei “progetti integrati” maturata sull'esperienza italiana dei PRU e, successivamente, dei PRUSST, nel fare da sfondo proprio al collegamento tra politiche comunitarie e nazionali, è stata portatrice di concretezza allo sviluppo sostenibile del territorio ed ha consentito la sperimentazione di nuove prospettive di programmazione degli investimenti pubblici e privati e di valutazione delle fattibilità delle azioni da sviluppare.

Da qui si sono sviluppati i cosiddetti “progetti di territorio”.

Le esperienze condotte a buon fine hanno contrassegnato l'inizio del passaggio da programmi locali a programmi territoriali di sviluppo e, alla luce dei risultati raggiunti, il percorso successivo era quello di promuovere utili iniziative, da parte dell'Amministrazione centrale, che potenziassero forme di assistenza alla progettualità locale, fornissero strumenti migliorativi per la qualità e la fattibilità delle azioni di programmazione.

In questo ambito, sono andati a configurarsi i Programmi innovativi “S.I.S.Te.M.A.” e “Porti e Stazioni” che, superando fenomeni di autoreferenziazione e settorializzazione, hanno sviluppato la logica di governo integrato del processo di progettazione e di realizzazione delle opere, attraverso la concertazione e la co-pianificazione delle Amministrazioni territoriali, per stimolare ancora una volta le alleanze e le reti tra città comprimarie.

Sulla scia delle iniziative lanciate dal Dipartimento per la programmazione dello sviluppo del territorio, la Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio ha accompagnato con particolare impegno lo sviluppo delle idee programma e l'attuazione dei singoli Programmi, contribuendo direttamente alla costruzione di prassi più dinamiche, alla verifica di fatti e strategie, al ridisegno di processi amministrativi, alla diffusione dei risultati e alla divulgazione delle “buone pratiche”.

L'esperienza maturata porta indubbiamente a meglio armonizzare e consolidare idee e proposte di interventi sul territorio nazionale con gli indirizzi previsti dalla programmazione Europea, e tenta di sublimare la ricchezza e la vivacità delle risorse e delle potenzialità del nostro Paese individuando i corridoi infrastrutturali europei non solo come opere funzionali per la mobilità ma anche e proprio come attivatori dello sviluppo territoriale locale.

Luciano **Novella**
Direttore Generale
Dicoter

I TAVOLI ED I SEMINARI TECNICI

Obiettivo centrale di S.I.S.Te.M.A. e di Porti e Stazioni, avviati quasi contemporaneamente nel 2004, è stato quello di promuovere idee-programma ed azioni innovative in aree campione, all'interno dei cosiddetti sistemi territoriali nazionali, nelle quali favorire l'attivazione e l'implementazione di attività ed azioni volte al coordinamento della coerenza programmatica per quei territori, all'ottimizzazione dei progetti in campo, al supporto ad iniziative progettuali di particolare rilevanza, ed ancora, all'accelerazione di interventi in aree caratterizzate da particolare complessità territoriale, infrastrutturale, economica e sociale ed anche dalla presenza di strumenti di programmazione negoziata.

Con i due Programmi Dicoter, sono state individuate a scala nazionale 43 aree campione, definite "contesti bersaglio", scelte anche in coerenza con le linee di sviluppo del territorio comunitario, in particolare con i documenti fin qui prodotti in materia di politiche urbane, di coesione economica e sociale, restituendo alle città, anche di piccole e medie dimensioni, la funzione di motori dello sviluppo.

Queste aree, seppure con pesi territoriali diversi e con caratteristiche morfologiche proprie, sono state ipotizzate come "aree cerniera" con i grandi corridoi europei, ed includono territori ed aree urbane che, per le potenzialità di saldatura delle loro armature infrastrutturali – esistenti e in programma – con quelle di rango europeo, per la loro dinamicità in termini di sviluppo ed innovazione, per la loro vivacità amministrativa, sono apparse più direttamente candidate a cogliere le esternalità dei grandi corridoi e, pertanto, ad essere individuate come propulsori dello sviluppo. E' importante ricordare come, in relazione al rinnovato scenario territoriale europeo, sono maturate e progredite le esperienze nazionali mirate allo sviluppo e trasformazione del territorio maturate nell'ultimo decennio, vedi i PRU e i PRUSST, e come, quindi, è andata progressivamente evolvendosi la misura concettuale delle politiche urbane, rivoltasi sempre più ad una crescente dimensione territoriale degli interventi da realizzare.

La formazione di Piani strategici distribuiti sul territorio nazionale, individuati come nodi logistici di aggancio al sistema infrastrutturale paneuropeo, come nodi intermodali, come porte di aree metropolitane, come poli di cerniera rispetto alle aree interne dell'Italia, è stato l'assunto iniziale e quindi il percorso propulsivo di S.I.S.Te.M.A. e di Porti e Stazioni, a cui è stato aggiunto l'ulteriore obiettivo di favorire la costruzione di quella "governance territoriale multilivello" che, attraverso strumenti di impegno consapevole e condiviso, potesse contribuire alla formazione di un quadro programmatico affidabile per le città ed il loro territorio. Al riguardo, c'è da segnalare che l'aumentata capacità delle Amministrazioni locali di saper interrelare le risorse presenti sul territorio al fine di trarne un maggior valore aggiunto, anche con la loro messa a sistema, ha sicuramente prodotto un innalzamento dell'orizzonte pianificatorio di competenza.

Come è noto, nel novembre 2006, al fine di offrire un sostegno operativo alle Amministrazioni locali partecipanti ai due Programmi, il Dicoter – Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio, con l'ausilio delle Assistenze tecniche centrali, ha convocato 43 tavoli partenariali in cui sono stati resi noti gli aspetti operativi dei singoli programmi, ivi comprese le difficoltà incontrate, le azioni vincenti che andavano via-via delineandosi e, proprio in quell'occasione, è venuto a conformarsi un quadro d'insieme di aree caratterizzate dalla compresenza di significative iniziative territoriali, di progetti e di intese condivise, ma anche di realtà territoriali bloccate da difficoltà operative, da ritardi o da fermi amministrativi di varia natura.

Nel loro insieme questi tavoli partenariali, fermamente impostati come tavoli tecnici, hanno evidenziato una confortante e diffusa capacità delle singole Amministrazioni e degli Attori territoriali partecipanti, di saper dialogare intorno a nuovi strumenti operativi di indirizzo, confermando la volontà di voler aderire attivamente alla costruzione di quei processi partenariali "orizzontali" e "verticali", caratterizzati da una concertazione convergente finalizzata alla condivisione di obiettivi di sviluppo all'interno di un quadro programmatico nazionale. Infatti, veniva condiviso da tutti i partecipanti che la coesione territoriale è condizione irrinunciabile per la crescita e la competitività del nostro Paese.

Successivamente, il 25 e 26 gennaio 2007 si sono svolti a Roma i seminari divulgativi che, attraverso l'informazione diretta sulle azioni promosse e sui risultati raggiunti nei singoli Programmi, hanno costituito l'occasione sia per trasferire conoscenze e per avviare un confronto diretto su temi e problematiche reali e sia per "validare" metodologie vincenti applicate da alcune Amministrazioni, fornendo utili spunti operativi a chi era in ritardo.

I seminari si sono configurati come occasione concreta per i partecipanti (Comuni, Regioni, Province, Autorità portuali, ANAS, RFI, etc.) per ritrovarsi ad affrontare trasversalmente campi di rilevanza strategica, trasmettendosi reciprocamente le informazioni sugli effetti ottenuti nelle proprie esperienze e prestando l'accento su ciò che in quel momento si stava sviluppando positivamente, all'interno di un altro contesto territoriale.

Pertanto, sia i tavoli tecnici che i seminari, arricchiti dalla produzione di una notevole serie di documenti prodotti dai partecipanti sulle tematiche in campo, si sono rivelati come occasione di crescita per i presenti, finalizzata al superamento della visione "locale" dello sviluppo del territorio e come strumento informativo di orientamento, utile alla costruzione di azioni finalizzate alla formazione di una *governance* capace di assicurare risultati concreti ai processi di crescita nelle diverse aree del Paese.

Il tutto all'interno di un quadro strategico unitario e nel fermo rispetto degli obiettivi e dei tempi di attuazione prefissati.

Francesco **Giacobone**
Coordinatore tecnico
Dicoter

ATTI E RIFLESSIONI DAI SEMINARI TECNICI DEL 25 E 26 GENNAIO 2007

Ministero delle Infrastrutture - Sala Conferenze - Lungotevere Thaon De Revel, 1 - Roma

AREE URBANE DA RIQUALIFICARE E NUOVO ASSETTO INFRASTRUTTURALE

IL PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI DI NAPOLI: UN APPROCCIO MULTIDISCIPLINARE INTEGRATO PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA

Enzo **Mendicino** - RUP Porti e Stazioni Comune di Napoli

Obiettivi generali del Programma

Il Programma Innovativo di Napoli interessa le aree situate lungo la fascia costiera cittadina in cui ricadono nodi di interconnessione tra le linee del trasporto pubblico su ferro e i trasporti marittimi, ed in particolare due zone, individuate come ambiti d'intervento, in cui i problemi del rapporto terra-mare assumono importanza prioritaria: quella di *San Giovanni a Teduccio*, dove obiettivo principale della riqualificazione è la riconnessione tra quartiere e mare, oggi impedita dalla barriera costituita dalla linea ferroviaria; e quella di *Mergellina*, dove si tratta di riorganizzare e valorizzare un'ampia zona urbana fra la stazione ferroviaria, il porto turistico e la spiaggia.

I due ambiti sono accomunati dalla scelta del nuovo piano regolatore di riconnettere in un disegno unitario le iniziative di riqualificazione previste lungo la fascia costiera, individuando nella *riconquista del fronte a mare* un tema strategico di trasformazione in grado di coniugare riqualificazione ambientale e rilancio economico.

Il Programma – condotto dall'Amministrazione comunale in partnership con l'Autorità portuale di Napoli e RFI S.p.A. – mira ad implementare e coordinare l'attuazione delle previsioni urbanistiche nelle due aree, e persegue essenzialmente due obiettivi:

- migliorare l'efficienza e la qualità dei nodi di interconnessione tra i trasporti pubblici terrestri e marittimi lungo la linea di costa ed in particolare negli ambiti d'intervento individuati;
- realizzare nell'intorno di tali nodi un'azione di riqualificazione urbana come effetto della valorizzazione prodotta dal miglioramento delle condizioni di accessibilità e mobilità.

Per il perseguimento di tali obiettivi esso sviluppa in particolare le seguenti azioni:

- a) individuazione nello specifico delle aree di intervento e, al loro interno, dei punti di criticità e delle possibili azioni di risanamento urbano da mettere in atto;
- b) predisposizione dei progetti urbanistici e infrastrutturali adeguati per avviare le procedure di finanziamento e attuazione dei relativi interventi;
- c) organizzazione delle modalità operative per la loro realizzazione, anche con la partecipazione di capitali privati, verso i quali individuare adeguate azioni di stimolo.

Le risorse assegnate per lo svolgimento del Programma sono interamente destinate ad attività di studio e progettazione comprendenti: 1) studi della mobilità e supporto trasportistico alla progettazione, 2) progettazione a scala urbana, piani urbanistici attuativi, progettazione preliminare e definitiva degli interventi, 3) valutazione economico-finanziaria e studio delle modalità realizzative degli interventi, 4) iniziative di promozione e comunicazione.

Insieme agli obiettivi *di merito* del Programma, più sopra richiamati, è stato perseguito un parallelo obiettivo *di metodo*, consistente nella *sperimentazione di modalità innovative* nella definizione, progettazione, promozione e gestione degli interventi, attraverso l'integrazione di un complesso di pratiche, quali: la *progettazione concertata*, tra i principali attori presenti sulla scena territoriale (in primo luogo i partners del Programma: Autorità portuale e Gruppo FS), finalizzata all'integrazione tra politiche urbanistiche e di settore; la *progettazione partecipata*, per la gestione dei processi di consultazione locale, promozione e comunicazione; la *valutazione di praticabilità economico-finanziaria*, per il controllo progressivo di fattibilità lungo l'intero processo di elaborazione progettuale; la formazione di *strutture di progettazione multidisciplinari* interne all'Amministrazione con apporto esterno di contributi professionali specifici in grado di assicurare, attraverso modalità di confronto ed interscambio reciproco, il *trasferimento di conoscenze* necessario alla realizzazione e gestione di un programma complesso e finalizzato a produrre forme durevoli di *apprendimento istituzionale*.

Modalità di lavoro

Il complesso degli elementi innovativi sopra menzionati configura una modalità di lavoro che corrisponde al concetto di “progettazione integrata” come si è venuto progressivamente definendo negli anni recenti – sia nel dibattito scientifico, sia nelle politiche europee di sostegno comunitario – quale strumento indirizzato a favorire la “governance” dei processi di sviluppo locale. Tale modalità consente l'individuazione di soluzioni connotate da un elevato grado di condivisione e consenso da parte dell'insieme degli attori presenti sulla scena territoriale e di selezionarle monitorandone costantemente le valenze e l'efficacia, sotto i molteplici profili disciplinari interessati, fin dai primi passaggi del processo progettuale e lungo il suo intero sviluppo.

In particolare, la modalità adottata nell'ambito di questo Programma, che abbiamo definito *progettazione urbana integrata*, intende tradurre a livello di urbanistica attuativa l'approccio integrato urbanistica-trasporti, già efficacemente sperimentato a Napoli nella pianificazione generale urbanistica e dei trasporti a partire dal 1994. Tale modalità – che cura con particolare attenzione l'integrazione tra le infrastrutture per il trasporto e le altre funzioni urbane, a cominciare dagli spazi pubblici – consente di affidare alla riforma della mobilità urbana non solo l'obiettivo di un aumento di efficienza delle reti di trasporto, ma anche la riqualificazione di rilevanti aree urbane degradate presenti nell'intorno delle stazioni ferroviarie e marittime.

L'ideazione, promozione e gestione del Programma è affidata ad un *Ufficio di scopo*, formato da personale del Dipartimento Pianificazione urbanistica e del Servizio Pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture del Comune, integrato da *équipes* di esperti esterni. Tale ufficio, strutturato sotto forma di *Unità di progetto interdirezionale* a tempo determinato, si articola in un nucleo centrale e due atelier locali (uno per Mergellina e l'altro per S. Giovanni a Teduccio).

In linea con l'impostazione di metodo adottata, il lavoro è stato organizzato su quattro aree tematiche interattive: *mobilità*, *progettazione partecipata*, *progetto urbano* e *valutazione economico-finanziaria*, ed è stato articolato in quattro fasi: 1) organizzazione dell'Ufficio di scopo, analisi e studi preliminari; 2) progetto urbano integrato; 3) definizione modalità di attuazione degli interventi ed approvazione piani urbanistici attuativi; 4) progettazione preliminare e definitiva delle opere con procedimenti di evidenza pubblica. Attualmente è in corso di svolgimento la terza fase.

Le attività di progettazione partecipata

Tra gli aspetti innovativi del Programma va segnalato il ricorso allo strumento della *progettazione partecipata*, consistente in processi di indagine-ascolto e consultazione dei contesti locali ed iniziative di accompagnamento della pianificazione urbanistica attuativa e della progettazione preliminare delle opere, finalizzate alla partecipazione e al coinvolgimento dei vari portatori d'interessi, nonché alla comunicazione e promozione degli interventi.

Le attività di progettazione partecipata – svolte con l'apporto di consulenze specialistiche prestate da operatori dell'Associazione *Avventura urbana* – sono state finalizzate all'analisi socio-urbanistica e alla conduzione di processi di indagine-ascolto dei contesti locali, nonché alla definizione degli scenari alternativi dei progetti urbani da sottoporre a consultazione negli ambiti d'intervento.

Il processo partecipativo è stato avviato con una prima fase di indagine-ascolto, finalizzata alla definizione di una strategia di lavoro condivisa, svolta tra maggio e settembre 2005 e basata su una serie di consultazioni locali (incontri di *outreach*) per entrambi gli ambiti territoriali interessati dal Programma. Il processo è proseguito, per S. Giovanni a Teduccio, con un evento di consultazione pubblica di ampio rilievo tenutosi a fine gennaio 2006: un seminario di *OST (Open Space technology)*, che ha coinvolto cittadini del quartiere, rappresentanti delle istituzioni locali e associazioni (oltre 170 partecipanti), ed è stato seguito da altre iniziative di approfondimento (*focus group* e *laboratorio progettuale*). Il tema dell'*OST* (“come riconquistare il rapporto con il mare per far vivere S. Giovanni”) è stato impostato in modo da associare i temi specifici del Programma Innovativo all'insieme delle questioni del quartiere.

Tra ulteriori attività portate avanti a S. Giovanni a Teduccio si segnalano: il *laboratorio progettuale* svolto a fine marzo 2005, incentrato su un tema specifico di progetto (il collegamento tra una piazza centrale del quartiere e la grande terrazza sul mare prevista dal progetto del nuovo porto turistico) e finalizzato a trasferire i risultati del lavoro comune all'interno del progetto urbanistico in elaborazione; un lavoro di *osservazione fisico-sociale* di una porzione del quartiere, condotto tra giugno e ottobre 2006, con il quale si è inteso analizzare il territorio simultaneamente dal punto di vista fisico-architettonico e da quello sociale (con particolare attenzione alle persone che abitano i luoghi ed alle modalità del loro rapporto con essi). Quest'ultimo studio, inquadrato nella parte analitica del piano urbanistico attuativo in corso di elaborazione, si propone come contributo innovativo alla redazione di tale strumento, in linea con gli indirizzi del percorso partecipativo.

Finalità e contenuti del progetto urbano

Attraverso il *progetto urbano integrato* – risultato della seconda fase del Programma da poco conclusa – si è inteso definire, per ciascuno dei due ambiti territoriali interessati, una complessiva e coerente *proposta di riqualificazione*, pervenendo al grado di approfondimento necessario per:

- definire i contenuti degli strumenti urbanistici attuativi da allestire ed integrare (anche sotto forma di piani-stralcio) nel

piano urbanistico attuativo dell'intera linea di costa, previsto dal nuovo Prg e parallelamente in corso di elaborazione, per il quale è stato siglato apposito protocollo d'intesa con l'Autorità portuale di Napoli;

- individuare gli specifici interventi ed opere pubbliche che dovranno essere oggetto di progettazione preliminare e definitiva e formulare le linee guida da inserire nei disciplinari d'incarico per l'affidamento di tali progettazioni mediante adeguati procedimenti di evidenza pubblica.

Al *progetto urbano* è demandato il ruolo di ricomprendere in un quadro unitario gli scenari elaborati per la mobilità e le ipotesi di riconfigurazione dei nodi di interconnessione dei trasporti terra-mare, anche in relazione alle opzioni maturate nella concertazione con gli altri soggetti coinvolti nel Programma (in primo luogo il Gruppo FS, con RFI S.p.A., e l'Autorità portuale). In tal senso, l'elaborazione del progetto urbano può costituire un momento di coordinamento delle politiche settoriali in atto ed assumere una funzione di ricomposizione organica dei molti interventi programmati o in corso di realizzazione a vari livelli nelle due aree.

I temi portanti del Programma – individuati attraverso la preliminare definizione di un *quadro della commessa pubblica*, che ha verificato il complesso delle strategie di piano alla luce delle successive evoluzioni attuative – riguardano essenzialmente: 1) la creazione e/o riqualificazione dello *spazio pubblico*, anche attraverso il miglioramento della *qualità ambientale*, e 2) l'*accessibilità* ai luoghi urbani e della mobilità. Infatti, in entrambi gli ambiti d'intervento – come in generale su tutta la linea costiera cittadina – si presenta una situazione di spazio pubblico *negato* o *conteso*, su cui convergono aspettative e interessi di soggetti diversi, che occorre ricomporre in un quadro di integrazione tra gli interventi già in corso e le ulteriori previsioni di piano che il programma si propone di attuare.

Obiettivi del Programma e stato dell'elaborazione per San Giovanni a Teduccio

L'area interessata dal programma per San Giovanni a Teduccio è la fascia costiera compresa tra il confine orientale del porto commerciale e il limite orientale del Comune di Napoli.

Si tratta di un'area fortemente degradata che comprende, tra l'altro: l'insediamento dismesso della ex Cirio; l'insediamento dismesso dell'ex opificio Corradini, di proprietà comunale; gli impianti per la mobilità costituiti dalla linea costiera FS, dagli spazi annessi e dal deposito dell'azienda comunale di mobilità (ANM); il depuratore di Napoli S. Giovanni; il complesso ferroviario di Pietrarsa; la spiaggia di S. Giovanni a Teduccio. La linea ferroviaria, che separa gli insediamenti dalla costa, rappresenta un fattore di degrado ma costituisce, al tempo stesso, un elemento di fondamentale importanza, in quanto, una volta realizzata la sua prevista trasformazione in linea metropolitana regionale (conseguente al completamento dell'Alta Velocità) – e con le opportune modifiche inerenti anzitutto l'intensificazione e riqualificazione delle stazioni – potrà diventare la principale infrastruttura di accesso alle nuove funzioni previste lungo la linea di costa.

Il nuovo Prg di Napoli individua quest'area come un ambito soggetto a *piano urbanistico attuativo*, e gli attribuisce un valore strategico per la riqualificazione ambientale e produttiva dell'area industriale orientale. Anche per questo nella zona sono già in corso importanti iniziative di trasformazione urbana in attuazione del nuovo Prg: segnatamente il nuovo porto turistico di Vigliena, che include parte dell'area della ex fabbrica Corradini e lo specchio acqueo antistante, e le nuove sedi universitarie nell'area ex Cirio.

I nuovi interventi previsti e in corso di definizione attraverso il programma concorrono al perseguimento dei tre sostanziali obiettivi strategici indicati dal nuovo Prg:

- a) *costituzione di un nuovo sistema di attrezzature*, che comprende, oltre ai due grandi interventi sopra citati (porto turistico e università), altre attrezzature a scala cittadina e di quartiere;
- b) *recupero del rapporto con il mare* (superamento della barriera costituita dalla linea ferroviaria per la formazione di punti di accesso e permeabilità alla costa – tanto più necessari a fronte della previsione di chiusura dei due passaggi a livello esistenti; risanamento ambientale del litorale);
- c) *miglioramento generale dell'accessibilità* al quartiere (mediante la riorganizzazione del sistema della mobilità).

Gli interventi riguardano un complesso di aree, tutte collocate lungo l'asse ferroviario, nell'intorno dei punti dove sono state individuate soluzioni per l'attraversamento (sottopassi e sovrappassi) ed entro le quali si propone la formazione e/o riconfigurazione di spazio pubblico.

Nell'area di *Vigliena*, in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello da dismettere – dove è prevista l'omonima nuova stazione della linea metropolitana – è stata studiata la realizzazione di due attraversamenti, uno carrabile e uno pedonale, nel quadro di un intervento di riqualificazione urbana che comprende la sistemazione a parco dell'area dello storico Fortino.

Nell'area comprendente la ex *Corradini* e l'attuale *deposito ANM* è prevista la formazione del *nodo d'interscambio* di S. Giovanni. Il nodo, composto dalla nuova stazione di S. Giovanni della linea metropolitana e regionale, nella nuova ubicazione stabilita da RFI, da un punto di attracco per gli aliscafi e dallo stazionamento dei tram, rappresenta l'elemento centrale del sistema

d'interventi proposto, in grado di dispiegare, quale grande attrattore di spostamenti, una azione di riqualificazione urbana nel suo intorno. Le soluzioni studiate consentono anche qui un attraversamento carrabile e uno pedonale. La nuova struttura, di cui il Prg prevede la realizzazione mediante ristrutturazione dell'attuale deposito ANM, potrà ospitare anche attrezzature pubbliche, servizi e attività commerciali. L'intervento comprenderà inoltre il restauro e la riqualificazione funzionale della parte del complesso ex Corradini non impegnata dall'intervento del porto turistico e la formazione di un ampio e articolato sistema di nuovi spazi pubblici.

Nell'area in corrispondenza della *Piazza S. Giovanni Battista*, l'edificio dell'attuale stazione è destinato ad essere sostituito da una nuova struttura a più livelli che consentirà lo scavalco della ferrovia e il collegamento pedonale con la grande terrazza belvedere prevista dal progetto del porto turistico. L'intervento allo studio comprende la riqualificazione e riorganizzazione funzionale delle aree limitrofe, tra cui parte dell'attuale parco binari, che RFI si è impegnata a porre a disposizione.

Infine, nell'area *Alveo artificiale-Due Palazzi*, che comprende la radice del molo del realizzando porto turistico, l'arenile e la colmata del Depuratore – in prossimità della quale è prevista la nuova stazione Due Palazzi della metropolitana regionale – sono allo studio un terzo attraversamento carrabile e pedonale, da realizzarsi in integrazione con il sovrappasso di accesso al porto turistico, ed un ulteriore ampio collegamento pedonale tra l'area contigua alla biblioteca comunale in prossimità della piazza Pacichelli, che il Prg ha destinato a spazio pubblico, e l'arenile da bonificare e riqualificare per l'uso pubblico. La prevista dismissione del Depuratore dà la possibilità di liberare una vasta area destinabile ad attrezzature sportive (Parco dell'acqua).

Gli interventi assicureranno la continuità longitudinale degli spazi pubblici tra le varie aree e in particolare della "passeggiata a mare" già parzialmente realizzata.

Per ciascuna delle aree è stata investigata la possibilità che alla riorganizzazione degli spazi e delle attrezzature pubbliche si accompagni la previsione, più o meno ampia, di interventi d'iniziativa privata. Le modalità attuative del programma – attualmente allo studio nell'ambito della contestuale verifica di praticabilità economico-finanziaria e gestionale – prevedono, infatti, il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato, indirizzate a mobilitare anche risorse private, in aggiunta a quelle pubbliche, per concorrere al finanziamento delle realizzazioni.

Obiettivi del Programma e stato dell'elaborazione per Mergellina

L'area interessata dal Programma a Mergellina comprende la fascia costiera da Largo Sermoneta a Piazza della Repubblica, con il porto di Mergellina, e la parte urbana retrostante fino al versante collinare alle spalle della stazione FS.

L'area, tra le più celebri e suggestive di Napoli, è caratterizzata da una elevata concentrazione di funzioni attrattive che attirano numerosissimi utenti dall'intera area metropolitana, determinando una elevata congestione del traffico, a fronte di un'insufficiente offerta di trasporto pubblico.

La strategia della pianificazione urbanistica e dei trasporti per Mergellina tocca quindi innanzitutto il tema del riequilibrio tra trasporto pubblico e privato, che richiede un'idonea riorganizzazione del sistema della mobilità con l'incremento degli spazi pubblici pedonali; prevede inoltre la riqualificazione del porto turistico, estesa alle aree circostanti, nonché la destinazione a parco del versante collinare (con la *cripta neapolitana* e la Tomba di Virgilio). Sul fronte del trasporto pubblico, sono in corso di realizzazione: la nuova linea tranviaria (*Tram del mare*) tra Mergellina e S. Giovanni a Teduccio; e la stazione della linea metropolitana 6 (in via di ultimazione), che darà luogo alla formazione del previsto nodo d'interscambio con la linea 2 (passante FS) ed il porto turistico.

Nell'ambito del Programma, pertanto, sono stati analizzati sistematicamente i flussi di traffico automobilistico e il sistema dei parcheggi, per valutare modalità ed estensione dell'eventuale pedonalizzazione dell'area, quale presupposto di un più ampio e organico programma di riqualificazione.

I nuovi interventi in corso di definizione sono indirizzati verso i due sostanziali obiettivi che possono ricavarsi dalla strategia urbanistica: 1) il miglioramento delle condizioni di fruibilità degli spazi pubblici, mediante la loro riqualificazione e l'alleggerimento e la redistribuzione delle funzioni attrattive; 2) il miglioramento della qualità ambientale anche attraverso l'integrazione tra il sistema litoraneo-urbano e le aree di margine del versante collinare alle spalle della stazione ferroviaria. Essi prevedono quindi la risistemazione della fascia litoranea e la formazione di un sistema di collegamenti imperniato sul citato nodo d'interscambio tra le linee 2 e 6 della metropolitana.

Gli interventi, raggruppati per aree caratterizzate ciascuna da un tema di progetto specifico, sono individuati come segue.

Per l'area a monte della stazione FS, dove il tema è la *realizzazione di un "circuito" in grado di restituire l'area alla città*, si prevede la sistemazione a parco del margine del versante collinare, la realizzazione di un sistema di percorsi pedonali di collegamento con interventi di riqualificazione, la realizzazione di un parcheggio di scambio interrato per circa 400 posti. Gli interventi si riconnettono funzionalmente alle due opere già avviate per la formazione del nodo d'interscambio e precedentemente citate: la ristrutturazione della stazione di Mergellina e la realizzazione della contigua nuova stazione della linea 6.

Per la fascia tra la stazione di Mergellina e il molo degli aliscafi, che ha il suo fulcro in Piazza Sannazzaro, il tema di progetto è la *ridefinizione del percorso di collegamento tra la stazione e il mare*, per cui si prevede: la risistemazione puntuale della piazza e

del suo intorno, l'uscita della linea metropolitana 6, la risistemazione del piazzale degli aliscafi, la realizzazione di nuove strutture a servizio del porto.

Per la fascia litoranea compresa tra il terminal aliscafi e la radice del molo Sannazzaro, il tema è la *costruzione di una "villa a mare"*, che si traduce nella riorganizzazione dell'area degli *chalet*, con pedonalizzazione e riordino del sistema viario, nella ridefinizione del collegamento con la spiaggia e nella sistemazione di quest'ultima.

Per la fascia litoranea che corre dalla radice del molo Sannazzaro al Largo Sermoneta, il tema individuato è la *ridefinizione della passeggiata a mare e del fronte sulla costa*: qui si prevede il riordino del sistema viario, la riapertura al pubblico del tratto terminale del molo (passeggiata a mare dalla Rotonda al Faro) la risistemazione dei chioschi, l'allestimento di strutture stagionali per la balneazione, la ridefinizione del Largo Sermoneta, la realizzazione di uno spazio terminale della passeggiata con accesso alla scogliera. Infine, per la più vasta area compresa tra Piazza Sannazzaro e Piazza della Repubblica, al tema della riqualificazione del "quartiere" Mergellina corrispondono interventi finalizzati al recupero e riqualificazione delle aree pedonali e al ridisegno della rete dei percorsi pedonali.

IL RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA TERRITORIALE, URBANO E PORTUALE PONENTE LIGURE-PIEMONTE MERIDIONALE, E LA CITTÀ/NODO DI SAVONA TRA TRAFFICO URBANO E MOVIMENTAZIONE DI MERCI/PASSEGGGERI

Ennio **Rossi** - RUP Porti e Stazioni e S.I.S.Te.M.A. Comune di Savona

La città di Savona ha attraversato gli anni 80 e 90 in una sorta di smarrimento nell'assistere, da una parte alla decadenza definitiva delle proprie radici industriali e dall'altra all'emergere di nuovi sintomi di vitalità legati all'economia dei servizi e alla crescita del porto; da questa fase si è usciti con un nuovo corso della progettazione, sviluppo che ha coinvolto le forze più vitali della politica, dell'economia e della cultura dei cittadini savonesi.

Alla base di questo impegno è stata posta la consapevolezza che una nuova e virtuosa stagione della storia della città non poteva che fondarsi su un profondo rinnovamento della struttura territoriale, che era chiamata ad assecondare e rendere possibile l'innesto di nuove e fondamentali opzioni di sviluppo.

I contenitori per rendere manifesta questa strategia, per fornire alle forze del rinnovamento un coerente indirizzo e dare il segno di una imprescindibile concretezza dell'azione amministrativa sono stati i Programmi Innovativi, che al di fuori degli strumenti di pianificazione tradizionali, sono l'espressione di una nuova cultura del governo delle trasformazioni urbane che si è voluta misurare con i bisogni di innovazione territoriale in termini di progetti da attuare.

I progetti in atto sono frutto di un impegno che ha coinvolto coralmente un territorio, istituzioni, forze economiche e sociali: un progetto di sviluppo concertato su cui si è sempre creduto, fondato su di una forte volontà di cooperazione che è e rimane la condizione irrinunciabile per raggiungere quei traguardi ambiziosi che fino a qualche anno fa apparivano irrealizzabili.

La molteplicità dei soggetti proponenti coinvolti, l'ampio spettro delle azioni progettate, la loro sincronizzazione e contestualizzazione hanno rappresentato una eccezionale occasione di efficacia del governo pubblico in un'area che rappresentava preoccupanti fenomeni di declino derivanti da una perdita di ruolo e di funzione di ampi settori urbani (aree industriali del distretto portuale, crisi degli assi commerciali storici ecc.), dalla presenza di aree interessate da totale dismissione, dalle carenze infrastrutturali relative alla viabilità.

Tale azione ha trovato nella programmazione innovativa la sede della sua concertazione strategica, programmatica e operativa e deve d'altra parte saper guardare alla riqualificazione, assecondando e favorendo fermenti di rinnovamento e di sviluppo che già si manifestano, anche se spesso timidamente, nelle dinamiche sociali ed economiche della città.

Savona ha fatto esperienza con il PRUSST, il Patto Territoriale della Provincia di Savona, URBAN Italia, i Programmi Innovativi in Ambito Urbano, il Contratto di Quartiere II e più recentemente con il Progetto Pilota Complessità Territoriali - S.I.S.Te.M.A., promosso dal Ministero delle Infrastrutture, tutti Programmi che hanno sempre visto Savona tra le prime nella graduatoria nazionale.

Lo sforzo che viene richiesto è di creare le condizioni affinché il volano che abbiamo saputo suscitare con questi interventi non si fermi sulle banchine del porto, ma sappia dispiegare i suoi effetti su tutta la città. Noi intendiamo lavorare perché questo metodo di lavoro, il modello dello sviluppo concertato, diventi esperienza concreta e prassi amministrativa radicata. Immaginiamo un'identità urbana dove convivono più centri pulsanti, dove vi è spazio per valorizzare le risorse e le potenzialità di tutti i quartieri cittadini, dove interagiscono attività economiche diversificate capaci di integrarsi in modo sostenibile e in un orizzonte di più elevata qualità della vita.

Il Programma Innovativo in Ambito Urbano

Il Programma Innovativo in Ambito Urbano, è un ulteriore momento di definizione strategica dello sviluppo urbano della città di Savona. Rispetto alle esperienze precedenti viene ulteriormente delineato un indirizzo di ammodernamento del tessuto urbano, finalizzato a rivalizzare il ruolo della città capoluogo con il contributo, anche di risorse private fortemente integrate all'iniziativa della pubblica Amministrazione.

I PRUSST dell'affaccio urbano-costiero e URBAN II (Savona Plus) stanno mobilitando nella fase attuativa eccezionali risorse per la qualificazione territoriale. Il nuovo Programma opera su di un ambito spesso sovrapposto a quello delle precedenti esperienze, rafforzandone con azioni integrate e aggiuntive, l'efficacia strategica e operativa.

Obiettivi del Programma

Il Programma si propone di dare vita ad un insieme sistematico degli interventi, di coordinarli in modo che possano esprimere un alto valore di efficacia rispetto agli obiettivi di riqualificazione e di innovazione dell'ambito urbano descritto sopra.

Sinteticamente i cardini di questa strategia sono i seguenti.

Costruire un sistema di mobilità di accesso trasportistico, di integrazione modale e di servizi all'utenza che faciliti l'accesso alla città di Savona e la penetrazione nel suo tessuto urbano dall'esterno e la percorrenza interna al centro.

Consentire l'ottimizzazione fruitiva dei poli di servizio alla mobilità, concatenando la stazione del mare, il nodo di scambio intermodale di piazza del Popolo e la stazione ferroviaria.

Recuperare le aree dismesse dalle funzioni portuali e dalla ferrovia per insediare nuovi episodi di ristesura urbana con l'insediamento di usi residenziali, servizi privati, fabbricati ad usi pubblici.

Riqualificare il patrimonio edilizio, sia residenziale che commerciale, di via Paleocapa e le percorrenze della città storica che su di essa convergono.

Aumentare le condizioni di sicurezza del cittadino con la realizzazione di presidi al centro del sistema e in corrispondenza delle aree di più elevata vulnerabilità.

Migliorare la posizione competitiva, l'immagine urbana e l'efficienza fruitiva degli assi di affaccio della attività tradizionale del tessuto commerciale e di servizio, rafforzando l'economia locale e migliorando le condizioni sociali e di vita dell'ambito.

Favorire lo sviluppo e il consolidamento delle attività economiche, agendo sul fattore competitivo del servizio all'accesso e alla percorrenza dell'area.

Stato dell'arte

Con i finanziamenti ottenuti dal Ministero, l'Amministrazione, come da progetto, ha avviato una significativa ristrutturazione della via Paleocapa, salotto porticato della città e asse di collegamento tra la stazione ferroviaria e la stazione marittima, ha dato corso alla progettazione esecutiva della "nuova stazione autobus" in adiacenza della nuova stazione ferroviaria e ha reperito i fondi occorrenti alla sua realizzazione; RFI ha in corso la riqualificazione della stazione ferroviaria e Autorità portuale, seguendo il cronoprogramma ha avviato la progettazione del "nuovo ponte sulla Vecchia Darsena" e la "piazza del Mare".

Si sono nel frattempo conclusi significativi interventi quali il restauro delle facciate degli edifici del centro medioevale e i privati hanno avviato le progettazioni dei comparti relativi alle aree centrali lasciate libere dall'ex stazione ferroviaria e dell'oltre Letimbro.

Il Progetto pilota

Dal punto di vista operativo i Progetti pilota si articolano secondo le seguenti fasi:

- individuazione e selezione degli ambiti territoriali di intervento;
- strutturazione delle "idee programma" attraverso l'elaborazione del programma esecutivo delle azioni da finanziare;
- attuazione delle "idee-programma" attraverso la realizzazione delle azioni.

La prima fase ha portato il Ministero delle Infrastrutture all'individuazione di sistemi territoriali ed urbani i quali, per il loro posizionamento strategico di immediato secondo livello rispetto all'armatura infrastrutturale di rango europeo e per la loro attuale attrattività, competitività e dinamicità, possono assicurare le migliori pre-condizioni per attuare "idee-programma" virtuosamente capaci di innescare e diffondere processi di coesione e di sviluppo policentrico.

Alla luce dell'obiettivo strategico enunciato il Ministero delle Infrastrutture, con nota del 04/08/2004, ha comunicato all'Amministrazione comunale di Savona di un Programma sperimentale denominato "Progetto Pilota – Complessità Territoriali", in favore del Centro nord.

In questi ultimi anni, grazie alla caratteristica posizione strategica dei porti dell'Alto Tirreno come crocevia tra il Far East e l'Europa ed alla migliorata efficienza del sistema portuale, si è assistito ad un esponenziale aumento del traffici merci, soprattutto

di quelle containerizzate, con un'evidente ricaduta sui flussi di traffico delle infrastrutture terrestri.

La riorganizzazione del sistema logistico portuale savonese attraverso l'infrastrutturazione dello scambio con l'entroterra ed il potenziamento delle relazioni extra provinciali risulta di fondamentale importanza al fine di garantire lo sviluppo economico della provincia. Tale volontà è perseguita da tutti gli strumenti di governo del territorio e risulta strettamente legata alle nuove funzioni portuali della crocieristica per Savona e dei traghetti per Vado, al recupero alla città di aree dismesse dal porto commerciale di Savona per nuove funzioni turistiche e residenziali ed alla possibilità di realizzare un sistema logistico integrato con le aree della Val Bormida.

L'Autorità portuale di Savona – Vado gestisce i due bacini portuali di Savona e Vado Ligure, distanti fra loro circa 4 chilometri, che rappresentano un'ideale porta di accesso ai mercati del sud Europa, cui sono collegati da efficienti canali di comunicazione.

A livello di connessioni infrastrutturali Savona rappresenta il nodo tra l'autostrada costiera A10 (Genova – Ventimiglia) e l'autostrada A6 (Savona – Torino), che conduce verso i valichi alpini.

Da Savona si dipartono le linee ferroviarie per la Francia e Genova e le linee di penetrazione verso il sud Europa, attraverso Torino e Alessandria, con elevati margini residuali di utilizzo.

A seguito del prepotente sviluppo dei traffici, (oltre 16 milioni di tonnellate nel 2005), il porto di Savona – Vado si colloca tra i primi 10 porti italiani per volume di traffico movimentato, occupando circa 2.000 persone, e altrettante nell'indotto.

A livello di infrastrutture “di sistema”, il porto di Savona-Vado è strettamente legato all'asse Nord-Sud ed in special modo al corridoio che da Genova raggiunge Rotterdam passando dal Sempione.

Tale direttrice risulta di fondamentale importanza per l'Italia del Nord Ovest in quanto concentra circa il 73% dei traffici internazionali di Trenitalia: in questa ottica la realizzazione delle opere infrastrutturali in tempi brevi è essenziale e consentirebbe al nostro paese di non perdere quote di mercato importanti e sviluppare una chiara vocazione logistica.

Alla luce delle considerazioni effettuate le priorità infrastrutturali “di sistema” che interessano l'ambito portuale savonese ed il sistema logistico integrato del Nord Ovest più in generale possono essere così riassunte:

- Corridoio 24 Genova-Rotterdam;
- Corridoio 5 Lisbona-Kiev;
- Autostrade del Mare del Mediterraneo Occidentale.

Priorità infrastrutturali a livello di “contesto”

Progetto pilota – Complessità territoriale Savona Porto – ESEMPIO.

Secondo l'art. 117 della Costituzione, le Regioni Liguria e Piemonte risultano i soggetti titolari dei poteri amministrativi e legislativi in materia di infrastrutture e trasporti e saranno tenute ad esercitarli adottando la Legge Quadro per la promozione dei traffici ferroviari, per l'integrazione del sistema e la realizzazione delle infrastrutture.

L'ente che riunisce i soggetti istituzionali con delega in materia portuale e con delega in materia di programmazione territoriale (Province e Comuni) è la SLALA (Sistema Logistico dell'Arco Ligure e Alessandrino) che si candida quindi a ricoprire il ruolo di soggetto di coordinazione e programmazione di area vasta, nell'ambito del progetto di sviluppo della Regione Logistica del Nord-Ovest.

Per quanto attiene ai collegamenti su ferro il porto di Savona Vado a differenza delle altre realtà portuali dell'alto Tirreno presenta una situazione positiva dettata dalla presenza di direttrici ferroviarie con grandi margini di capacità, utilizzabili senza necessità di investimenti di natura infrastrutturale.

Quest'ultimo elemento di competitività è stato attentamente studiato dall'Autorità portuale che intende puntare sulla realizzazione di una più funzionale connessione ferroviaria che colleghi il porto ai mercati dell'Italia Nord-Occidentale e del sud Europa.

L'Autorità portuale, insieme a Trenitalia Cargo e ad altri operatori, ha infatti deciso di sviluppare un progetto per gestire in modo autonomo, mediante un soggetto certificato, la trazione sulle due linee di valico che da Savona convergono su San Giuseppe di Cairo per poi dipartirsi verso Torino ed Alessandria.

Tali linee presentano notevoli potenzialità d'ulteriore merci e, ad oggi, sono fortemente sottoutilizzate per quanto riguarda il traffico passeggeri.

Per quanto attiene ai collegamenti su gomma lo studio sin qui condotto ha evidenziato note positive dettate dal recente raddoppio dell'autostrada A6 Savona-Torino e dall'ormai prossima conclusione dei lavori per la costruzione del nuovo asse autostradale Cuneo - Asti (che garantirà una rapida connessione di Savona alla Torino-Piacenza ed al Nord Est senza gravare sul nodo genovese) e carenze infrastrutturali come descritte nelle azioni si seguito elencate.

Bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa.

Aurelia Bis (tratto tra Albisola Superiore e Legino).

Ultimo lotto del raccordo tra la S.P. 29 e la S.P. 15. (area Paleta).

Adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti alle aree industriali di Roccavignale e Cengio (ex ACNA).

Azione di contesto n.1: bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa

Il quadro attuale a livello di connessioni infrastrutturali tra la Liguria di Ponente e l'area padana è definito dalla direttrice A6, che connette Savona a Torino, dalla A26 Voltri-Gravellona Toce e dalla A7 Milano-Genova.

Tale sistema, a causa della prepotente crescita dei flussi di traffico, in particolar modo determinati dall'incremento delle movimentazioni portuali degli scali di Savona, Vado Ligure, Voltri e Genova, presenta condizioni di forte congestione, specialmente a livello del nodo di Genova, sulla tratta dell'A10 tra Savona ed il capoluogo ligure e sulla direttrici di penetrazione che da Genova si dipartono verso l'area padana.

In questa ottica risulta essenziale la realizzazione di una bretella autostradale che colleghi Albenga a Millesimo connettendo la A10 alla A6 per poi continuare fino a Predosa, congiungendosi con la A26 Voltri-Gravellona Toce.

Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 100 Km, dei quali oltre il 50% in provincia di Alessandria ed i restanti in provincia di Savona. Il tracciato risulterà per oltre il 50% in sotterraneo mentre il restante sarà costituito da rilevati, trincee, porti e viadotti.

Benefici attesi

L'opera garantirà una connessione diretta della Liguria di ponente all'alessandrino ed all'hinterland padano permettendo un rilancio economico della Valbormida, area caratterizzata da una forte impronta industriale e dove è previsto lo sviluppo di insediamenti di natura logistico-retroportuale.

A seguito della crescita ingente dei traffici portuali del porto di Savona-Vado, che già ad oggi si stanno concretizzando e che in un futuro prossimo (2012) decolleranno grazie all'entrata in funzione del nuovo terminal container, l'opera garantirà un collegamento diretto tra il porto ed il Nord Est (Pianura Padana e valichi alpini del Sempione e del Gottardo) evitando l'inoltro delle merci attraverso il sempre più congestionato nodo autostradale genovese.

In secondo luogo la bretella andrebbe a fungere da "gronda del savonese" alleggerendo il traffico del nodo di Savona (A10/A6) ed evitando quindi le congestioni determinate dai flussi turistici che si riversano sulla riviera di ponente durante la stagione estiva.

La realizzazione dell'opera, oltre a contribuire allo sviluppo turistico del ponente ligure, porrebbe fine all'isolamento infrastrutturale di un importante centro urbano quale la città di Acqui Terme e permetterebbe l'integrazione nel sistema logistico SLALA dell'aeroporto di Villanova d'Albenga e del distretto florovivaistico, agricolo ed industriale del ponente ligure.

I risultati dello studio trasportistico effettuato nello studio di fattibilità per la realizzazione della bretella "Carcare-Predosa", ottenuti raffrontando i flussi giornalieri bidirezionali nell'anno 2002 con i valori previsti nell'ipotesi che la nuova arteria sia a regime nel 2014, dimostrano come la quota di traffico presente sottratta alla A26 ed alla A10 risulti superiore al 50%. Grandi benefici anche per quanto riguarda la tratta della A6 che da Savona porta ad Altare (-58%) e per l'autostrada costiera A10, che nella tratta tra Savona ed Albenga registrerà una riduzione dei flussi pari ad oltre il 50%.

Situazione finanziario-autorizzativa

La "Legge Obiettivo" approvata dal CIPE il 21 dicembre 2001 e riconfermata attraverso l' "Intesa istituzionale quadro tra il Governo e la Regione Liguria per la realizzazione delle grandi infrastrutture", ha inserito tra le opere previste la bretella autostradale Carcare-Predosa.

Il Comune di Cairo Montenotte, con finanziamento a valere sulla L. 166/2002 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), ha affidato lo studio di fattibilità per la bretella autostradale "Carcare-Predosa" che è stato predisposto e completato con uno studio integrativo per il proseguimento del tracciato da Altare all'autostrada A10 – Borghetto S. Spirito (ottobre 2005).

Il Comune di Cairo Montenotte è altresì beneficiario di un finanziamento del Ministero dell'Economia e delle Finanze, (decreto n. 0021283) in attuazione della L. 311/2004 di 900.000 Euro ripartito in tre esercizi finanziari per la redazione del progetto preliminare il cui costo è però stimato in 2.700.000 Euro.

Da una lettura ragionata dello Studio di fattibilità per la bretella autostradale Carcare-Predosa, con la prosecuzione da Altare a Borghetto Santo Spirito e dello Studio di fattibilità per l'autostrada Albenga-Garessio-Ceva, commissionato dall'omonima S.p.A. Albenga-Garessio-Ceva e presentato nell'Aprile 2006, si è quindi rilevata la necessità di pervenire ad una soluzione intermedia tra le due ipotesi di tracciato (bretella Albenga-Millesimo-Predosa) con migliori caratteristiche sotto il profilo trasportistico, economico e della sostenibilità ambientale.

Obiettivo della Provincia di Savona è redigere lo Studio di Fattibilità per l'Albenga-Millesimo-Predosa e svolgere incontri con le Regioni Liguria e Piemonte, con le Province contermini, con l'ANAS ed il Ministero Infrastrutture e Trasporti per redigere il progetto preliminare e giungere al più presto ad un affidamento per la sua costruzione e gestione.

Il **costo** stimato dell'intervento, desumibile dai precedenti studi di fattibilità, risulta pari a circa 4 miliardi di Euro. I tempi di realizzazione previsti sono stati stimati in circa 6 anni.

Misure da adottare

Conclusione dell'iter progettuale attraverso il recupero di fondi pubblici.

Inserimento dell'infrastruttura all'interno del Quadro Strategico Regionale al fine di organizzare la programmazione dei fondi

FAS e di tutti i fondi comunitari previsti per la programmazione finanziaria 2007-2013.

Flussi di traffico

Variazioni Mezzi leggeri Mezzi Pesanti

A26 Tratta Ovada-Masone -45% -49%

A10 Tratta Varazze-Arenzano -39% -52%

A10 Tratta Savona-Spotorno -47% -58%

A6 Tratta Savona-Altare -54% -58%

Azione di contesto n.2: Aurelia Bis (tratto da Albisola Superiore a Legino)

Il tracciato è costituito da due lotti contigui che raccordano il casello autostradale di Legino ad Albisola Superiore. L'intera opera è inserita nel primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla delibera del Comitato Interministeriale di Programmazione Economica (CIPE) del 21 dicembre 2001.

Il primo lotto costituisce il collegamento tra il casello autostradale di Savona Legino con le aree di Savona Letimbro, sviluppandosi sul prolungamento della Variante della S.S.1 Aurelia oltre lo svincolo di Corso Ricci (svincolo Letimbro), fino a riallacciarsi più a sud a via Stalingrado all'altezza di piazza Amburgo, costituendo la nuova viabilità di accesso all'area portuale di Savona-Vado.

Il secondo lotto ha origine a Savona con uno svincolo lungo Corso Ricci in prossimità del torrente Letimbro a nord dell'autostrada (Svincolo Letimbro) e termina in località Grana (Comune di Albisola Superiore) in sponda sinistra del torrente Sansobbia.

La Variante alla S.S.1 Aurelia - interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola ed i porti di Savona e Vado - nel suo insieme (progetto definitivo nel tratto Savona - Albisola Superiore e progetto preliminare nel tratto Savona - Vado) si configura come un asse tangenziale alla città di Savona.

La realizzazione della Variante produrrà notevoli benefici in termini di miglioramento dell'attuale sistema viario con conseguenti ricadute positive a livello socio-economico e di salute pubblica, costituendo un valido percorso alternativo di attraversamento dell'area.

La Variante assolve le funzioni di raccolta e distribuzione dei traffici provenienti/diretti dalle aree a più intensa urbanizzazione, decongestionando la viabilità costiera dai flussi di attraversamento e restituendo gran parte della rete viaria cittadina al traffico locale. In particolare questo lotto porterà al superamento delle criticità derivanti dall'attraversamento del centro di Savona e dal collegamento con l'abitato di Albisola Superiore.

Benefici attesi

La realizzazione di tale infrastruttura determinerebbe un miglioramento delle condizioni di deflusso del traffico urbano all'interno del reticolo viario di Savona, Vado Ligure, Albisola Marina ed Albisola Superiore, con particolari benefici anche per quanto concerne il deflusso del traffico pesante originato dai traffici portuali. Particolarmente importanti risulterebbero i benefici a livello di circolazione sui tratti litoranei (SS1 Aurelia), e si avrebbero vantaggi tangibili legati alla diminuzione dei tempi di percorrenza, delle distanze medie di percorrenza nonché delle emissioni di CO₂.

Situazione finanziario-autorizzativa della tratta Savona Letimbro - Albisola Superiore

Progetto Definitivo a cura di ANAS S.p.A. in corso di istruttoria presso la Regione.

Delibera della Giunta Regionale n. 1224 del 10/10/2003 e trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 24/9/2003.

Conferenza dei Servizi con finalità istruttoria tenutasi presso il sopracitato Ministero in data 31/03/2004.

Nei successivi 90 giorni valutazione da parte del Ministero della compatibilità delle proposte e richieste pervenute da parte delle Pubbliche Amministrazioni competenti e degli Enti gestori di opere interferenti con il progetto e formulazione di una propria proposta al CIPE.

Situazione finanziario-autorizzativa della tratta Savona Letimbro - Legino

Progetto Preliminare a cura di ANAS S.p.A.

Delibera della Giunta Regionale n. 1223 del 10/10/03 e trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 23/10/03.

Il **costo** dell'intervento per la realizzazione del primo lotto (da Albisola Superiore a Savona) è stato stimato in 268 milioni di Euro mentre per il secondo lotto (da Savona a Legino), la cifra risulta pari a 104 milioni di Euro.

Misure da adottare

Inserimento dell'infrastruttura all'interno del Quadro Strategico Regionale al fine di organizzare la programmazione dei fondi FAS e di tutti i fondi comunitari previsti per la programmazione finanziaria 2007-2013.

Azione di contesto n.3: ultimo lotto del raccordo tra la S.P. 29 e la S.P. 15

La Provincia ha già realizzato o avviato tre lotti del collegamento tra la S.P. 29, in località Vispa e la S.P. 28, che aggira il centro abitato di Carcare, assicurando l'accesso alle nuove aree produttive (oltre 100.000 mq) previste dallo strumento urbanistico di Carcare, le quali oggi non risultano accessibili ad un traffico importante di mezzi pesanti.

Benefici attesi

L'interconnessione tra la S.P. 29 e la S.P. 28 permetterà il by-pass del centro abitato di Carcare disimpegnando la mobilità veicolare di attraversamento, garantendo un accesso diretto all'area "Paleta" e dando sfogo al traffico pesante diretto verso Plodio, Pallare, Bormida ed il Colle del Melogno.

Situazione finanziario-autorizzativa

Ad oggi due lotti di tale variante sono già stati eseguiti tramite un Accordo di Programma Provincia di Savona - Comune di Carcare, il terzo lotto è già stato cantierato ed è già stato depositato in Provincia lo studio di fattibilità per il quarto lotto che completerà la variante.

Il **costo** dell'intervento, rappresentato da una tratto stradale lungo circa 1 kilometro e comprendente la realizzazione di una galleria è stato stimato in circa 2,5 Milioni di Euro.

Misure da adottare

Inserimento dell'intervento all'interno del Quadro Strategico Regionale al fine di organizzare la programmazione dei fondi FAS e di tutti i fondi comunitari previsti per la programmazione finanziaria 2007-2013.

Azione di contesto n.4: adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti alle aree industriali di Roccavignale e Cengio

Il casello autostradale di Millesimo risulta collocato in una posizione strategica, all'intersezione tra l'asse autostradale Torino-Savona (A6) e l'asse idrografico dell'omonimo ramo del fiume Bormida.

La situazione infrastrutturale attuale è definita da:

- una viabilità di fondo valle a sud (S.P. 51 "Bormida di Millesimo") che convoglia i traffici provenienti da Murialdo, Calizzano e Bardineto;
- una viabilità di fondo valle a nord (ex S.S. 339 "di Cengio");
- una viabilità parallela all'autostrada (ex S.S. 28 bis "del Col di Nava") che collega il casello ai centri di Cosseria, Roccavignale, Montezemolo ed alla Langa cuneese.

Tale sistema di connessione nel corso degli anni è già stato sottoposto ad un importante intervento di miglioramento della mobilità, realizzato attraverso il completamento della variante ex S.S. 28 bis del "Col di Nava" che ha facilitato l'attraversamento dell'abitato di Millesimo.

In tale contesto risulterebbe necessaria una migliore articolazione degli estremi di raccordo della struttura sia dal lato della stazione autostradale che dal lato di Carcare.

Dal lato della connessione al casello autostradale risultano necessari i seguenti interventi:

- a) miglioramento dell'intersezione con la viabilità di adduzione al centro di Millesimo e risoluzione delle problematiche presenti a livello dell'attraversamento del fiume Bormida;
- b) miglioramento nel rapporto con la prosecuzione della S.P. 28 verso Roccavignale;
- c) miglioramento nel radicamento con la S.P. 339 per Cengio.

Dal lato di Carcare risulta necessario realizzare la migliore interconnessione possibile tra la "variante" e la viabilità per Carcare e la Val Bormida di Spigno nonché quella per Murialdo, Calizzano e Bardineto.

In tale contesto fondamentale risulta la realizzazione di una viabilità alternativa alla S.P. 339 che connetta direttamente le aree ex-ACNA di Cengio al casello autostradale di Millesimo evitando le problematiche di connessione attuali (attraversamento ferroviario, restringimenti della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato).

Il potenziamento della viabilità diretta verso Cengio diverrà parte integrante del sistema stradale di scorrimento (in special modo per il traffico pesante) costituito dalle varianti di attraversamento ai centri abitati di Millesimo e Roccavignale che ANAS ha realizzato sulla ex S.S. 28 bis negli ultimi dieci anni.

Benefici attesi

La realizzazione di tali interventi permetterà lo sviluppo delle potenzialità logistiche delle aree gravitanti intorno al polo di Millesimo, prima tra tutte l'area ex-ACNA di Cengio, garantendo una connessione rapida ed efficace con l'autostrada A6 Torino-Savona.

Situazione finanziario-autorizzativa

L'intervento riprende un precedente progetto ANAS per l'adeguamento della viabilità dal casello di Millesimo a Roccavignale (lungo la S.P. 28, in direzione di Ceva) e lo completa con lo sviluppo di un nuovo collegamento all'area ex- ACNA, al di fuori dell'abitato di Cengio ed eliminando l'intersezione a raso con la ferrovia, che penalizza fortemente l'accesso alle aree ex ACNA. Ad oggi esiste già un progetto promosso e sviluppato da ATS S.p.A. (la società che gestisce l'autostrada Torino-Savona) che prevede interventi quali l'adeguamento della stazione autostradale di Millesimo e della viabilità ordinaria interconnessa. Il progetto era stato finanziato mediante un accordo tra ATS S.p.A. e ANAS, bloccatosi con il trasferimento della viabilità ex statale agli Enti Locali.

Il **costo** dell'adeguamento della viabilità dal casello di Millesimo a Roccavignale ed il suo completamento con lo sviluppo di un nuovo collegamento all'area ex-ACNA di Cengio è stato stimato in 18 milioni di Euro.

Misure da adottare

Inserimento degli interventi all'interno del Quadro Strategico Regionale al fine di organizzare la programmazione dei fondi FAS e di tutti i fondi comunitari previsti per la programmazione finanziaria 2007-2013.

Le sollecitazioni

Gli amministratori e i tecnici, normalmente impegnati con la quotidianità delle incombenze, hanno attraverso questi Programmi avuto un'ottima occasione per effettuare riflessioni sul futuro della città, specialmente nei termini che riguardano le relazioni con altri soggetti, istituzionali e non, di diversi livelli. E' infatti assolutamente necessario avviare contatti ed intraprendere azioni concrete di promozione dei progetti e degli interventi, e per gestire l'implementazione e le realizzazioni; nel caso di S.I.S.Te. M.A., ad esempio, l'Amministrazione comunale di Savona è impegnata nel confronto con problemi sovra comunali, sinora tradizionalmente gestiti da Enti sovra ordinati al Comune.

Inoltre, sia gli amministratori che i tecnici hanno imparato a collocare correttamente "la città" al centro dei processi di trasformazione del territorio e dell'economia; nel caso di "Porti e Stazioni", il Programma è stato l'occasione formale per dialogare, ad esempio, su di un tavolo messo a disposizione del Ministero con un soggetto come RFI, con il quale i rapporti non sono sempre facili, e si è riusciti in tempo relativamente breve a concretizzare dei risultati utili per l'intera comunità.

LA PORTA TRANSFRONTALIERA TRA IL SISTEMA TERRITORIALE DEL PIEMONTE MERIDIONALE E IL TERRITORIO DI NIZZA E DELLA COSTA AZZURRA: PROGETTI E AZIONI PER GESTIRE LA VOCAZIONE E LE OPPORTUNITÀ DI CUNEO

Mauro **Mantelli*** - S.I.S.Te.M.A. Comune di Cuneo

* Già vicesindaco del Comune di Cuneo

Un'efficiente politica dei trasporti è uno dei fattori chiave del processo d'integrazione e di allargamento messo in atto dall'Unione Europea, processo che modifica gli equilibri settoriali fino ad oggi esistenti, aggiungendo al "progetto europeo" una dimensione centro-orientale e una meridionale. In questo nuovo assetto l'Italia ha una posizione chiave di territorio-cerniera, sempre più "usato" ed attraversato. La capacità di spostare rapidamente merci e persone è un tratto essenziale dell'obiettivo dell'Unione Europea per realizzare un'economia dinamica e una società improntata alla coesione.

Sono stati individuati corridoi di collegamento che non consistono in semplici tracciati di grandi opere pubbliche, ma in dorsali di comunicazione intorno alle quali strutturare assi di sviluppo che interessano l'intero territorio.

Il sud del Piemonte e la provincia di Cuneo con esso, sono interessati da tre di questi corridoi:

- il corridoio n. 5 Lisbona-Kiev, che attraversa l'intera pianura Padana;
- il collegamento Genova-Rotterdam (Corridoio n.24) che unisce tra loro due dei maggiori porti dell'Europa Occidentale e realizza il collegamento tra le macroaree del Mediterraneo e del Mare del Nord;
- le autostrade del mare, che attestano il cabotaggio marittimo sui principali porti del Mediterraneo.

La posizione privilegiata del Piemonte all'incrocio dei corridoi suddetti e la vicinanza con i porti liguri rendono il territorio strategico per il passaggio dei traffici europei e non solo.

L'obiettivo della Regione Piemonte in merito alla politica dei trasporti è quello di arrivare ad una sinergia globale del sistema logistico. Con il recente disegno di Legge n. 336/06 si riconosce un carattere di strategicità e di priorità alle infrastrutture di trasporto delle merci, alle piattaforme logistiche, alle opere ad esse connesse e alle attività di servizio del settore logistico.

Il Documento Programmatico per il nuovo Piano Territoriale Regionale delinea uno scenario di sviluppo fondato su due assi principali:

- l'asse nord-sud che attraversa verticalmente il Piemonte e si snoda lungo un tracciato baricentrico rispetto al cuore economico-industriale dell'Europa. La percorrenza Genova-Alessandria-Novara-Sempione costituirà il collegamento privilegiato per il trasferimento rapido delle merci tra i corridoi transoceanici Nord e Sud;
- l'asse est-ovest (parte del Corridoio n.5) che si articola lungo due fasce: la prima collocata a nord, collega Torino con Milano e prosegue verso Venezia e Trieste; la seconda a sud, attraversa città di medie dimensioni della Pianura Padana e interessa il Piemonte meridionale. Quest'ultimo asse ha una valenza sullo spazio Mediterraneo che deriva, nel caso regionale dai collegamenti con i porti di Savona e Genova e con il territorio francese attraverso i valichi del Fréjus, di Ventimiglia e, in prospettiva del Mercantour.

I principali interventi previsti su questi due corridoi prevedono:

- il completamento e la realizzazione di nuove linee ferroviarie veloci ad alta capacità (Modane-Torino-Milano e Genova-Alessandria);
- il completamento della nuova autostrada Asti-Cuneo, con prolungamento fino a Nizza;
- il potenziamento delle altre infrastrutture ferroviarie e autostradali che compongono i due corridoi (autostrada Torino-Milano, ferrovie Torino-Alessandria, Alessandria-Novara-Domodossola, Cuneo-Ventimiglia);
- il completamento e la sistemazione dei centri intermodali e dei poli logistici per l'interscambio delle merci.

Lo sviluppo della logistica ed il peso che essa ha assunto all'interno del ciclo di produzione, e per le dinamiche evolutive dell'assetto del territorio, rendono necessaria una rivisitazione, sia del concetto d'*interporto* verso quello di *piattaforma logistica integrata*, sia del sostegno pubblico a supporto delle fasi di avvio d'iniziativa infrastrutturali di grandi dimensioni.

- La pianificazione regionale ha individuato quattro aree strategiche in cui attuare gli interventi:
 - *L'area alessandrina*
 - *L'area novarese*
 - *L'area torinese*
 - *L'area cuneese*

L'area alessandrina (Rivalta Scrivia, Serravalle Scrivia, ecc.) si presenta come interessante potenziale logistico perché retroterra del porto di Genova ed è inserita sulla direttrice Genova-Rotterdam. L'intervento in quest'area è strettamente legato all'opera già inserita nel 1° Programma CIPE "Tratta AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara-Sempione.

L'area novarese (CIM, Boschetto, Vignale), è particolarmente strategica, poiché è il crocevia fra il Corridoio 5 e la direttrice Genova-Sempione. L'intervento in questa zona è, in parte, legato all'opera già inserita nel primo Programma CIPE Tratta ad AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara-Sempione.

L'area torinese rappresenta, con l'area dell'Interporto (SITO) e dello scalo merci di Orbassano, un centro importante nel sistema logistico regionale. Si ritiene fondamentale la realizzazione del collegamento viario e ferroviario di Corso Marche e la verifica, mediante uno studio di fattibilità, di un nuovo centro intermodale nell'area nord di Torino (Chivasso).

L'area cuneese è già stata individuata tra le priorità programmatiche della Regione ed inserita nel Protocollo d'Intesa Generale Quadro del 11.04.2003. E previsto l'avvio della realizzazione di una piattaforma logistica, per lo stoccaggio merci ed il trasporto all'estero.

Il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo ed il miglioramento dei collegamenti con la costa ligure e con la Francia, potranno essere un'occasione per un rilancio del ruolo dell'area cuneese, non solo nell'ambito regionale, ma dell'intera direttrice. In tale contesto si rileva la necessità di accelerare la possibilità di realizzare un forte polo di mobilità che, fruendo di un'elevata accessibilità viaria e ferroviaria, integri le funzioni aeroportuali di Levaldigi con quelle del polo logistico merci.

L'Amministrazione comunale di Cuneo ha riassunto la sua politica di rinnovamento e sviluppo nel Piano Strategico della Città e del suo territorio, una tappa importante di un articolato percorso tecnico e di un fruttuoso dibattito culturale, di cui un tassello è stato lo stesso PRG comunale. Con questo strumento l'Amministrazione ha inteso costruire in modo condiviso il futuro della città e del territorio coinvolto che, oltre a quello comunale, comprende i comuni limitrofi e le vallate che convergono su Cuneo. Dal processo di ascolto e di costruzione di scelte e soluzioni, sono emersi *quattro assi fondamentali di sviluppo* su cui sono state costruite le azioni ed i progetti di trasformazione territoriale:

- Città della Conoscenza e dei Saperi;
- Qualità urbana e del territorio;
- Ambiente e Infrastrutture;
- Impresa e Innovazione.

La Città di Cuneo è stata individuata come area oggetto del Progetto Pilota “Complessità territoriali” con l’individuazione di una specifica idea programma rientrante nell’ambito del quadro strategico S.I.S.Te.M.A., promosso dal Ministero delle Infrastrutture. Le idee-programma sono state individuate con riferimento a tre distinti livelli territoriali:

- a livello di sistema, individuando interventi materiali e immateriali di area vasta, anche in senso transnazionale, funzionali a creare e rafforzare le reti infrastrutturali di connessione con i corridoi europei e i sistemi di città: Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale
- a livello di contesto, individuando interventi materiali e immateriali capaci d’innescare processi virtuosi di rafforzamento delle armature infrastrutturali e di coesione di sistemi urbani negli ambiti territoriali d’immediato riferimento: Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP).
- a livello locale, formulando, coerentemente con le azioni di sistema e contesto, quelle specificatamente locali da sottoporre al confronto ed alla concertazione dei partenariati locali: la Porta urbana di Cuneo e il Foro Boario.

Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

Percorso

La prima azione di sistema “Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale” interviene sull’asse Cuneo-Nizza ed ha come obiettivo specifico la valutazione delle ricadute derivanti dalla prevista realizzazione del nuovo traforo del Tenda.

Nel quadro complessivo del Programma Esecutivo del Progetto Pilota denominato “S.I.S.Te.M.A. - Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione” dal titolo “Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte Meridionale, il territorio di Nizza e l’arco ligure”, si colloca lo Studio di fattibilità previsto dall’Azione di Sistema AS.1 – “Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale” che ha esaminato le prospettive di sviluppo transfrontaliero legate alle ricadute territoriali di un’opera chiave per questa macro-regione: il raddoppio del Traforo del Colle di Tenda.

Il percorso seguito è stato caratterizzato da quattro fasi principali:

- fase di ascolto degli *stakeholders* italiani¹;
- fase di ascolto degli *stakeholders* francesi²;
- rapporto di valutazione delle ricadute territoriali;
- individuazione delle strategie per l’ottimizzazione dell’impatto dell’opera, a valorizzazione della vocazione territoriale e delle opportunità legate all’evoluzione complessiva del territorio transfrontaliero.

A valle della condivisione delle strategie sono state identificate una serie di azioni e progetti volti a declinare operativamente le strategie.

Principali risultati raggiunti

Dalla mappatura degli *stakeholder* italiani, risulta che esiste un consenso generalizzato sull’idea che si faccia il raddoppio del Traforo. Quest’opera trova ampio e convinto consenso. Si tratta innanzitutto di un consenso “*push*” che parte dalla insostenibilità della situazione attuale, in termini di:

- sicurezza,
- certezza nell’apertura 24 h su 24 per 365 giorni all’anno,
- fluidità del traffico.

Ma è ben presente la componente “*pull*” trainata da una idea di futuro e dalla percezione che il rapporto con la Francia si vada infittendo e diventerà centrale per lo sviluppo dell’area, con un crescente ruolo di Cuneo nell’integrare due zone strettamente limitrofe ad alto potenziale sinergico.

La delimitazione, o la preferenza, per il traffico leggero non industriale, emersa in sede di Conferenza Intergovernativa, trova sostanziale accordo, sia tra chi l’ha voluta fortemente (es. la Comunità Montana) sia chi la ritiene un compromesso accettabile per una realizzazione in tempi brevi, poiché il tracciato complessivo, specie in territorio francese, non è facilmente transitabile coi TIR.

1 In particolare sono stati intervistati rappresentanti delle seguenti istituzioni ed organizzazioni:

- Provincia di Cuneo;
- Camera di Commercio di Cuneo;
- Unione Industriali di Cuneo;
- Associazioni Commercianti di Cuneo;
- Comunità montana Val Vermenagna e Gesso;
- Pro-Natura.

2 In particolare sono stati intervistati rappresentanti delle seguenti istituzioni ed organizzazioni:

- Senato di Francia;
- Consiglio Generale del Dipartimento delle Alpi Marittime;
- Ufficio degli studi sui grandi progetti stradali, della Direzione dipartimentale delle infrastrutture del Consiglio Generale del Dipartimento delle Alpi Marittime;
- Camera di Commercio e Industria di Nizza - Costa Azzurra;
- Camera di Commercio Italia di Nizza, Sophia Antipolis, Costa Azzurra.

Il raddoppio è percepito come elemento di stabilizzazione e rafforzamento di una mappa mentale che vede la macroregione Piemonte-Costa Azzurra come bacino di riferimento per numerose attività (lavoro, turismo, utenza dei servizi alla popolazione, ecc.). Dalla mappatura degli *stakeholder* francesi, risulta che al traforo del Tenda viene attribuita una importanza chiave per lo sviluppo di un traffico trans-regionale di persone che giornalmente, settimanalmente o comunque frequentemente utilizzano al meglio le risorse e le attrattive territoriali disposte in tutto l'arco maralpino.

Viceversa, l'opera infrastrutturale del nuovo tunnel al Col di Tenda non rappresenta una priorità statale nazionale francese per quanto riguarda il traffico merci. Esso è invece considerato un atto necessario ai sensi del rispetto della Direttiva Europea sulla sicurezza dei valichi internazionali e della legislatura francese in proposito.

La variante scelta, su proposta francese, di un secondo tunnel alla stessa altezza di quello esistente è in linea con questa impostazione, che punta a realizzare in tempi brevi e certi un adeguamento ad uno *standard* di servizio e sicurezza elevato.

I decisori francesi attribuiscono grandissima importanza alla relazione con l'Italia ma sottolineano che molte opportunità sono ancora da cogliere e che il vero salto di qualità che vi è stato nelle relazioni dell'Euroregione tra Germania e Francia o tra Francia e Svizzera non è ancora stato compiuto.

I traffici transfrontalieri leggeri sono visti come molto sottodimensionati rispetto al potenziale di interazione. C'è grande disponibilità a impegnarsi in un percorso di co-evoluzione territoriale, facilitata dall'adozione in Italia di una pianificazione territoriale di lungo periodo che i francesi possono vantare da tempo. Si inizia a parlare la stessa lingua, ad usare gli stessi orizzonti temporali, gli stessi approcci integrati.

In questa prospettiva, gli investimenti trasportistici rappresentano la dimostrazione di una volontà credibile di integrazione e devono essere considerati in una logica fin da subito multi-modale che enfatizza la complementarità e selettività modale. Il trasporto aereo, quello stradale, quello ferroviario e quello marittimo sono visti in modo integrato, per garantire alti livelli di competitività ai flussi di merci e persone.

La valutazione complessiva dell'impatto di lungo periodo della creazione della macro regione Piemonte-Valle d'Aosta – Liguria – PACA sulla gerarchia urbana attuale indica la direzione di un profondo riorientamento e ridistribuzioni di funzioni urbane e territoriali, pur senza sconvolgimenti in senso demografico stretto, presumibilmente ispirato ad una logica diadica tra coppie di città:

- Torino e Lione tenderanno a co-evolvere, attraendo funzioni l'una dell'altra, con Torino che potrebbe avere l'ambizione di diventare la "capitale" della macroregione, nella misura in cui riuscisse a dare continuità nel tempo alla dinamica veloce degli ultimi anni;
- Genova e Marsiglia, da sempre in concorrenza per l'economia portuale accentueranno i caratteri competitivi;
- Nizza e Cuneo potrebbero trovare un equilibrio dinamico che risulti da una decongestione del litorale e una maggiore capacità del territorio piemontese di attrarre e fornire funzioni pregiate.

La convergenza dei modelli di sviluppo metterà in moto confronti più diretti e puntuali sulla capacità di svolgere determinate funzioni, che tenderanno ad avere bacini di domanda transfrontalieri.

In questo quadro, il raddoppio del tunnel di Tenda conferisce stabilità e dinamismo ad una direzione (non litoranea) tra Italia e Francia, che potrebbe rappresentare un laboratorio di crescente integrazione "morbida" tra i due paesi.

Questa prospettiva non è soltanto un auspicio, essa si innesta su due pilastri fondamentali:

1. l'evoluzione del modello di sviluppo economico, sociale e territoriale delle regioni italiane e francesi considerate;
2. l'intenzionalità deliberata degli *stakeholders*.

Siamo infatti ad un passaggio di grande scala da una relazione Francia-Italia basata sulla complementarità ad una basata sulla convergenza di modello di sviluppo. Le diversità strutturali tra le regioni interessate si stanno nettamente riducendo e i settori economici trainanti, pur con tutte le loro micro-variazioni, tendono più a sovrapporsi che a contrastarsi.

Se un tempo l'Italia poteva passare come paese agricolo, dualistico, con un triangolo industriale Milano-Torino-Genova imperniato sull'industria pesante di grande scala oggi tutti questi territori si sono riappropriati di altre vocazioni e di altre economie e modelli di sviluppo. Questa parte d'Italia si connota piuttosto per l'industria leggera, i distretti industriali, le produzioni *high-tech*, le sinergie tra turismo-artigianato-agro-alimentare di qualità, i meccanismi virtuosi del Made in Italy.

Se un tempo l'Italia poteva essere all'origine di flussi di manodopera a bassa qualificazione, rivolta al settore edile e al manifatturiero pesante, oggi anche i disoccupati cercano lavori complessivamente terziari e con maggiore contenuto intellettuale e creativo.

Una Francia orgogliosa dei suoi luoghi e delle sue tradizioni guardava all'Italia come *competitor* a basso costo, dedito al *dumping* sociale ed ambientale; oggi la centralità delle politiche per la qualità connota la Liguria, il Piemonte, la Lombardia, l'Emilia-Romagna in un modo tale da poter modificare profondamente questa immagine.

La transizione dalla complementarità alla convergenza ha peraltro importanti implicazioni nel tipo di commercio internazionale

che viene generato³ e sul ruolo delle infrastrutture di collegamento, che tendono ad assecondare, anche con piattaforme logistiche dedicate, un commercio internazionale di prossimità.

L'integrazione dei modelli di sviluppo tocca tre sotto-sistemi fondamentali:

1. il sistema turistico-residenziale;
2. il mercato del lavoro;
3. i servizi alla popolazione.

In sintesi, come indicato dal Piano Strategico Cuneo 2020, l'intero territorio si candida a rafforzare non solo l'ossatura fondamentale dei servizi ma anche la dotazione di servizi di rango superiore, come ad esempio l'Università. In questa prospettiva, il raddoppio del traforo del Tenda rappresenta una condizione facilitante centrale per rendere sostenibili questi piani ambiziosi e per una diffusione di nuove attività produttive dimensionalmente ottimali.

Le strategie, in parte già delineate dai soggetti territoriali, in parte nuove, che mirano a all'integrazione dei modelli di sviluppo e alla costruzione del corrispondente modello logistico integrato transfrontaliero sono sinteticamente raggruppabili nei seguenti ambiti: Strategie e progetti infrastrutturali stradali e multi-modal;

Strategie e progettualità economiche a sostegno dei settori, della demografia d'impresa, dell'innovazione e dei servizi alla popolazione, del mondo del lavoro e allo sviluppo delle competenze.

Sovraordinato logicamente a tali ambiti è l'orizzonte di progressiva integrazione delle pianificazioni strategiche transfrontaliere.

Box Progettuale n. 1

Titolo: Piano Strategico Transfrontaliero

Concept: Un piano strategico transfrontaliero, scelto e negoziato congiuntamente tra francesi e italiani, con l'individuazione degli elementi comuni e complementari delle pianificazioni territoriali esistenti, nonché fattori ulteriori potenzialmente rilevanti per intese e linee di azioni transfrontaliere, compreso il modello logistico multi-modale di movimentazione di merci e persone che, forte dei progetti infrastrutturali previsti, possa supportare le direzioni di sviluppo.

Ciascuno di questi ambiti strategici ha propri obiettivi specifici ma l'obiettivo complessivo generale è quello di far evolvere nel modo più favorevole possibile i territori interessati, minimizzando gli aspetti negativi e massimizzando gli aspetti positivi.

Strategie e progetti infrastrutturali stradali e multimodali

Gli obiettivi principali delle strategie infrastrutturali stradali dovrebbero ricomprendere i seguenti:

fluidificazione del traffico lungo tutto l'asse stradale interessato, con riduzione dei tempi di percorrenza;

miglioramento dei livelli di servizio complessivamente offerti dall'itinerario stradale;

adeguamento dell'itinerario agli scopi di valorizzazione turistica preminenti nell'area;

riduzione dell'impatto ambientale del traffico generato.

Occorre passare da un approccio che vede in una strada una mera commodity indistinta le cui caratteristiche rimangono inalterate indipendentemente dalle intenzionalità d'uso e dal contesto territoriale in cui si situa ad un approccio sistemico nel quale tutte le leve a disposizione convergono per una sinergia tra uso dell'infrastruttura e percorso di sviluppo dell'area.

Box Progettuale n. 2

Titolo: Intelligent Transport Systems per la fluidificazione del traffico stradale al Col di Tenda e lungo la sua direttrice stradale.

Concept: Utilizzo dei sistemi di verifica real-time di traffico e lunghezza code per l'ottimizzazione della fruizione dell'infrastruttura prima, durante e dopo il raddoppio del traforo del Col di Tenda.

³ Il commercio internazionale che si instaura tra due territori complementari tende a rafforzare in ciascuno la propria specializzazione macro-settoriale (inter-industry trade) mentre un modello di convergenza tende a supportare la micro-specializzazione con offerta da parte di entrambi di prodotti differenziati appartenenti al medesimo settore (intraindustry trade). Si pensi ad un modello di due settori (turismo e industria pesante) e due regioni, che "all'inizio" presentano entrambi. Quando esse vengono connesse l'una all'altra, ciascuna finisce per specializzarsi in un solo settore: la regione che ha un vantaggio competitivo nel turismo tende "assorbire" anche la domanda turistica che proveniva dall'altra, eliminando tale settore nell'altra regione, in cui la produzione manifatturiera diventa esclusiva. Invece, in una convergenza di modello entrambe le regioni offrono più turismo con maggior livello di micro-servizio differenziato, incrementando l'arrivo nella macro-regione di più turisti e, similmente, più industria, con un'evoluzione interna al settore manifatturiero verso produzioni che consentono la differenziazione di prodotto. È proprio questo secondo caso quello che sta avvenendo.

Box Progettuale n. 3**Titolo:** Valorizzazione turistica dell'itinerario stradale**Concept:** Inserimento di aree di sosta nei punti panoramici, valorizzazione dell'attraversamento dei paesi con una gestione attiva dello skyline presentato. Identificazione di un "marcatore" fisico posto lungo la strada che contribuisca all'immagine unitaria (brand) delle vallate cuneesi. Regolamentazione della cartellonistica pubblicitaria lungo tutto l'itinerario che favorisca, in termini di costi e disponibilità, il riferimento ai prodotti tipici locali, alle attrazioni turistiche.

L'attraversamento del Col di Tenda, sia pure raddoppiato, non fornisce una soluzione ai traffici merci, per i quali grandi attese sono invece rivolte al potenziale di altri trafori e soprattutto alla ferrovia ed alle "autostrade del mare". La soluzione sulla carta più razionale è infatti il decollo del trasporto multi-modale che, utilizzando ogni modalità trasportistica sui percorsi di lunghezza e tipologia ad essa ottimali, fornisce una soluzione economicamente ed ambientalmente sostenibile.

D'altra parte, la prospettiva multimodale rimane sostanzialmente una teoria: in pratica il tessuto produttivo, fatto per lo più di piccole e medie imprese con produzione frammentata a consegna in tempi molto ridotti e poco prevedibili si rivolge soprattutto alla modalità stradale, in larga parte fatto dai famosi "padroncini" che accettano di trasportare il carico da punto a punto e l'inefficienza di ritorni a vuoto.

L'integrazione logistica è ancora molto arretrata e le Ferrovie italiane, pur avendo compiuto sforzi importanti e pur potendo vantare qualche successo in termini comparativi europei, sono lungi dall'offrire un servizio adeguato e flessibile. Tutto ciò si riscontra con chiarezza anche nel micro-cosmo rappresentato dalla linea ferroviaria Cuneo-Nizza, che non è elettrificata per un lungo tratto, e per la quale le compagnie ferroviarie attualmente non offrono agli operatori logistici i necessari carri "oggi per domani".

Box Progettuale n. 4**Titolo:** Rilancio organizzativo e infrastrutturale della ferrovia**Concept:** Tavolo territoriale di confronto per modificazione dell'offerta attuale di servizi logistici merci e passeggeri, attivando inoltre la concertazione transfrontaliera per giungere a strategie trasportistiche integrate della regione maralpina. Verifica sostenibilità economica elettrificazione ferrovia e sua eventuale realizzazione.

Parimenti strategica è l'ottimizzazione dell'uso e della funzione dell'attuale aeroporto della Provincia di Cuneo.

Box Progettuale n. 5**Titolo:** Competitività aeroportuale di Cuneo-Levaldigi tra passeggeri e merci**Concept:** Valutazione del posizionamento competitivo dell'aeroporto e delle sue prospettive strategiche.**Strategie e progettualità economiche a sostegno dei settori, della demografia d'impresa, dell'innovazione e dei servizi alla popolazione, del mondo del lavoro e allo sviluppo delle competenze**

La convergenza dei modelli di sviluppo deve essere accompagnata da strategie intenzionali mirate, al fine di produrre quel cambiamento profondo delle relazioni economiche e sociali che portano alla trasformazione della gerarchia urbana di cui sopra.

Nel lavoro posto a base del presente documento vi sono indicate le strategie e le loro articolazioni in modo approfondito per settore. Tali strategie possono non avere direttamente una connotazione trasportistica infrastrutturale e quindi sono qui riassunte in forma molto schematica, rinviando al testo di riferimento per la loro esposizione sistematica.

Basti tener conto che le aree montane oggi mostrano una dinamica caratterizzata da un circolo vizioso: riduzione e invecchiamento della popolazione, riduzione dei servizi quantitativa e qualitativa, ulteriore stimolo all'abbandono dei piccoli comuni montani, sempre più fatti di seconde case, vuote per la maggior parte dell'anno. Con la crisi demografica, più o meno accentuata a seconda della valle, spesso si crea una crisi fiscale, con le entrate del Comune insufficienti da sole a fare investimenti sul territorio.

L'aumento del traffico legato al raddoppio del traforo del Tenda può accompagnare invece un percorso volontaristico di inversione di questa tendenza. In tale percorso, i preesistenti servizi commerciali e non-commerciali vengono allargati a nuove merceologie e nuovi servizi, per incrementare il fatturato a parità (o quasi) di costi fissi aziendali o comunali. Questo fa aumentare il margine di profitto, come risulta da una semplice analisi di *break-even*, innescando un circuito virtuoso con nuovi investimenti.

Ciascun Comune dovrebbe scegliere un servizio di alto rango da offrire al bacino complessivo transfrontaliero, con la regola che gli altri comuni non lo replicheranno, bensì ne sceglieranno altri; si crea in tal modo un bacino d'utenza sufficientemente ampio da garantire la redditività dell'investimento.

Box Progettuale n. 6

Titolo: Coordinamento e promozione centri polifunzionali di servizio di alto rango nei comuni montani, supportati dal collegamento wi-fi.

Concept: Percorso completo di consenso, identificazione e progressiva formazione di centri poli-funzionali, uno per Comune, distintivi, con bacini di domanda transfrontalieri per la sostenibilità economica del territorio e della sua residenzialità.

Progetti complementari sono inoltre i seguenti.

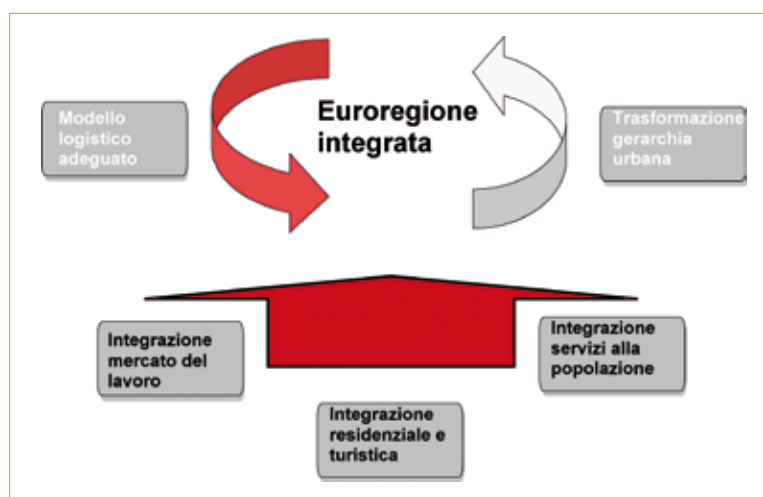
Box Progettuale n. 7

Titolo: Nuove imprese dalla matrice generativa della pianificazione strategica.

Concept: Collegamento degli incubatori d'impresa ai settori prioritari ed alle traiettorie di lungo periodo identificate dalla pianificazione strategica. "Project farm" di business idea, business plan e conti economici di massima.

Per l'epoca della conclusione dei lavori del raddoppio del traforo sarebbe opportuno che una ampia fascia di giovani in entrata o all'interno del mercato del lavoro fosse dotata di effettive competenze linguistiche, facendo nel frattempo delle azioni mirate su un gruppo più ristretto il cui successo professionale possa servire da stimolo ed esempio. In parallelo, nel lungo periodo occorre pensare a diffondere competenze linguistiche all'intera popolazione, quantomeno al livello che consenta la fruizione dei servizi a bacino comune.

In sintesi, il percorso individuato tende a favorire una dinamica rappresentabile nel modo seguente.



Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale integrato Ligure Piemontese

L'azione di sistema-contesto "Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese", interessa l'asse Cuneo-Savona, ed è legata alla crescita del ruolo della portualità ligure nel nuovo scenario dei traffici internazionali e alla disponibilità di aree retroportuali in grado di supportare tale crescita. Cuneo e Savona stanno attualmente ragionando sul modello e sulle modalità per avviare un processo di integrazione territoriale che distribuisca su tale ampia regione "retroportuale" le ricadute dell'attività portuale e quelle produttive associate e associabili, individuando le diverse porzioni e i ruoli del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese, la ripartizione di specialità ad esse attribuibili a livello di scala vasta e distrettuale e le potenzialità di connessione e integrazione con le aree transfrontaliere.

La realizzazione di queste ipotesi progettuali ha l'obiettivo di agganciare l'area cuneese al corridoio 5 e alla portualità ligure (Savona-Vado), in un'ottica di complementarietà con il sistema logistico piemontese incentrato prioritariamente sul Corridoio 24 (Genova, Alessandria, Novara, Sempione) e in coerenza con il completamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie o di altro tipo che ne struttureranno la completa attuazione.

Lo snodo di queste funzioni, polo di una rete logistica policentrica cuneese, viene indicata come "porta territoriale di Cuneo verso il territorio vallivo e montano" e viene localizzato dal Nuovo Piano Regolatore nell'area del mercato all'ingrosso agroalimentare. Questo sistema, incentrato sulla piattaforma logistica principale in previsione nel fossanese e su altri poli localizzabili nel saviglianese e nel monregalese colmerà la maglia mancante nella "rete del sistema logistico piemontese, fungendo da interfaccia con le grandi reti mondiali che si attestano nei territori della Liguria Occidentale e della Francia Mediterranea.

La piattaforma logistica principale è candidata a creare un forte polo di mobilità, con risvolti sovraregionali, all'interno delle cosiddette "reti lunghe", mentre quella di Cuneo rientrerebbe nel quadro delle "reti logistiche corte" di livello provinciale e distrettuale.

Entrambe saranno una leva di sviluppo del territorio, in considerazione anche dei flussi di merci con origine/destinazione nell'area, riguardanti soprattutto prodotti alimentari e industriali.

Esse si avvarrebbero anche di importanti interventi infrastrutturali in previsione o in fase di realizzazione:

- completamento dell'autostrada Asti-Cuneo;
- miglioramento dei collegamenti ferroviari del cuneese con il resto del Piemonte e con la costa ligure;
- miglioramento dei collegamenti con la Francia;
- raddoppio della Savona-Ventimiglia;
- terzo valico dei Giovi;
- miglioramento della connessione del terminal di Voltri;
- ampliamento dell'aeroporto di Cuneo Levaldigi;
- realizzazione di nuovi terminal nel porto di Savona e Vado Ligure
- ampliamento del multiporpose di Vado Ligure.

La localizzazione della piattaforma logistica di Cuneo sull'area del centro agroalimentare è quanto mai opportuna poiché è qui localizzato lo svincolo tra la futura tangenziale cittadina, l'autostrada Asti-Cuneo e la viabilità ordinaria, oltre alla ferrovia Cuneo-Torino.

Lo stesso scalo merci della stazione di Cuneo, oggi ospitato nel centro città, potrebbe trovare qui una sede soddisfacente.

La definizione della piattaforma logistica sarà definita con particolare riferimento:

- al nodo d'interscambio, a spiccata specificità merceologica agroalimentare, con ruolo d'interfaccia decentrata alla piattaforma logistica integrata da collocarsi prevedibilmente nel fossanese, ciò in coerenza con le scelte strategiche regionali e comunali;
- al nodo d'ingresso/uscita dallo svincolo autostradale Asti-Cuneo, con funzioni più spiccatamente intermodali (ferrovia-gomma) annesse a servizi doganali potenzialmente insediabili.

La piattaforma logistica ospiterà anche il PASS (Polo Agro-alimentare dei Servizi per lo Sviluppo), struttura finalizzata al sostegno della competitività e allo sviluppo internazionale delle imprese.

PASS si dovrà configurare come un'offerta di soluzione a bisogni che sono comuni alle imprese del settore, attraverso l'identificazione, la produzione e l'erogazione di servizi attrattivi per le imprese, di qualità eccellente, difficilmente reperibili sul territorio piemontese e, in alcuni casi anche a livello nazionale, a costi competitivi per le imprese rispetto al mercato.

I servizi offerti da PASS potranno essere:

- centro per la tracciabilità dei prodotti agro-alimentari;
- laboratorio della qualità e igiene alimentare;
- centro energie;
- centro technical packaging;
- centro servizi professionali;
- infrastruttura logistica comune;
- infrastrutture e impianti comuni o consortili;
- centro di formazione professionale e manageriale.

L'azione di livello locale "La porta urbana di Cuneo", si occupa dell'ex Foro Boario, grande area dimessa oggi utilizzata a parcheggio, localizzata all'ingresso della città storica. Si tratta di un'area in cui concorrono più elementi di problematicità legati alle sue notevoli dimensioni; al suo essere luogo di connessione tra città storica e città novecentesca, al centro della zona universitaria; al concentramento di funzioni urbane di snodo del sistema dell'accessibilità cittadina.

Essa dovrà ospitare servizi di rango territoriale ad elevata attrattività ed in particolare:

- servizi rivolti al potenziamento dell'Università in vista della creazione di un Centro di ricerca d'eccellenza;
- servizi per la promozione e la valorizzazione dei prodotti d'eccellenza e per la creazione di una porta rappresentativa dell'immagine del territorio;
- servizi direzionali a supporto della piattaforma logistica policentrica.

Le sinergie acquisite con il Programma S.I.S.Te.M.A.

La "messa in valore" degli aspetti di eccellenza dell'ambito territoriale cuneese, evidenziati nel *Programma S.I.S.T.e.M..A.*, così come nelle recenti esperienze di pianificazione innovativa legate al *Piano Strategico Cuneo 2020* e ai *Programmi Integrati per lo sviluppo locale*, si origina soprattutto a partire dall'ampliamento e dal riordino del sistema infrastrutturale che innerva un territorio in posizione strategica per le comunicazioni transnazionali. Definire e valutare un "*progetto di territorio del quadrante*

cuneese”, confrontare i piani di lungo periodo già in essere nei diversi territori limitrofi, identificare terreni comuni, verificare le forme ottimali di rapporto istituzionale ai vari livelli sono stati gli obiettivi generali nell’attuazione del programma che hanno permesso di acquisire importanti e significative sinergie. Attorno a questo “*progetto di territorio*”, previsto in sede di programmazione nazionale e regionale e avviato operativamente nell’ambito della programmazione complessa PRUSST e S.I.S.Te.M.A. relativa al Piemonte Meridionale, si è andato consolidando e rafforzando un sistema di partenariato istituzionale che include la Città di Cuneo, le Province di Cuneo, Savona, Asti e Alessandria, le Regioni del Nord-Ovest (Valle d’Aosta, Piemonte e Liguria) finalizzato a potenziare le dorsali territoriali di riequilibrio in prospettiva ed in dimensione transfrontaliere: il sistema dei valichi alpini valdostani, le connessioni con la Francia meridionale e l’arco costiero ligure.

In particolare, dalle attività poste in essere con l’attuazione del Programma S.I.S.Te.M.A., si è consolidato un sistema di partenariato che coinvolge gli enti locali di Cuneo e Savona:

L’accordo posto in essere tra i Comuni di Cuneo e di Savona, anch’esso incluso nel Programma S.I.S.Te.M.A., di operare di concerto per il rafforzamento delle connessioni e delle integrazioni funzionali tra il porto ligure e i servizi logistici in territorio cuneese per rendere l’asse Savona-Cuneo parte integrante del corridoio dei “Due Mari”, a sua volta complemento sud-nord del Corridoio V, potenziandone la funzionalità e gli effetti in termini di “opera territoriale”

La costituzione del gruppo di lavoro tra i Comuni di Cuneo e di Savona, e la Provincia di Savona in seno alle attività del Programma S.I.S.Te.M.A., per la definizione comune di uno scenario strategico per lo SPILP - Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese, tale da individuare i diversi elementi costituenti il sistema di infrastrutture e servizi utili a rafforzare il ruolo del cuneese e del savonese, come territorio di interconnessione e interscambio logistico

In stretta correlazione con il Programma S.I.S.Te.M.A., nell’ambito della Cooperazione Transfrontaliera Interreg – Programmazione 2007/2013, il Comune di Cuneo ha stretto rapporti con la Regione Valle d’Aosta, la Provincia di Savona e la Provincia di Cuneo per presentare una proposta unitaria sul ruolo dei tre territori in tema di portualità, trasporti e logistica. Il risultato del lavoro ha portato alla redazione congiunta - Regione Valle d’Aosta come capofila - della *Scheda Progetto Strategico dal titolo “Dai Porti Mediterranei, agli Interporti, ai Valichi Alpini”*, per il suo inserimento nel Programma operativo Interreg 2007-2013. All’interno di questo quadro il Comune di Cuneo contribuisce in ragione delle attività, finanziate dal Ministero delle Infrastrutture tramite il Progetto Pilota S.I.S.Te.M.A. e relative al ruolo che il Comune capoluogo può svolgere nella definizione della Regione Logistica del Nord Ovest, insieme alle Regioni Piemonte, Liguria e alle Regioni Francesi transalpine.

A livello locale, infine, si deve rilevare la significativa ripresa delle attività di programmazione provinciale in merito alla “*Piattaforma logistica del Cuneese*”. Il costituito Gruppo di Lavoro ha avviato le proprie attività allo scopo di individuare la localizzazione della Piattaforma logistica della Granda, delineare il tipo di struttura organizzativa e territoriale della piattaforma ed il reperimento di possibili finanziamenti e risorse. Dagli incontri sono emerse importanti sollecitazioni, collegate ai finanziamenti di S.I.S.Te.M.A.: creare sul territorio una rete di Comuni capaci di far convergere le proprie potenzialità sul tema logistico, utilizzare la progettualità finanziata dal Ministero delle Infrastrutture per la definizione del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese e delineare un progetto territoriale di tipo policentrico, più sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico. I successivi approfondimenti tecnico-politici stanno consolidando e condividendo le linee di ragionamento sul modello logistico territoriale, con l’assunzione dello studio di fattibilità finanziato al Comune di Cuneo come base per il ragionamento complessivo sulla piattaforma logistica provinciale. Il *Gruppo di Lavoro Tecnico ristretto* a cui lavorano Il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Piemonte, la Provincia di Cuneo, il Comune di Cuneo e Fossano, la Camera di Commercio di Cuneo, l’Unione Industriale e altri operatori rilevanti del territorio rappresenta senza dubbio una delle sinergie acquisite più significative – localmente - a seguito dell’avvio del Programma S.I.S.Te.M.A sul territorio cuneese.

PROPOSTE ED IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DI CITTÀ E INFRASTRUTTURE URBANE. L’ESPERIENZA DI GENOVA

Giorgio **Gatti** - *RUP Porti e Stazioni Comune di Genova*

La riqualificazione del centro storico

‘Negli ultimi quindici anni nessuna metropoli è cambiata come il capoluogo ligure’ (Panorama 2004).

‘...come diavolo ha fatto una città portuale in crisi, che ancora dieci anni fa aveva il record di disoccupati nel centro-nord ed era stata abbandonata da quasi un terzo dei suoi abitanti, a diventare un modello di vivibilità urbana e di invenzione progettuale ...?’ (L’Espresso 2003).

Evidentemente, e non solo tra gli addetti ai lavori e la stampa specializzata, si sta diffondendo l’opinione che la trasformazione

in atto nella città, e in particolare nel suo centro storico, costituisca quasi un riferimento metodologico, una sorta di buona pratica nel modo di operare nel campo della riqualificazione urbana, sia nelle procedure sia soprattutto per i risultati.

Come tutti i processi di trasformazione, il cambiamento eccezionalmente rapido - in particolare per una città "tradizionale" come Genova - è scaturito dalla necessità improcrastinabile di superare il profondo disagio economico e sociale che ha caratterizzato gli inizi degli anni Ottanta.

Anche il centro storico - la città vecchia di Genova - straordinario per potenzialità ma anche luogo di notevoli contrasti e problematicità, ha fortemente sofferto in quegli anni gli aspetti più critici, quelli legati al degrado edilizio e manutentivo, al mancato senso di appartenenza degli abitanti al quartiere, all'emarginazione sociale e alla crisi della rete commerciale, alla scarsa qualità della vita, fenomeni tanto estesi e radicati da rendere quasi influenti i timidi tentativi di investimento pubblico e privato.

Per molto tempo, infatti, il centro storico è stato caratterizzato da una sostanziale immobilità nelle azioni urbanistiche di trasformazione, fenomeno che se da un lato ne ha provocato il lento decadimento, e in alcuni casi un vero e proprio degrado, dall'altro ne ha salvaguardato l'integrità complessiva. Infatti uno dei elementi più significativi del centro storico genovese è la permanenza dell'assetto insediativo medioevale, ancora riconoscibile nel passo delle particelle edilizie e nei caratteri architettonici degli edifici.

Nella maggior parte delle città europee abitare nel centro storico è considerato un privilegio, sia per le peculiari qualità ambientali, sia per la polifunzionalità e vitalità che caratterizzano le aree centrali, parti integranti delle città contemporanee. Notevoli possono essere i vantaggi del vivere nel centro storico, dotato da una minuta e diversificata rete commerciale, denso di testimonianze artistiche e storiche, baricentrico rispetto alle attività, ai servizi urbani e al sistema dei trasporti, caratterizzato da una socializzazione più intensa. A ciò si aggiunge nel caso genovese l'eccezionale potenzialità dell'affaccio sul mare.

Tuttavia il recupero del centro storico di Genova presenta aspetti di particolare criticità che rendono necessario un approccio in parte differente rispetto ad altre realtà italiane ed europee.

Queste brevi considerazioni evidenziano come l'approccio programmatico della Civica Amministrazione per il recupero del centro storico ha dovuto essere flessibile e diversificato: dalle vaste operazioni di riqualificazione a scala urbana (come l'annessione del porto storico alla città e l'insediamento di grandi e qualificati servizi pubblici) all'attenzione al recupero diffuso del singolo edificio e del singolo alloggio mediante il coinvolgimento dei privati.

La strategia di riqualificazione complessiva è stata chiaramente enunciata nel Piano Urbanistico Comunale approvato nel 2000, che sulla base di una sistematica ricognizione del patrimonio edilizio e l'osservazione dei fenomeni socio-demografici in atto condotte mediante la realizzazione di un completo data-base su tutti gli edifici del centro storico (*Mappatura culturale della città vecchia*), consultabile via Internet, ha definito specifiche norme di attuazione che disciplinano gli interventi a livello edilizio, mentre per quanto riguarda il waterfront, ove sono in corso modifiche più radicali sia sul piano dell'assetto fisico che su quello delle destinazioni d'uso, il territorio è suddiviso in ambiti di intervento disciplinati da una normativa più flessibile e articolata.

Il Piano individua come obiettivi strategici prioritari il rafforzamento della centralità del centro storico, la realizzazione di un adeguato sistema di accessibilità, l'insediamento di servizi qualificati, il sostegno al recupero. Il primo obiettivo urbanistico è l'integrazione, cioè la vera e propria connessione fisica e funzionale tra il centro storico e il porto antico: un programma iniziato con la trasformazione urbana delle aree dell'Expò (1992) e che si è ampliato fino a comprendere tutte le aree tra il molo vecchio e la stazione marittima. Si tratta certamente dell'intervento più significativo e innovativo degli ultimi anni nella città, per la vastità dell'ambito e la diversificazione degli strumenti operativi.

In questo quadro il centro storico si è dilatato, assumendo una dimensione del tutto nuova, sia in termini quantitativi che qualitativi, con l'eccezionale occasione dell'affaccio diretto sul mare, evento del tutto nuovo per i genovesi e in particolare per gli abitanti del centro storico.

Rispetto al degrado fisico e ambientale, sul quale incidono fattori strutturali quali l'elevato indice di densità del tessuto edilizio e dell'affollamento, l'alto numero di alloggi non occupati, la vetustà e le precarie condizioni del patrimonio edilizio, la Civica Amministrazione si è posta l'obiettivo di migliorare la vivibilità mediante l'attuazione di un vasto programma di investimenti nella riqualificazione degli spazi pubblici, quale fattore in grado di elevare la qualità della vita del quartiere e di incentivare l'investimento nel recupero abitativo, specie da parte dei privati.

Una delle azioni che ha conseguito effetti incisivi per arrestare il degrado del quartiere è stato l'ingente investimento in opere di manutenzione nel campo delle infrastrutture e dei servizi primari, per l'ammodernamento e la razionalizzazione dei sottoservizi (fogne e utenze varie), per la sistemazione delle pavimentazioni stradali (spesso recuperando il materiale lapideo preesistente), per il miglioramento della pubblica illuminazione (il nuovo impianto a luce bianca infonde un maggiore senso di sicurezza), per la maggiore pulizia delle strade. Questo riassetto ha creato fiducia nella gente, nei proprietari, i quali, pur con qualche diffidenza iniziale, hanno cominciato ad investire nel recupero e nella manutenzione dei propri immobili, attingendo anche ai contributi pubblici messi a disposizione nell'ambito di specifici Programmi integrati di riqualificazione.

Naturalmente non sono mancate attenzione e disponibilità finanziaria per avviare progetti più ambiziosi e programmi di più ampia scala, anche coinvolgendo soggetti privati per grandi investimenti in operazioni di recupero urbano nonché per la gestione delle stesse (vedi il completamento e la gestione di tutte le aree pubbliche dell'Expò, la realizzazione del porto turistico con at-

tività ricettive nella zona di Morosini, la riqualificazione della Darsena comunale, la prossima trasformazione di ponte Parodi). Il processo di riqualificazione è stato monitorato mediante il Piano Operativo del Centro Storico, che raccoglie tutte le politiche programmate dalla Civica Amministrazione per il recupero, un documento aperto e continuamente implementabile che consente di verificare la coerenza complessiva delle azioni di pianificazione e di aggiornare le strategie di intervento. Il Piano evidenzia qualità e quantità delle iniziative di recupero, il cui importo complessivo risulta pari a circa 2 miliardi di Euro impegnati negli ultimi dieci anni da soggetti pubblici e privati nel centro storico e nel porto antico.

L'abilità della Civica Amministrazione è stata quella di avere attivato numerosi programmi integrati di natura pubblico-privata e di aver intravisto in queste nuove forme di cooperazione la strumentazione più adeguata per ottenere il consenso dei "protagonisti" ed attuare più efficacemente il recupero di aree critiche come il centro storico.

È opinione comune che il processo urbanistico di trasformazione del centro storico coincida con l'avvio delle celebrazioni colomiane del '92 e prosegua con i finanziamenti per il G8 e per Genova 2004 - Capitale Europea della Cultura: significativo in questo senso è stato il ruolo di regia svolto dalla Civica Amministrazione per promuovere e coordinare l'avvio del processo di riconversione delle aree portuali e della città. Queste occasioni, certo straordinarie per il reperimento di ingenti risorse pubbliche, sono risultate determinanti perchè la città le ha sapute sfruttare al meglio, mettendo in evidenza chiarezza di programmi e capacità di coordinamento tra enti pubblici e soggetti privati, operando in sinergia e ottimizzando sforzi e risorse nella comune volontà di "risalire la china".

Si elencano di seguito alcune tra le principali azioni attivate negli ultimi anni dalla Civica Amministrazione per la riqualificazione del centro storico suddivisi tra pianificazioni strategiche e programmi speciali (vedi tabella sottoindicata).

Programmi	Finanziamento privato	Finanziamento pubblico
Programmi di Riqualificazione Urbana	34.000.000	17.000.000
Programmi Organici di Intervento - POI	18.000.000	26.000.000
Programma sperimentale Prè – CER		28.000.000
Realizzazione della linea Metropolitana		228.000.000
Contratto di Quartiere I Giustiniani	9.000.000	
PRUSST		4.000.000
CIV	4.000.000	3.000.000
Vertice G8	16.000.000	84.000.000
Programma Comunitario Urban 2		30.000.000
Palazzi dei Rolli	15.000.000	5.000.000
Genova 2004	62.000.000	127.000.000
Contratto di Quartiere II - zona Ghetto	7.000.000	7.600.000
Riqualificazione del waterfront	380.000.000	10.000.000

Programmi di Riqualificazione Urbana (1994/2004) (Porta Soprana, Carmine e Darsena Comunale)

Si tratta di Programmi di recupero integrati, con finanziamento pubblico/privato, finalizzati alla rivitalizzazione delle aree degradate con l'insediamento di servizi pubblici e la riqualificazione della residenza, per un finanziamento complessivo di circa 51.000.000 Euro.

La realizzazione dei P.R.U., quasi completata, ha consentito di recuperare alcune aree del centro storico e del porto antico segnate da profondo degrado, ma soprattutto ha determinato le condizioni affinché prendessero avvio altre iniziative di riqualificazione diffuse e più estese.

Programmi Organici di Intervento - POI ex lege regionale n. 25/87 (1996/2006)

Si tratta di cinque Programmi di recupero finalizzati ad avviare la riqualificazione di aree degradate attraverso iniziative pubbliche (rifacimento delle urbanizzazioni primarie e realizzazione di servizi pubblici) e private (recupero delle parti comuni degli edifici e dei singoli alloggi). Il finanziamento complessivo per il risanamento delle zone delle Vigne, di Giustiniani, di San Donato e Sarzano, del Pozzo e Monachette è di circa 44.000.000 Euro.

Programma sperimentale per il recupero di Prè – CER (1998/2005)

Il Programma, finanziato dal Ministero dei Lavori Pubblici (23 milioni di Euro) e dal Comune (4,7 milioni di Euro), ha consentito la completa ristrutturazione dell'area centrale del quartiere di Prè con il recupero di circa 150 alloggi e 45 locali commerciali.

Realizzazione della linea Metropolitana (1998/2005)

Il percorso previsto per la metropolitana e il posizionamento delle stazioni è strettamente connesso al Programma di riqualificazione urbana del centro storico e del porto antico, con ben cinque stazioni (Principe, Darsena, Caricamento, Sarzano e De Ferrari) che consentono di realizzare una struttura integrata capace di modificare sostanzialmente il quadro della mobilità del centro cittadino.

Contratto di Quartiere I per la zona di Giustiniani-Porta Soprana (1998/2004)

Il Programma ha avuto come obiettivo la riqualificazione di un ambito degradato attraverso un insieme correlato di azioni di natura edilizia, economica e sociale (restauro di 6 edifici storici con il recupero di circa 40 alloggi, realizzazione delle connesse urbanizzazioni primarie e secondarie - tra cui una casa per anziani e un centro sociale - attività di natura economica e sociale).

Programma Europeo Raffaello (1999/2003)

Incentrato sulla figura di Rubens, ancorchè limitato finanziariamente (150.000 Euro), il Programma ha contribuito a diffondere in Europa la conoscenza del sistema dei palazzi genovesi (detto dei Rolli) mediante la predisposizione di materiale divulgativo e la definizione di percorsi di visita.

Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio – PRUSST

Si tratta di un Programma di riqualificazione esteso all'intera città: nell'ambito del centro storico sono inseriti 49 interventi di ampia consistenza, pubblici e privati, nell'intento di prefigurare un quadro di rivitalizzazione complessivo, coinvolgendo risorse pubbliche e private pari a circa 920.000.000 Euro.

Progetti Integrati d'intervento pubblico/privato a sostegno della rete commerciale - CIV ex L.R. n. 14/98 (1999/2004)

Si tratta di azioni concordate con i consorzi dei commercianti finalizzate alla rivitalizzazione del centro storico e della rete commerciale mediante la riqualificazione degli spazi pubblici e dell'arredo urbano, ad integrazione degli interventi promossi dalla legge Bersani (L. 266/97). Nel centro storico opera un incubatore di imprese con la finalità di stimolare e supportare la creazione di nuove attività produttive, che ha supportato 57 imprese del centro storico.

Opere connesse al vertice G8 - Legge speciale n. 149/2000 (2000/2001)

Nell'ambito delle opere comprese nel programma per il vertice G8 sono stati realizzati diversi interventi di riqualificazione del patrimonio monumentale (rifacimento facciate) e di rinnovamento degli spazi pubblici con aree interamente pedonalizzate (via San Lorenzo - Caricamento) per un investimento complessivo di circa 22.000.000 Euro di risorse pubbliche.

Programma Comunitario Urban 2 - Genova Centro Storico (2001/2008)

Il Programma Urban 2 mira, con un consistente contributo finanziario di fondi comunitari (FESR) e dello Stato, a sostenere strategie di riqualificazione urbana che prevedono l'integrazione di azioni di natura fisica, socio-economica e culturale. Il programma ha finanziato interventi e azioni su tre assi di riferimento: valorizzazione e riqualificazione urbana, rivitalizzazione socio-economica e ambiente.

Valorizzazione dei palazzi dei Rolli (2001/2004)

I palazzi degli Alloggiamenti pubblici di Genova (palazzi dei Rolli) sono un patrimonio residenziale peculiare, composto nel XVI secolo dai palazzi delle famiglie più ricche e potenti che si trasformano dal 1576 in un sistema pubblico di dimore private obbligate a ospitare le visite di Stato. E' stata messa a punto un'importante attività di valorizzazione dei palazzi, mediante la pubblicazione di 4 bandi per la concessione di contributi pubblici per il restauro delle facciate, emanati in accordo con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Liguria, che hanno consentito fino ad oggi il recupero di circa 50 facciate di palazzi monumentali.

Programma per Genova 2004 - Capitale Europea della Cultura ex lege 166/2001 (2001/2004)

Si tratta del Programma di interventi strutturali per la valorizzazione dei caratteri architettonici e ambientali della città in occasione dell'evento del 2004. Il Programma è stato finalizzato in particolare alla valorizzazione del sistema museale storico di via Garibaldi e alla riqualificazione dei principali percorsi storici della città per potenziarne l'immagine culturale e turistica.

Iscrizione dei Palazzi di Genova alla Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO (2006)

Le Strade nuove e i palazzi dei Rolli sono stati iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO nel 2006.

Contratto di Quartiere II - zona Ghetto ex DM 27 dicembre 2001 (2005/2010)

Il Programma, recentemente approvato dal Ministero, prevede il recupero del Ghetto, area particolarmente degradata e nonan-

cora coinvolta appieno nelle operazioni di recupero del centro storico. È prevista, in particolare, la realizzazione di una residenza specialistica, la riqualificazione dell'isolato più critico mediante l'attuazione di un Piano di Recupero, l'erogazione di contributi per il recupero degli immobili, la rivitalizzazione del complesso di San Filippo con l'insediamento di servizi pubblici, il completamento della bonifica delle pavimentazioni, oltre a una articolata serie di azioni sociali.

Riqualificazione del waterfront (1992/2010)

Si tratta della trasformazione del porto storico di Genova compreso tra il molo vecchio e la stazione marittima in zona urbana a tutti gli effetti, un vero e proprio parco urbano portuale affacciato sul mare che sposta il baricentro della città con positive ricadute sulla riqualificazione del centro storico. Nell'area sono stati realizzati un centro espositivo e ricreativo (Cineplex), l'Acquario (una delle mete turistiche più visitate d'Italia), un porticciolo turistico con residenze e parcheggi, il nuovo Museo del Mare, mentre è in corso la riqualificazione della Darsena come polo culturale, la realizzazione di una grande struttura ludico-ricreativa affacciata sul mare a Ponte Parodi e diversi insediamenti universitari: l'insieme di questi interventi darà luogo a una vasta area urbana di servizi qualificati ad uso dei cittadini ma anche di grande interesse turistico.

La grande operazione di riqualificazione urbana del fronte mare della città si completa con la possibile riconsiderazione della strada sopraelevata, in virtù del recente avvio delle procedure approvative del tunnel subportuale, opera che dovrebbe completamente trasformare l'assetto della mobilità di attraversamento della città.

Il Programma Innovativo in Ambito urbano di Prè

All'interno di questa ampia e diversificata strategia urbana, l'area individuata come ambito di riferimento per il Programma Innovativo in Ambito Urbano comprende una zona molto vasta, che circonda l'area residenziale di Prè, posta nella parte occidentale del centro storico e compresa tra la Stazione ferroviaria di Principe e le aree portuali frontistanti, recentemente annesse alla città per insediarvi servizi urbani qualificati.

Si tratta di un'area storicamente marginale del centro storico, posta al di fuori delle mura cittadine, dove l'urbanizzazione si è concretizzata in un tessuto denso di piccoli lotti affiancati sottoposti nei secoli ad intasamenti e superfetazioni e nei quali si sono localizzate progressive ondate migratorie, dando luogo ad un ambiente sociale degradato (immigrazione clandestina, piccola delinquenza).

Il progetto di rilancio dell'area si è basato sulle nuove caratteristiche e funzioni del contesto urbano in cui è inserita e sulle più ampie strategie di riqualificazione di un ambito urbano allargato, connesso con la riqualificazione delle aree del porto antico riconvertite ad usi urbani qualificati.

Gli interventi di riqualificazione proposti interessano il settore delle infrastrutture e della mobilità, con lo scopo di consolidare e recuperare la residenzialità del quartiere di Prè, puntando sui principali punti di forza individuati nell'ambito, in particolare la collocazione strategica rispetto alle nuove funzioni urbane insediate nelle aree a mare e la contiguità con i principali sistemi di mobilità (stazione ferroviaria, stazioni della metropolitana, collegamenti con i quartieri residenziali a monte).

Si sono poste a sistema le iniziative pubbliche e private esistenti nell'area ai fini di superare una logica residuale e di massimizzare gli effetti di volano del Programma e si è tentato di incentivare un fattivo coinvolgimento delle Ferrovie e delle Autorità Portuali, affinché superassero le logiche operative aziendali in favore di interventi più consapevoli delle ricadute urbane degli investimenti infrastrutturali.

Rispetto alla situazione generale di riqualificazione della città, il Programma si propone di attuare una serie di iniziative che afferiscono a quattro assi principali:

1) Potenziamento del ruolo urbano della stazione ferroviaria di Principe

Si tratta della sistemazione complessiva dell'area attorno alla Stazione di Principe, in relazione al progetto di riqualificazione previsto da Grandi Stazioni e da Rete Ferroviaria Italiana e al conseguente interesse dell'ente ferroviario al potenziamento del ruolo urbano della stessa, comprensivo dei collegamenti pedonali con la stazione della metropolitana e con l'area portuale, nonché della sistemazione superficiaria dell'intero ambito urbano, con l'organizzazione del nuovo terminal bus, del sistema di interscambio relativo alla mobilità, di una piazza pubblica pedonale tra la palazzata di via Gramsci e il Palazzo del Principe.

2) Miglioramento delle connessioni con l'area portuale riqualificata ad usi urbani

Si tratta del potenziamento e della razionalizzazione dell'accessibilità veicolare e pedonale all'area portuale in prossimità della Darsena comunale e del Nodo di Principe, per migliorare il collegamento tra la quota della viabilità cittadina e la sottostante quota banchina, in connessione con l'ampio programma di trasformazione delle aree portuale dismesse a funzioni urbane qualificate. Il tema dell'accessibilità alle aree portuali risulta un argomento particolarmente delicato, dal momento che il progetto di riconversione si propone, in particolare per quanto riguarda l'intervento di Ponte Parodi, come un notevole attrattore d'utenza

interna ed esterna alla città, la cui ricaduta deve essere attentamente valutata in termini di riequilibrio delle carenze del centro storico e di incentivo alla valorizzazione dello stesso in termini turistici. Questo tema riguarda in particolare l'area di Prè, che si trova al centro di un vasto ambito di interscambio nel sistema dei trasporti sia privati che pubblici (soprattutto connessi allo scambio stazione-porto).

3) Riqualificazione delle aree residenziali di Prè

Si tratta del recupero delle pavimentazioni lapidee dei vicoli interni al quartiere di Prè, con la contestuale bonifica e razionalizzazione delle utenze in sottosuolo. Gli interventi hanno la finalità di qualificare la residenzialità dell'area sul piano infrastrutturale ed ambientale e di restituire al quartiere una vivibilità adeguata in termini abitativi e di servizio, anche puntando sul sistema dei percorsi, ricostituendo la loro secolare funzione di strade di attraversamento e di ingresso alle aree centrali della città, in connessione agli interventi in corso di recupero edilizio e di rivitalizzazione del settore commerciale. L'argomento si inserisce nel più ampio disegno della ristrutturazione del sistema infrastrutturale che deve riguardare anche il tema dell'accessibilità pedonale, mediante il potenziamento degli assi di penetrazione verso il centro storico e da questo alle aree portuali.

4) Riqualificazione ambientale del quartiere

L'ambito è oggi sottoposto ad un pesante traffico di attraversamento veicolare, in particolare privato, proveniente dagli insediamenti residenziali sulle colline che devono transitare in questa zona per poter accedere al sistema viario di costa. Il dirottamento dell'attraversamento veicolare potrebbe avvenire attraverso la realizzazione di una galleria, che potrà determinare rilevanti modificazioni sulla circolazione, da un semplice alleggerimento fino alla totale pedonalizzazione della parte monumentale.

Altro elemento significativo volto al miglioramento delle condizioni ambientali è rappresentato dal ripristino del collegamento pedonale tra la zona di Principe e i quartieri residenziali della circonvallazione a monte, per limitare fortemente l'incidenza del traffico veicolare privato sulle aree del centro storico.

Il Programma Innovativo costituisce nel suo complesso una tappa fondamentale nella definizione di un percorso di rinnovamento dell'assetto infrastrutturale di un vasto ambito urbano, puntando sul potenziamento del servizio pubblico: stazione ferroviaria, metropolitana, concatenazione parcheggi di costa, terminal autobus, anche in connessione alla riorganizzazione della viabilità tra città e porto.

Il quadro complessivo degli interventi proposti prevede un cospicuo volume di investimenti, in cui convergono le risorse di diversi soggetti quali il Comune di Genova, le società Rete Ferroviaria Italiana e Real Estate, l'Autorità Portuale di Genova, ma anche la Regione Liguria ed investitori privati, con l'obiettivo di dare luogo ad una strategia di valorizzazione articolata, basata sull'investimento nella trasformazione ad usi urbani a servizio della città e nella riqualificazione delle aree portuali e ferroviarie contermini all'ambito residenziale prescelto.

Il finanziamento a valere sul Decreto 27 dicembre 2001 ammonta ad un totale di 3.648.450,33 Euro, consentendo, in un'ottica di complementarietà col programma più ampio di investimenti pubblici e privati in atto, di portare a termine una serie di interventi puntuali nell'ambito. A seguito delle attività esperite il volume di investimenti ha raggiunto la cifra di 230.799.700,18 Euro.

Nel periodo compreso tra l'approvazione del Protocollo d'intesa ed oggi si sono sviluppate ed articolate diverse strategie di intervento correlate col Programma, che ha costituito quindi un elemento importante per la risoluzione di una serie di problematiche inerenti il collegamento tra la città e le aree portuali e ferroviarie.

In particolare sono stati approfonditi alcuni aspetti critici relativi al tema dell'accessibilità alle aree portuali, prefigurando un sistema di interventi volti a rafforzare e riqualificare l'ambito Prè – Principe e, in particolare, a connettere le aree portuali della Darsena e di Ponte Parodi, mediante un complesso programma di riqualificazione urbana mirato da un lato alla valorizzazione della residenzialità locale, dall'altro ad un sistema di attrattività turistica di dimensione più che cittadina.

Si tratta di un Programma in movimento, i cui esiti saranno più chiari nel breve-medio periodo, con una probabile estensione della riqualificazione delle aree di margine tra città e porto verso ponente, fino al nodo autostradale di Genova ovest.

L'ORGANIZZAZIONE E LA MESSA IN RETE DEI SISTEMI TERRITORIALI TRASFRONTALIERI: LA RIORGANIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA CITTÀ DI GORIZIA E DEL CARSO INTERESSATO DAL CORRIDOIO 5

Flavio **Gabrielcig** - RUP S.I.S.Te.M.A. Provincia di Gorizia

In questa occasione viene presentato il rapporto finale dello Studio di fattibilità, in forma sintetica e graficizzata, nei suoi contenuti essenziali e rappresentativi del lungo e complesso iter di costruzione e valutazione delle molte variabili che hanno contri-

buito alla definizione e in qualche modo ri-definizione del tema della “Piattaforma Logistica”. Tale contributo vuole far emergere gli argomenti rispetto ai quali l’elaborazione del progetto si è compiuto, e riportare una sintesi degli ambiti tematici rispetto ai quali si è tessuto la trama delle conoscenze finalizzate alla definizione degli scenari progettuali.

Già dalle prime fasi del lavoro, infatti, ha assunto chiarezza un concetto più ampio ed articolato, quello del Distretto Logistico, descritto ed approfondito nel corso degli eventi organizzati per la concertazione e condivisione dei dati emersi. Il passaggio dal concetto di Piattaforma a quello di Distretto, oltre ad allargare a un insieme di soggetti più ampio il compito di costruire le condizioni della competitività del territorio, costituisce un momento fondamentale di territorializzazione dei temi logistici e infrastrutturali, altrimenti spesso confinati nel campo tecnicistico dell’analisi e della gestione del traffico delle merci.

Lo Studio ha così ripercorso e tracciato con cura e attenzione i sentieri incrociati che attualmente ciascuno degli attori/partner costruttori di sviluppo sta percorrendo ed inoltre ha cercato di trovare, nelle maglie di tali percorsi, logiche, assonanze, coerenze o discrasie, potenziali alleanze e punti critici, compiendo uno sforzo di sintesi verso la definizione e individuazione di una “media ponderale” o, ancor meglio, di un Minimo Comune Multiplo progettuale in grado di costituire la “chiave di accensione” del motore del Distretto Logistico.

Tale percorso non è stato privo di difficoltà, alcune ancora parzialmente irrisolte o da approfondire ulteriormente. Si è infatti riscontrata una certa difficoltà nel trattare le due realtà territoriali e nazionali (quella italiana e quella slovena) con lo stesso grado di approfondimento e dettaglio. I colloqui con le istituzioni slovene, avviatisi in leggero ritardo rispetto a quelli con i partner italiani, non hanno infatti potuto avere lo stesso grado di approfondimento e coinvolgimento.

L’area di studio, comprendente parte della Regione FVG e parte della realtà slovena, è caratterizzata da una storica vocazione transfrontaliera che nel mutato quadro geo-politico europeo e mondiale può rappresentare un punto di forza dell’intero sistema economico regionale. Infatti, a dispetto di quanto si sarebbe portati a pensare con l’abbattimento progressivo delle barriere doganali che l’Europa allargata determina, le zone “interstiziali” speciali che godono di particolari condizioni di vantaggio doganale e fiscale per l’ingresso e l’uscita di merci in transito ed in generale con riferimento ai processi di interscambio commerciale tra paesi diversi, in molti casi hanno acquisito nuova e determinante importanza economica all’interno dei complessi cicli logistici che si sviluppano tra diverse aree geografiche mondiali e che caratterizzano le moderne strutture produttive a “localizzazione multipla”. La riqualificazione e la valorizzazione delle aree franche di Gorizia e del porto di Trieste, possono pertanto essere un fattore strategico di potenziale sviluppo economico proprio nell’ottica della costituzione di una piattaforma logistica territoriale che metta in comune la gestione e lo sviluppo di condizioni particolarmente favorevoli per lo sviluppo delle attività logistiche, anche attinenti la trasformazione industriale a valore delle merci in transito.

Va sottolineato, inoltre, che il territorio di riferimento è caratterizzato da alcuni grandi poli di attrazione e aggregazione di traffico multimodale che ben si intersecano con il previsto potenziamento dei Corridoi paneuropei. A tali nodi, in particolare Verona quadrante Europa e Padova, il sistema friulano non può che “agganciarsi”, da un lato, in funzione di adduzione per i traffici con il centro e nord Europa via Brennero e via Tarvisio, dall’altro, in direzione est, diventare a sua volta un hub logistico proteso verso i mercati orientali sfruttando al meglio le reti ferroviarie (interporto di Cervignano) e stradali in direzione Trieste-Lubiana e le diramazioni verso Croazia, Ungheria, Slovacchia, Romania e Ucraina, nonché le reti principalmente marittime, ma anche ferroviarie e stradali lungo il corridoio adriatico italiano e l’area Adriatico-Ionica fino alla Turchia ed al Medio Oriente.

In particolare l’area transfrontaliera si presta alle attività logistiche funzionalmente e produttivamente integrate nelle filiere *logistic intensive* basate appunto sull’alta incidenza delle attività trasportistiche e logistiche generate dai sistemi produttivi locali (ad esempio i distretti veneti) che hanno delocalizzato impianti produttivi in paesi come l’Ungheria, la Romania, la Slovacchia, ecc.

Lo Studio di fattibilità partendo da questi presupposti e successivi approfondimenti si è articolato secondo temi e attività considerate essenziali al raggiungimento degli obiettivi primari dello studio:

- *costruire* un partenariato stabile che consentisse la concretizzazione di azioni comuni;
- *definire* la piattaforma logistica intesa come distretto logistico individuandone i nodi primari e secondari ;
- *assicurare* la condivisione e sinergia tra i nodi attraverso lo sviluppo delle maglie della rete infrastrutturale materiale e immateriale.

Tali attività e passi compiuti possono essere così sintetizzate:

- **descrizione** ed illustrazione delle variabili, degli strumenti ed i principi, anche di carattere teorico, individuati come necessari a circoscrivere il tema della declinazione della logistica come fenomeno territoriale e distrettuale. Lo Studio si è pertanto soffermato sulla analisi dettagliata del più avanzato dibattito disciplinare attorno al tema ed una declinazione delle conseguenze di tale taglio interpretativo sul versante del caso di specie, con una particolare attenzione alla possibilità di valorizzazione economica del territorio a seguito di una riorganizzazione logistica in senso distrettuale;
- **costruzione** del quadro delle conoscenze e successiva valutazione definita attraverso la lettura critica che di tali informazioni si è compiuta, sia sul versante italiano, che sloveno. Lo Studio contiene dettagli riguardo alla ricostruzione

dell'assetto territoriale e dello scenario tendenziale rispetto al quadro della progettualità e della pianificazione, l'analisi dell'assetto dinamico e funzionale delle infrastrutture esistenti e delle prospettive di sviluppo e la ripresa dei principali contenuti di sintesi della raccolta di "buone pratiche" nazionali ed internazionali rispetto al tema della logistica territoriale;

- **svolgimento dell'indagine Delphy** e successiva sintesi delle numerose interviste compiute, parte forse più originale e preziosa dello Studio, base riconosciuta come essenziale per le riflessioni sulle ipotesi di elaborazione del progetto;
- **elaborazione** dei contenuti generali e di prospettiva del Progetto complessivo, del Distretto Logistico Transfrontaliero, nei suoi aspetti territoriali, infrastrutturali, gestionali, economici, con successivi momenti di approfondimento e valutazione di dettaglio;
- **valutazioni** di carattere gestionale, amministrativo ed economico, che consentono di avviare una riflessione consapevole in merito alla presa di decisioni ed all'avvio di politiche specifiche per la valorizzazione dell'area transfrontaliera.

Dalle analisi e valutazioni svolte, ma soprattutto dalle interviste con gli attori protagonisti e con gli opinion leader, emerge con chiarezza la necessità, ma anche la volontà, di superare la frammentazione strategica dei soggetti e dei poli e di giungere ad una qualche forma di coordinamento e di "sistema" coerente di pianificazione e governo della logistica territoriale.

Alcuni interventi vengono considerati necessari e prioritari. Tra questi la realizzazione del Corridoio V, che lo studio assume come scenario di base e di sfondo su cui poggiare le proprie azioni. Altri sono interventi di minore scala, ma non per questo di minore importanza.

Emergono inoltre temi cui dare una risposta in termini più urgenti che ad altri, e che se inseriti entro uno scenario di riferimento più ampio, assumono il carattere della specialità.

Pertanto sono state organizzate le azioni materiali e immateriali suggerite a seconda degli obiettivi cui le stesse dovrebbero rispondere e in funzione di uno scenario di medio termine (realizzabile con più semplicità) e uno definitivo "innovativo" intendendo la necessità di mezzi e strumenti economici, politici, gestionali, ecc. più sofisticati e complessi.

Alcune riflessioni, infine vanno compiute. Esse riguardano la scala di riferimento cui il sistema transfrontaliero e più in generale il sistema del FVG può tendere, quella a cui può avere il realismo di competere.

Se è vero infatti che l'area transfrontaliera è geograficamente favorita rispetto all'accesso ai mercati dell'Est europeo, è pur vero che non dispone della massa critica e della densità economica del vicino Veneto o della Lombardia. Se è innegabile che il sistema portuale locale è ricco e variegato e basterebbe poco per farlo funzionare al meglio, è vero anche che il porto di Venezia, con cui pure vi sono avvisaglie di accordo, costituisce, per posizione e disponibilità potenziale di aree retroportuali, un concorrente di tutto rilievo.

Il FVG dispone infine di un patrimonio industriale ricco e specializzato, la cui competitività è messa in crisi proprio dalla minore capacità del sistema di connettersi alle reti lunghe del mercato globale. Tuttavia la distrettualità friulana, è, ancora una volta, di scala inferiore rispetto alla "potenza di fuoco" di quella veneta.

Lo scenario emergente è in sostanza uno scenario che richiede cautela e intelligenza. Cautela nella selezione delle opportunità e delle occasioni di investimento ed intervento ed intelligenza nel costruire i modi ed i contorni dello "scenario dello sviluppo", che tra le sue caratteristiche deve essere realistico, attento all'ascolto dei partner che parlano principalmente un diverso linguaggio ancora prima che una diversa lingua.

L'elaborazione del Progetto Territoriale del Distretto Logistico Transfrontaliero, come ormai si è convenuto di identificare l'oggetto dello Studio di fattibilità in ragione delle valutazioni e degli approfondimenti compiuti nel merito della territorializzazione del concetto di logistica, prende, quindi, l'avvio da una selezione ristretta di temi e problemi emersi durante la fase di indagine e valutazione, successivamente verificata e ulteriormente approfonditi e ridefiniti nell'ambito dei colloqui con i partner ed i soggetti coinvolti nel progetto.

La prima tavola in questa occasione presentata dal titolo **"sintesi delle relazioni e degli obiettivi del distretto logistico transfrontaliero"** ha la forma di "appunto", di nota, quasi promemoria grafico che consente di fissare alcune priorità e comunicare i principi secondo cui la costruzione del progetto si è svolto. Vuole essere una tavola di sintesi, nella quale i diversi strati già descritti si sovrappongono e vengono posti in relazione gli uni con gli altri. E' cioè la prima sintesi delle relazioni e degli obiettivi da perseguire per la costruzione del Progetto Territoriale:

- intercettare i flussi;
- potenziare i traffici marittimi;
- tessere la trama della rete e dei nodi del distretto logistico;
- potenziare le relazioni transfrontaliere.

Va sottolineato che in nessuna delle tavole allegate allo Studio (fatta salva quella delle relazioni transfrontaliere) è stata riportata la traccia del confine. Tale scelta, lungi dall'avere ragioni di tipo ideologico, è motivata dalla necessità di leggere il territorio come un unicum funzionale rispetto alla costruzione del Distretto Logistico Transfrontaliero, nell'ottica di essere funzionale ad una unica grande "regione europea".

Da questa realtà territoriale e funzionale scaturiscono due scenari che hanno valenza e significati diversi proprio in relazione alla diversa funzione all'interno della costruzione dei futuri assetti territoriali ed organizzativi. Se da un lato la formalizzazione di ipotesi consolidate risponde alla necessità di costruire un quadro di certezze programmatiche necessarie alla definizione del quadro di priorità urgenti a livello nazionale, dall'altro, l'esplorazione di nuovi e più innovativi punti di vista e chiavi di lettura, offre l'occasione di arricchire il quadro interpretativo dei fenomeni anche in vista del progressivo arricchimento ed articolazione del quadro strategico legato ai Fondi Strutturali durante i prossimi anni.

I contenuti del progetto complessivo sono riassunti all'interno di due tavole cartografiche, che illustrano lo schema strategico e l'articolazione delle azioni e degli interventi per l'avvio e la costruzione del Distretto Logistico.

Le linee strategiche e le azioni contenute e dettagliate nelle due tavole progettuali compongono un quadro ampio, dettagliato e omnicomprensivo di interventi, priorità, necessità, urgenze. Non sempre, tuttavia, tale insieme costituisce uno scenario omogeneo e coerente. In alcuni casi, infatti, vi sono probabilmente sovrapposizioni, oppure sono necessarie valutazioni di carattere politico e/o programmatico per decidere quali delle opzioni in gioco debba essere perseguita.

In altre parole, la griglia qui presentata contiene in sé due scenari di base, la cui comprensione costituisce il momento chiave dell'impostazione del momento di valutazione e decisione. Gli interventi e le azioni che seguono vanno quindi letti ed interpretati come di volta in volta in riferimento ad uno dei due scenari di riferimento: lo **scenario tendenziale** e lo **scenario innovativo**.

Il primo trova la sua coerenza entro la giustapposizione dei programmi, dei piani e delle politiche in atto a livello nazionale, regionale e locale. Esso rappresenta e porta a sintesi l'insieme delle dinamiche verso cui il territorio sta tendendo. Il secondo, non necessariamente alternativo al primo, pone sul campo elementi di maggiore novità rispetto a quelli tendenziali e consueti, azzarda la verifica di nuove ipotesi e letture, che portano con sé nuove possibilità ed azioni, nuove prospettive di osservazione ed interpretazione dei problemi, nuove opportunità nel riconoscimento dei ruoli delle parti, delle aree, dei nodi.

Il secondo guarda più lontano, testa la resistenza e l'inerzia del già programmato, prova a scardinare alcune certezze, a mettere in discussione assunti già acquisiti.

La costruzione degli scenari di riferimento avviene pertanto mediante l'assunzione di due diversi punti di vista.

Il punto di vista dello **"scenario tendenziale"**, costruito attraverso la raccolta e sistematizzazione dei programmi, dei progetti, delle intenzioni, degli accordi in essere, delle espressioni di interesse e di progetto da parte dei diversi soggetti, che raccoglie e mette a coerenza l'insieme dei bisogni, delle "domande" che i diversi utenti del territorio pongono ai decisori, nell'ambito di un quadro di riferimento sostanzialmente coerente con il trend attuale e secondo un orizzonte temporale compatibile con la capacità programmatica delle singole istituzioni.

Un secondo punto di vista, diverso dal primo, (**"scenario innovativo"**) che guarda lo stesso oggetto, il territorio di riferimento e la sua potenziale evoluzione in Distretto/piattaforma logistica, come ad un campo di sperimentazione ove cogliere opportunità non ancora descritte o immaginate, entro cui connettere occasioni ed energie ora non ancora in relazione. Un punto di vista, in sostanza, che proietta domande e bisogni entro un orizzonte temporale maggiore, ed inquadra le trasformazioni locali entro uno scenario, anche spaziale, di scala più ampia, di cui forse, ad oggi, può essere anche forse difficile immaginare tutte le implicazioni.

Entrambi i punti di vista si applicano allo stesso modo sia agli aspetti territoriali, funzionali ed infrastrutturali (cioè allo scenario degli interventi e delle azioni fisiche), sia alle variabili gestionali, non meno delle prime potenzialmente condizionate da una maggiore o minore disposizione verso la formulazione di ipotesi sperimentali e la loro verifica sul campo.

L'assunzione di una tale posizione metodologica ed operativa non sembra soltanto una opzione astratta di originalità. La formulazione di uno scenario "sperimentale", o per meglio dire "innovativo" a fianco di quello più tradizionale, definito "tendenziale", ha uno scopo ed una utilità che travalica i confini teorici della formulazione dello Studio di fattibilità. Concedersi l'esplorazione di possibilità più aperte, forse certamente dai margini meno definiti, forse più rischiose o difficili sotto il profilo politico, proprio perché innovative, ha infatti indubbi vantaggi almeno sotto il profilo dell'avanzamento del punto di vista collettivo dei soggetti rispetto al problema e, quindi, anche nell'attitudine complessiva verso la sua risoluzione.

Temi o variabili che fino ad un dato momento non facevano parte degli oggetti e degli strumenti del fare e del governare il territorio, cominciano ad entrare a farne parte, modificando prospettive, orizzonti, possibilità, anche al di là della loro immediata praticabilità economica, politica, istituzionale.

La formulazione di uno scenario "innovativo" da affiancare a quello "tendenziale" consente in buona sostanza di "prendere le misure" della distanza tra "tradizione" ed "innovazione" e cogliere, forse, in modo più preciso, la natura e la dimensione delle variabili in gioco nel momento in cui si tratta di dover prendere decisioni rilevanti per la crescita, lo sviluppo e la competitività dell'area.

Particolare attenzione, quindi, deve essere data ad alcune azioni che si pongono entro un versante di valutazione differente, all'interno perciò di una diversa concezione e declinazione del senso delle singole azioni o dei ruoli dei nodi o delle infrastrutture.

All'interno dell'orizzonte temporale a lungo termine è stato individuato, in corrispondenza dell'area transfrontaliera goriziana (intendendo con tale termine l'insieme delle aree italo slovene cui l'area urbana di Gorizia/Nova Gorica funge da punto di riferimento), la possibilità di aprire ad uno scenario innovativo, ancora non tracciato nei solchi dei discorsi programmatici locali.

Uno scenario che pone al centro delle azioni possibili una significativa trasformazione, anche fisica e simbolica, dei luoghi, delle strutture e delle infrastrutture confinarie, delle aree urbane tradizionalmente legate al confine. Una trasformazione di ruolo, di peso relativo dell'area goriziana transfrontaliera, in grado di dialogare con le principali aree logistiche europee, sia sotto il profilo funzionale e commerciale, sia sotto quello della qualità complessiva degli insediamenti e della qualità urbana.

RIQUALIFICAZIONE IN AMBITI URBANI E FERROVIARI

LA COESIONE TERRITORIALE INTORNO AL TERMINALE MERIDIONALE DELL'ASSE TI-BRE E DEL SISTEMA PORTUALE LIGURE. STRATEGIE PER LA CONDIVISIONE DI OPPORTUNITÀ DI CRESCITA PER IL TERRITORIO DELLA SPEZIA

Nori **Emili**, Leandro **Calzetta** - S.I.S.Te.M.A. Provincia della Spezia

Il sistema territoriale denominato nell'ambito di questo progetto: "Lembo meridionale del Ti.Bre.", è destinato ad ospitare l'attestazione sul Mediterraneo del futuro corridoio plurimodale transregionale Tirreno-Brennero che collegherà l'Europa centrale alle infrastrutture portuali dell'alto Tirreno. La Spezia è un crocevia tra due direttrici di traffico (Genova-Livorno/Tirreno-Brennero) che necessitano di essere rafforzate attraverso il potenziamento della rete ferroviaria e viabilistica (stradale e autostradale), e ricomprende al suo interno, zone di grande pregio ambientale con una forte vocazione turistica. Il lembo meridionale del Ti.Bre comprende infatti quattro parchi naturali, di cui uno nazionale (il parco nazionale delle Cinque Terre, il parco regionale di Montemarcello Magra, il parco naturale delle Alpi Apuane e quello di Massaciuccoli) e due riserve marine (Porto Venere e Arcipelago Toscano).

Il territorio di riferimento, non presentando un centro ordinatore principale è caratterizzato da una struttura insediativa composta di centri di dimensioni medio-piccole che non funzionano in una logica di sistema. L'idea-programma parte dal presupposto che l'unico modo per distribuire equamente i carichi e massimizzare i benefici derivanti dall'attivazione dell'asse infrastrutturale, sia quello di mettere in rete le risorse presenti sul territorio e rendere più efficienti i processi partenariali all'interno dell'ambito trans-regionale.

Si tratta quindi di elaborare una strategia per costituire un sistema territoriale policentrico forte in grado di:

- gestire un notevole incremento nel volume dei traffici commerciali;
- facilitare la mobilità interna e permettere la condivisione di risorse e dotazioni territoriali;
- costituire una massa critica territoriale in grado di aumentare il livello complessivo di competitività.

Nel perseguire questi obiettivi generali l'idea-programma prevede lo sviluppo nel dettaglio di temi di varia portata; alcuni di rilevanza anche nazionale, altri di interesse principalmente regionale e locale.

In sintesi:

- Azione "di sistema": analisi delle ricadute territoriali e dei benefici derivabili dall'implementazione dell'asse Ti.Bre per l'area vasta del Levante Ligure e della Toscana nord occidentale;
- Azione "di contesto": rafforzamento della coesione attraverso l'incremento del livello di mobilità interno tramite la realizzazione di un servizio ferroviario di tipo metropolitano (FUV) fra le Cinque terre, lo Spezzino e la Versilia;
- Azione "locale": riqualificazione del quartiere di Valdellora e realizzazione di una importante stazione ferroviaria quale principale nodo di interscambio del servizio di FUV.

Azione "di sistema" - Le ricadute territoriali derivanti dal potenziamento dell'asse Tirreno – Brennero attraverso la risoluzione di problemi di valorizzazione del territorio, con particolare riferimento alle carenze infrastrutturali e di comunicazione.

Lo studio sulle ricadute territoriali derivanti dal potenziamento dell'asse Tirreno-Brennero ha definito le principali caratteristiche territoriali e infrastrutturali dell'area oggetto d'analisi, che risulta costituita oltre che dalla Provincia della Spezia, dalle altre Province liguri e dall'Area Vasta composta dalle province di Massa – Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto, Parma.

L'analisi effettuata si è focalizzata su diversi aspetti, che vengono di seguito sinteticamente illustrati.

Caratteristiche territoriali, con particolare riferimento alla struttura sociale e demografica

Lo studio ha esaminato e confrontato da una parte l'economia e lo stato di salute dei Comuni del territorio provinciale e dall'altra l'economia territoriale nella quale l'area oggetto di analisi è inserita.

Nello specifico l'area territoriale indagata assume confini amministrativi diversi in funzione delle variabili considerate: dall'area

vasta caratterizzata dalle province di Imperia, Savona, Genova, La Spezia, Parma, Livorno, Lucca, Massa Carrara e Pisa, all'area territoriale composta dalla regione Liguria, Emilia Romagna e Toscana. La scelta di allargare l'area di analisi è stata determinata dall'esigenza sia di comprendere gli ingredienti che caratterizzano e "legano" il territorio, sia di comparare l'andamento dell'economia e i fenomeni imputabili alla scala più ravvicinata (ambito locale ed area vasta) e i fenomeni imputabili alle scale immediatamente superiori (territorio transregionale).

Lo studio ha toccato tre grandi assi: la struttura sociale, la struttura economica e la struttura occupazionale. Sono stati esaminati i flussi turistici fino ad arrivare alla ricostruzione di alcuni dati relativi al traffico merci e persone nei porti e negli aeroporti, per riuscire a pesare il carico che gravita su tutta l'area vasta.

È emerso che l'Area Vasta oggetto di analisi può essere ripartita in zone omogenee, ed ogni area presenta al suo interno dei sub ambiti omogenei in grado di svolgere la funzione di cerniera tra le diverse aree.



L'ambito provinciale della Spezia assume una duplice funzione: quella di connettere le diverse vocazioni economiche e territoriali che caratterizzano sia la regione Toscana sia la regione Emilia Romagna e quella di assorbire le attività economiche di "servizio" ai diversi sistemi economici che caratterizzano la vocazione territoriale di ogni ambito.

Inoltre la Provincia della Spezia ricopre il ruolo di nodo di collegamento fra differenti sistemi caratterizzanti l'Area Vasta. Più nello specifico, la Provincia della Spezia sembra fungere da anello di collegamento degli effetti sociali ed economici che si generano nei sistemi territoriali confinanti, creandosi, pertanto, sinergie tali per cui gli effetti prodotti nell'Area Vasta trovano un baricentro all'interno della Provincia stessa.

Analisi della dotazione infrastrutturale: concentrazione e accessibilità' infrastrutturale, analisi sui progetti infrastrutturali in programma

L'analisi infrastrutturale condotta ha rilevato come gli indicatori di dotazione infrastrutturale utilizzati universalmente nell'ambito di questa tipologia di studi risultino più elevati rispetto a quelli registrati a livello medio nazionale.

Ma tali indici di dotazione e concentrazione infrastrutturale e l'elevata accessibilità infrastrutturale non sembrano aver aumentato la competitività e le performance provinciali nella maniera attesa.

Sulla base di quanto approfondito nello studio, le principali motivazioni riconducibili a tale fenomeno sono:

- le caratteristiche territoriali dell'area, che, in quanto in gran parte montuosa e caratterizzata da una polverizzazione di centri abitativi di piccole dimensioni, richiede una massiccia dotazione infrastrutturale per lo più di natura stradale al fine di garantire un efficiente servizio di collegamento;
- la presenza del porto, il quale, così come nella pluralità di situazioni simili, comporta una conseguente elevata quantità di infrastrutture trasportistiche al servizio dello stesso, al fine di garantire un efficiente livello di accessibilità;
- la presenza, all'interno della dotazione infrastrutturale complessiva, di una elevata percentuale di infrastrutture "di attraversamento", solo in misura minore in grado di incidere sullo sviluppo economico e sociale dell'area.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, al fine di favorire una maggiore capacità dell'area di "catturare" lo sviluppo accompagnato dalle infrastrutture, si ritiene dunque utile uno sviluppo qualitativo delle infrastrutture e dei servizi ad esse correlate più che un aumento della dotazione infrastrutturale.

In tal senso, dopo aver effettuato una ricognizione ed un'analisi dei progetti in programma nel territorio della Provincia della Spezia e nell'Area Vasta si sono individuati quelli che maggiormente possono essere in grado di rispondere alle esigenze di crescita del territorio, creando addizionalità.

È risultato che le iniziative maggiormente in grado di raggiungere gli obiettivi di cui sopra sono state individuate in:

- sviluppo di servizi logistici e di trasporto al servizio delle merci (magazzini, centri intermodali, piattaforme logistiche);
- sviluppo di servizi di trasporto adibiti al pendolarismo (trasporto ferroviario di tipo locale-metropolitano);
- sviluppo di servizi di trasporto per fini turistici.

Analisi Swot del sistema portuale dell'alto Tirreno

Il sistema portuale dell'alto Tirreno è sostanzialmente forte, supportato da infrastrutture importanti e da una domanda di trasporto consolidata in alcuni settori e crescente in altri. La domanda cresce soprattutto per il trasporto di contenitori, settore guida del trasporto marittimo nel quale la concorrenza è molto elevata e in cui i limiti strutturali dipendono dalla possibilità o meno di incrementare la capacità di movimentazione in tempi rapidi.

Impedimenti alla crescita derivano dai vincoli e dai limiti strutturali degli scali.

Nel sistema si riflette in parte il problema più generale della portualità italiana, nella quale la difficoltà di coordinamento e di una regia unitaria rispetto alle strategie di sviluppo ed in particolare all'allocazione degli investimenti, fanno sì che non vi sia chiarezza sui progetti da valorizzare. Una proposta di sistema dei porti dell'Alto Tirreno (o come opzione futuribile la creazione di Autorità portuali unificate) darebbe sicuramente un peso maggiore in sede di richiesta e contrattazione in fasi di programmazione e destinazione dei fondi.

La Spezia dovrebbe far parte in una logica regionalista di un coordinamento con i porti dell'arco ligure di Genova e Savona. Tuttavia è noto che storicamente Genova e La Spezia sono state in forte concorrenza tra loro con rapporti di scarsa interazione. Lo sviluppo del corridoio Ti.Bre dovrebbe favorire una certa indipendenza della Spezia dalla gravitazione sul nodo genovese: in questi termini, e anche in considerazione dei flussi alternativi interessanti i porti tirrenici toscani, l'approccio di Alto Tirreno proposto acquista senso e maggiore coerenza interna. In questo sistema, La Spezia e Livorno dovrebbero avere un ruolo guida e gli investimenti in questi due porti dovrebbero essere per necessità privilegiati rispetto agli interventi nei due porti minori (Marina di Carrara e Piombino).

In tal senso l'analisi di tipo SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) condotta ha evidenziato le potenzialità di integrazione dei porti e la necessità dello sviluppo di progetti delle Autostrade del Mare.

Gli **elementi di forza (Strengths)** hanno evidenziato la forte capacità e presenza sul mercato acquisita dai singoli porti e dagli operatori in essi presenti. È innegabile che nel sistema portuale considerato si possano individuare fenomeni di eccellenza, ma è altrettanto importante sottolineare che i fattori di forza del sistema portuale non necessariamente si traducono in analoghe potenzialità di integrazione.

Tra gli elementi di forza sono stati individuati:

1. Collegamenti alla rete terrestre. I collegamenti con la rete stradale sono buoni per tutti i porti, con un'unica eccezione per Piombino (rete autostradale lontana, presenza della sola variante all'Aurelia). In particolare il collegamento alla rete ferroviaria raggiunge per il porto Spezia circa il 30% della movimentazione dei container.
2. Posizione geografica. Importanza dell'asse Ti.Bre (Tirreno-Brennero), stradale e ferroviario, ed anche dei corridoi Genova - Rotterdam e dei progetti autostradali che interessano il centro Italia: completamento dell'itinerario tirrenico e collegamento trasversale Grosseto - Fano.
3. Specializzazione e capacità imprenditoriale. Per la forte specializzazione si segnalano come casi di eccellenza il terminal LSCT di Spezia e il porto di Marina di Carrara per la movimentazione di materiali lapidei. Il porto di Livorno, con caratteristiche più polivalenti, è il primo porto per la movimentazione di auto nuove ed è rilevante anche per il cosiddetto project cargo (impiantistica) e prodotti forestali. La specializzazione e la capacità tecnica di gestione di tutti i tipi di merce fanno sì che il sistema di porti offra potenzialità di sviluppo e organizzazione integrata della domanda di trasporto.
4. Operatività terminal e retroporto Santo Stefano su ottimi livelli di produttività. La produttività del terminal LSCT si pone su livelli elevatissimi rispetto a valori medi riscontrabili in porti italiani ed Europei. Tale elemento rappresenta un elemento di forza legato alla capacità di gestire flussi importanti anche in assenza di aree adeguate ma può tradursi in un elemento di debolezza nel momento in cui si osserva (come avvenuto negli ultimi due anni) che è molto difficoltoso impostare un'ulteriore crescita del terminal sulla base di miglioramento di produttività. Accanto a questo elemento va però ricordato il ruolo fondamentale ricoperto dal Distripark di Santo Stefano di Magra, che si sviluppa su un'area complessiva che mantiene cospicui margini di crescita.
5. Transit time migliorati. Esempio alla Spezia: la predisposizione della area di sosta più ampia per i carichi stradali completi, e l'opportunità di sdoganare nel Distripark per i carichi parziali e per i carichi instradati via ferrovia.
6. Potenzialità sviluppo *ro-ro* e AdM. In vista di sviluppi di servizi quali le Autostrade del Mare, le potenzialità migliori sono offerte da Marina di Carrara, che presenta scarsa congestione portuale e da Livorno, che già possiede aree dedicate alla movimentazione *ro-ro* più ampie rispetto a La Spezia. Il porto di Piombino, dove già operano altri servizi *ro-ro*, è un po' decentrato ma, avendo spazi ampi di sviluppo, può costituire un valido terminal, con la limitazione che la domanda locale è quasi completamente sovrapposta a quella di Livorno e lo stesso è meglio collegato alla rete autostradale e più

vicino alle destinazioni finali delle merci.

7. Connessioni inland per terminal autostrade del mare. Rispetto alle connessioni con la rete interna, tutti i porti sembrano avere strutture adeguate ad un'ulteriore crescita di traffico *ro-ro*. I maggiori vincoli prevedibili su La Spezia riguardano la mancanza di spazi e i già elevati flussi di traffico che rischiano di determinare fenomeni di congestione.

In sintesi, il ranking di preferenza per la creazione di terminal AdM vede nell'ordine Marina di Carrara davanti a Livorno (già operativo), Piombino e La Spezia.

Accanto a fattori di forza, sono presenti importanti **fattori di debolezza (Weaknesses)**, che in parte sono riscontrabili a carattere locale ma in parte sono riconducibili a debolezze strutturali del sistema portuale e logistico italiano. Altri vincoli di carattere geografico e ambientale diventano debolezze nella misura in cui non consentono una programmazione degli interventi nei tempi in linea con la crescita della domanda di trasporto. I fattori di debolezza principali sono:

1. Assenza di coordinamento tra AP;
2. Frammentazione dell'attività;
3. Progetti di ampliamento con poche alternative.

Tra le **opportunità** da sfruttare emergono:

1. Coordinamento tra diverse Autorità Portuali. Un maggiore coordinamento tra le diverse AP costituirebbe una grande opportunità per la promozione comune del sistema portuale in grado di far emergere le potenzialità legate alla specializzazione ed agli elementi di eccellenza posseduti e potrebbe favorire in particolare le tanto enfatizzate Autostrade del Mare.
2. Autostrade del mare. Le AdM per acquisire domanda aggiuntiva, che non sia limitata ai collegamenti con le isole, necessitano di terminal ben organizzati con veloce deflusso dei veicoli, poche aree di sosta e possibilmente rapidi collegamenti con la rete inland. Nell'area oggetto di studio il porto che ha già attivato numerosi collegamenti (con Sicilia, Sardegna, Spagna e Francia) è quello di Livorno.
3. Possibilità di sdoppiamento terminal Marina di Carrara. Il porto di Marina di Carrara, pur rappresentando l'entità minore tra i porti considerati in termini di volumi gestiti potrebbe beneficiare dell'ampliamento programmato. Una volta ultimato l'ampliamento, si suggerisce come opportunità per un recupero di efficienza, uno sdoppiamento del terminal. Di fatto a Marina esiste un unico operatore, Porto di Carrara S.p.A.. Se dovesse permanere la presenza di un unico operatore un'alternativa è che il porto passi sotto il controllo di altra Autorità Portuale (più indicata quella di La Spezia) o quantomeno infittisca le relazioni con essa in modo coordinare le attività e metta a disposizione le proprie strutture in maniera più organica.
4. Forte sviluppo settore diportistico. Il settore diportistico ha registrato forte crescita negli ultimi anni ed è prevedibile che mantenga elevati ritmi di sviluppo anche nei prossimi anni. I progetti riferibili a questo settore spesso non coincidono con quelli dei porti commerciali, tuttavia gli insediamenti storici dei porti italiani hanno spesso visto una sovrapposizione delle due funzioni: il caso di La Spezia non fa eccezione, né tanto meno il caso di Livorno. Le possibilità sono legate al sostegno all'industria cantieristica (progetto di Marina di Carrara) e all'offerta di servizi, alloggiamento, manutenzioni, depositi alla clientela privata. Le marine possono anche produrre forte indotto economico grazie alle ricadute turistiche. Premessa fondamentale è la divisione e la razionalizzazione delle aree dedicate alle diverse funzioni.
5. Sviluppo settore crocieristico. I Piani di sviluppo dei porti contengono in maggiore o minore misura anche la promozione del settore crocieristico. È vero che questo settore ha registrato forti balzi in avanti e costituisce un'opportunità in più (sulla quale un coordinamento tra le autorità portuali non guasterebbe), ma contiene in sé rischi in quanto i diversi scali concorrono sul medesimo segmento di mercato. Poiché le principali attrazioni del settore sono in genere le città d'arte o le attrazioni turistiche, Livorno sembra avere una posizione migliore nei confronti di Pisa e Firenze, anche in virtù di un più intenso traffico passeggeri, La Spezia potrebbe avere rilevanza nei confronti delle Cinque Terre. Pur rimanendo una valida opportunità, che non richiede grandi infrastrutture, non si intravedono ampi spazi di crescita per gli altri porti.

È difficile parlare di **minacce (Threats)** o rischi in un'analisi riferita ai traffici marittimi che continuano ad avere tassi di crescita rilevanti, perlomeno a livello mondiale e continentale. Un sistema portuale ben programmato, efficiente, con capacità residua non dovrebbe avere difficoltà a mantenere ed incrementare i propri volumi di traffico. Tuttavia il campanello d'allarme scattato guardando i numeri portuali italiani del 2005 fa riflettere: sembra che la perdita di competitività sia reale e dipenda fortemente dalla incapacità di offrire un sistema di infrastrutture che comprende non solo i porti, ma il coordinamento tra essi ed i collegamenti alla rete terrestre. Per questo motivo l'analisi è stata interessante in quanto riferita ad un ambito più ampio di quello di un singolo porto.

Le minacce che vengono qui descritte sono in parte comuni al settore portuale Italia, in parte riferite all'ipotesi di offrire un sistema coordinato di servizi da parte dei porti considerati.

1. Vincoli ambientali . Su quasi tutti progetti presentati pesa il vincolo ambientale. La necessità di dragaggi e bonifiche delle aree da utilizzare fa sì che le valutazioni di tipo ambientale rallentino fortemente gli iter di approvazione e incrementino notevolmente i costi anche in virtù di un rimbalzo di responsabilità su chi debba sostenerne gli oneri di bonifica.
2. Necessità di dragaggi . Indispensabili per mantenere i fondali in banchina e soprattutto nei canali di accesso. Questo elemento è da intendere come minaccia per svariati motivi: quelli di vincoli ambientali già citati, quello dei costi che drenano risorse dagli investimenti complessivi nella portualità.
3. Incapacità decisionale a livello centrale. La proposta congiunta di un sistema di porti potrebbe sovvertire questa tendenza ma tra i rischi va in ogni caso annoverata la generale incapacità a livello centrale di destinare gli investimenti sui progetti prioritari. L'idea futuribile di accorpamento delle Autorità Portuali dovrebbe tendere ad una maggiore capacità contrattuale nei confronti delle autorità nazionali competenti.
4. Concorrenza tra i porti sugli stessi segmenti di domanda. Un esempio classico è quello dei prodotti forestali e cellulosa a supporto del distretto cartario di Lucca, ma anche sul versante passeggeri nel settore crocieristico, o nella promozione di servizi tipo Autostrade del Mare ampiamente dibattuti. L'integrazione funzionale dovrebbe sicuramente evitare questo fenomeno garantendo altresì una migliore organizzazione e una offerta più solida sul mercato.

Valutazione della compatibilità ambientale ed urbanistica delle infrastrutture previste con particolare riferimento alla valutazione dell'impatto economico degli investimenti programmati

Al fine di determinare il risultato atteso generato dai singoli investimenti sulle variabili target (UL, Addetti, Pil), si è proceduto a stimare gli effetti indotti dalla spesa per ogni singolo investimento, sull'intera Area Vasta. Tali previsioni, mostrano la rilevanza di ciascun progetto e l'impatto socio economico generato.

La priorità attribuita ad un gruppo di progetti si ottiene incrociando sia gli obiettivi qualitativi e funzionali del progetto, sia i risultati attesi nel breve periodo rispetto alle variabili target. Tale priorità assume una doppia rilevanza determinata dal livello di impatto nazionale e locale.

A **livello nazionale** l'impatto socio economico stimato attribuisce due diversi ordini di priorità in funzione della capacità degli stessi di stringere rapporti economici con ambiti territoriali più ampi e in grado di produrre effetti moltiplicativi sia nel territorio di La Spezia, sia in quello dell'Area Vasta. Tali interventi risultano essere aggregati come segue.

Tibre ferroviario (Pontremolese) e Potenziamento del Porto della Spezia

Unità locali	Addetti	Pil
92	450	24 mln di euro

Nodo di Genova e Potenziamento del Porto di Genova

Unità locali	Addetti	Pil
27	137	7,8 mln di euro

Nodo di Genova autostradale

Unità locali	Addetti	Pil
47	232	12,2 mln di euro

A **livello locale**, considerando sia l'ammontare complessivo delle risorse, sia l'aggregazione funzionale delle stesse, l'analisi di impatto socio economico ha evidenziato le seguenti priorità di intervento e aggregazioni progettuali:

Completamento della tangenziale della Spezia (terzo lotto) e Terza corsia A12 fra l'innesto A15 e Viareggio

Unità locali	Addetti	Pil
32	156	8,7 mln di euro

Potenziamento della stazione di Battifollo, Quarto lotto della variante Aurelia tra San Benedetto e Beverino e Viabilità di interconnessione complanare all'autostrada Ca' del Sale – casello autostradale Carrara

Unità locali	Addetti	Pil
42	205	11 mln di euro

Al completamento dei suddetti interventi, la ricchezza tenderà a “fermarsi” maggiormente sulla Provincia della Spezia, per poi diffondersi a tutta l'Area Vasta in virtù del ruolo di anello di collegamento che ricopre la Spezia sul territorio, piuttosto che a “transitare” su di essa, creando un indotto positivo per tutta l'area oggetto di studio.

Si conferma quindi la rilevanza, a livello nazionale, del Ti-Bre ferroviario e, a livello locale, degli interventi di riqualificazione, tra cui la terza corsia della A12 ha sicuramente un forte rilievo.

Infine, attraverso l'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e di settore, è stata riscontrata una forte coerenza tra gli interventi riconducibili al corridoio Ti-Bre e le strategie e le politiche promosse dalle tre regioni più direttamente interessate (Emilia, Liguria e Toscana), politiche così riassumibili:

- favorire l'integrazione tra le attività legate alla logistica, mettendo in rete porti, aeroporti e interporti con la rete ferroviaria e autostradale;
- sviluppare una politica di riuso di aree dismesse finalizzata all'insediamento di nuove attività legate alla logistica nei nodi maggiormente accessibili;
- sviluppare una rete metropolitana lungo la costa per il trasporto passeggeri

Lo studio ha inoltre evidenziato:

- l'emergere di due ambiti strategici all'interno dell'area di studio: l'ambito della Spezia – S. Stefano, e l'ambito compreso tra Pisa e Livorno, ad alta densità di infrastrutture di trasporto (porto di Livorno, aeroporto di Pisa, interporto di Guasticce) fortemente connesse con A12, ferrovia La Spezia – Livorno e Aurelia;
- la difficoltà a definire un sistema di trasporto passeggeri metropolitano continuo lungo la costa, che sembra assestarsi, invece, sui due ambiti della Spezia – S. Stefano – Sarzana e Livorno – Pisa.

La valutazione di compatibilità ambientale infine ha rilevato come alcuni degli interventi previsti riguardino ambiti sensibili. La realizzazione dei progetti analizzati può, tuttavia, essere uno strumento per risolvere alcuni dei “problemi” individuati dai piani territoriali, in merito:

- alla dispersione insediativa: attraverso una strategia di concentrazione dei nuovi insediamenti sui nodi delle reti infrastrutturali, esistenti e programmate;
- all'incoerenza tra assetto insediativo e rete infrastrutturale: utilizzando i nuovi interventi infrastrutturali come occasione per riorganizzare il sistema della accessibilità e ridefinire una gerarchia tra rete locale e rete non locale, sia per la viabilità che per il trasporto ferroviario.

Azione “di contesto” - Le ricadute di sistema territoriale coeso nell'area transregionale Ligure-Toscana intorno all'attestamento meridionale dell'asse Tirreno-Brennero, attraverso l'implementazione di un servizio di Ferrovia Urbana Veloce.

Nell'ambito del Progetto Pilota Complessità Territoriali relativo alla “coesione territoriale intorno al terminale meridionale dell'asse Tirreno-Brennero”, lo studio di fattibilità della Ferrovia Urbana Veloce (FUV) è stato rivolto alla realizzazione di un servizio ferroviario di tipo metropolitano fra le Cinque Terre, La Spezia e la Val di Magra.

Dallo studio, sviluppato parallelamente allo studio di fattibilità relativo al potenziamento dell'asse Tirreno-Brennero e alla valutazione delle sue ricadute territoriali, è emerso che la scelta del sistema tecnologico da adottare si orienta verso una soluzione di tipo ferroviario tradizionale. Viene infatti rilevato che gli elementi innovativi e competitivi devono consistere nell'adeguamento dei servizi e delle dotazioni di stazione nonché nella scelta del materiale rotabile, con prestazioni (accelerazione, velocità) e caratteristiche di comfort, adeguate ad un servizio rapido urbano.

Le soluzioni considerate (da interpretare non soltanto come alternative che si escludono a vicenda, ma eventualmente come fasi successive di attuazione di un processo progressivo di miglioramento del servizio ferroviario) sono risultate le seguenti.

Ottimizzazione del servizio ferroviario esistente, realizzabile nel breve termine, attraverso una revisione del programma di esercizio attuale dei servizi regionali Sestri Levante-La Spezia e La Spezia-Massa che comporti un cadenzamento e l'effettuazione di tutte le fermate nell'area urbana della Spezia.

Messa in esercizio di un servizio ferroviario metropolitano (FUV Sarzana-S.Stefano-La Spezia) integrativo rispetto al servizio esistente, attraverso la riapertura della tratta Sarzana-S. Stefano. Il servizio Sarzana-La Spezia si svolgerebbe senza soluzioni di continuità. Verrebbe aperta una nuova stazione (a Valdellora) e verrebbe realizzato il terzo binario tra La Spezia Centrale e Valdellora.

Estensione del servizio metropolitano (FUV Sarzana-La Spezia-Levanto) fino a Levanto, e dirottamento dei servizi di lunga percorrenza nella variante a monte in galleria della linea La Spezia-Levanto. Consolidamento di Valdellora come principale stazione ferroviaria della Spezia (attestamento dei servizi passeggeri di lunga percorrenza).

Le tre alternative sono state messe a confronto con la alternativa “zero”, di non intervento (Soluzione di Riferimento), che comprende gli interventi infrastrutturali (es. nuove strade, adeguamento delle infrastrutture esistenti) programmati indipendentemente dal progetto FUV. E' stata effettuata un'approfondita analisi economica (utilizzando la metodologia costi-benefici) con lo scopo di fornire una misurazione sintetica dell'impatto del progetto sulla collettività, per quanto concerne quegli obiettivi sociali che si prestano a misurazioni monetarie.

Tutte le alternative hanno dimostrato, pur con alcune integrazioni a livello sia economico (ricavi aggiuntivi), sia finanziario (disponibilità di contributi in conto capitale), di possedere i requisiti di fattibilità.

Soluzione 1: considerando una visione di breve termine risulta essere quella migliore, anche se, il perseguimento di questa ipotesi non porterebbe nell'immediato a una creazione di un vero e proprio servizio di FUV;

Soluzione 2: costituisce quella maggiormente percorribile anche se caratterizzata da un orizzonte temporale di medio/lungo periodo;

Soluzione 3: risultata essere la preferibile, stante un'oggettiva necessità di negoziazione con RFI svolta a livello di inquadramento nazionale; il che riduce sensibilmente la sua possibilità di realizzazione.

Sul fronte dei ricavi, stante il livello di introiti da tariffa generato da ciascuna ipotesi, per alcune di esse si è evidenziata la necessità di provvedere all'identificazione di ulteriori ricavi incrementali rispetto a quelli esistenti.

A tal proposito, è stato rilevato come parte di questi introiti potrebbero derivare dall'utilizzo esclusivo o congiunto di una delle leve sotto-riportate:

- attivazione di contratti di royalties per gli esercizi situati lungo la linea FUV e/o introduzione di nuove attività ad elevato servizio aggiunto;
- sfruttamento di ulteriori concessioni complementari o affini al servizio di trasporto pubblico;
- istituzione di nuove tasse di scopo;
- contributi in conto gestione anche giustificati da eventuali risparmi di costo derivanti dalla soppressione di alcuni servizi autobus, i cui collegamenti potrebbero essere garantiti dal servizio FUV.

Nello Studio svolto è stato infine evidenziato come un ulteriore contributo al sostentamento della domanda non possa prescindere dall'implementazione di mirate politiche di gestione del traffico su gomma che favoriscano il ricorso alla FUV rispetto ai mezzi privati.

Azione “locale” - Studio di fattibilità per la trasformazione dell'area intorno all'ex scalo ferroviario di Valdellora finalizzata, oltre che all'integrazione dell'area con il tessuto urbano circostante, all'insediamento di parte di un nodo urbano dell'intermodalità destinato ad interessare l'intero nucleo urbano centrale.

L'azione pilota locale costituisce un ulteriore approfondimento di due dei temi affrontati nell'ambito dello Studio di fattibilità per la realizzazione della FUV, cioè quelli dell'interscambio modale e del miglioramento della qualità urbana.

L'ambito di cui l'area oggetto di intervento fa parte si trova, infatti, in una posizione nevralgica, sotto il profilo della rete infrastrutturale e dell'impianto urbano individuati nello scenario del Piano Comunale vigente e del sistema di interventi promossi nell'ambito del Prusst La Spezia – Val di Magra. Si tratta di un ambito nodale rispetto alle direttrici della mobilità del comprensorio urbano e territoriale in particolare per la presenza, in prospettiva, del principale nodo di interscambio della FUV all'interno della città, prevista appunto nel sito dell'attuale scalo, per la vicinanza alle principali arterie della rete viaria urbana esistente e futura (Variante Aurelia), ed, infine, per la prossimità alla futura stazione marittima crocieristica e locale.

L'area, di proprietà RFI, da dismettere quale scalo ferroviario, è individuata nella disciplina urbanistica vigente (PUC) come distretto di trasformazione in cui è previsto l'insediamento di funzioni integrate – abitative, commerciali, terziarie, ricettive – e la realizzazione di un parco pubblico, il tutto su di una superficie territoriale di circa 46.000 mq. A questa area è accorpabile, ai fini dell'operazione di trasformazione urbana, quella di proprietà Acam, Azienda pubblica Acqua e Metano, a sud della ferrovia, di circa mq. 24.000, anch'essa in via di dismissione.

La dismissione dello scalo ferroviario è prevista anche dal Programma Innovativo in Ambito Urbano “Porti e Stazioni” di La Spezia in accordo con RFI, contestualmente alla predisposizione di un “Piano Regolatore provinciale del ferro” finalizzato, tra l'altro, alla riduzione e ristrutturazione del fascio binari a Valdellora in modo da consentire la costruzione della stazione passeggeri per il trasporto locale.

L'ambito urbano in cui l'area ricade costituisce una sorta di ideale cerniera tra la città storica ed il nucleo centrale della città

del dopoguerra, caratterizzato da un'edilizia intensiva articolata su una maglia ortogonale che si sviluppa in continuità con quella della città ottocentesca. In questa parte di città, parallelamente al progressivo rafforzamento del tessuto commerciale e terziario, sono state delocalizzate – a partire dalla seconda guerra mondiale - le funzioni rappresentative della città: il Palazzo Comunale, il palazzo della Provincia, i principali uffici pubblici, il Palazzo di Giustizia.

Nell'impianto urbano prefigurato dal Piano Urbanistico Comunale, l'ambito di intervento assume il ruolo strategico di baricentro di livello comprensoriale. In prossimità dell'area si concentrano infatti alcuni grandi temi della trasformazione urbana concomitanti ed interconnessi. Vi è innanzitutto la riconversione del fronte a mare, oggi occupato dal porto commerciale, che comporterà il raddoppio dell'affaccio pubblico della città sull'acqua. A monte della zona ferroviaria, nell'area ad est del sito oggetto del Programma, è presente un'altra grande area di trasformazione urbana di circa 70 ettari, già occupata da una raffineria dell'IP, per la quale si prevede la complessiva riconversione a funzioni urbane, residenziali, commerciali, produttive, terziarie e turistico ricettive.

Lo Studio ha lo scopo di predisporre e valutare (da un punto di vista sia finanziario che tecnico) diverse ipotesi di assetto per l'area coerentemente con gli obiettivi espressi in merito dall'Amministrazione comunale e precedentemente descritti. Lo Studio indicherà inoltre i contenuti immobiliari dell'intervento di riuso, i soggetti finanziari, le modalità di individuazione dei soggetti attuatori, i tempi di dimissione e realizzazione. Lo Studio sarà completato dalla progettazione urbanistica, a livello di preliminare planivolumetrico, della trasformazione dell'area e dell'assetto della nuova stazione.

In particolare l'Amministrazione comunale di La Spezia intende, con l'inserimento di questo intervento all'interno del Programma S.I.S.Te.M.A., proseguire il lavoro di concertazione avviato con RFI nell'ambito del Prusst e di Porti e Stazioni ed arrivare, in tempi brevi e compatibili con quelli di implementazione del servizio FUV, ad una individuazione degli interventi necessari alla riorganizzazione del piano del ferro e alla realizzazione dell'edificio della stazione.

Sinergie acquisite e primi risultati

Per la valenza generale del suo contenuto e per l'ambito di riferimento, territorialmente esteso, il progetto ha interessato due Regioni: la Toscana e la Liguria.

Si è trattato infatti di valutare le potenzialità di un sistema territoriale coeso nell'area transregionale Ligure-Toscana intorno all'attestamento meridionale dell'asse Ti-bre attraverso:

- l'implementazione del servizio ferroviario integrato per l'area vasta transregionale al fine di spostare ampie quote del traffico passeggeri (pendolare e occasionale) dalla gomma al ferro e mitigare il conflitto con il traffico retroportuale in area urbana;
- la messa a sistema dei porti della Spezia, di Carrara, di Livorno e Piombino per la creazione di un polo portuale integrato in grado di costituire un terminale delle autostrade del mare.

Di conseguenza, oltre alle Regioni già citate, sono state coinvolte anche le autorità portuali suddette, le Ferrovie, le Province di Massa Carrara, Lucca, Livorno, Pisa, Parma e il Parco Nazionale delle Cinque Terre, quali Enti con cui chiarire gli obiettivi di tale studio.

Le ferrovie (Direzione Compartimentale Movimento di Firenze e di Genova) hanno mostrato un concreto interesse al coinvolgimento nel progetto di FUV, evidenziando che un potenziamento dei servizi può essere realizzato solo in un contesto di riorganizzazione e razionalizzazione dei servizi attuali.

Infatti, le problematiche maggiori derivano dal fatto che la Provincia della Spezia risulta in ambito di competenza ferroviaria toscana anziché ligure e ciò determina indubbie disfunzioni.

D.C.M. Firenze e Genova hanno avviato lo studio di un modello di offerta che nello scenario di breve termine preveda la razionalizzazione e integrazione dei servizi attuali, attraverso l'attestamento dei servizi regionali toscani a Pontremoli e che porti l'attestamento di quelli liguri a Sarzana realizzando così una sovrapposizione di servizi regionali liguri e toscani, con interscambio ipotizzabile anche a Valdellora.

Le due Direzioni si sono dimostrate concordi nel ritenere che il problema dell'incremento dei servizi sulle Cinque Terre, non può trovare una valida soluzione fino all'alleggerimento dei tratti di linea della rete ligure dai treni merci.

D.C.M. Firenze ha anche comunicato che sono in corso delle trattative con Regione Emilia Romagna e D.T.R. per un potenziamento dei servizi sulla linea Pontremolese "nord" (da Borgo Taro al bacino di utenza dell'Emilia Romagna).

La Regione Liguria ha confermato sin dall'inizio la condivisione delle linee generali del progetto, ritenendo opportuno altresì che, per quanto concerne l'azione di contesto (FUV), la stessa venga inserita nell'ambito di un accordo con Regione Toscana che affronti complessivamente la problematica dei servizi nelle zone di confine, visto che il prolungamento dei servizi si concretizza in aree di sua competenza.

La Regione Toscana ha mostrato a sua volta interesse concreto al progetto di che trattasi, sia per quanto riguarda l'azione di sistema che quella di contesto.

D'altra parte questa concertazione era già in atto con la sigla dell'**Accordo di programma** per la realizzazione e gestione del

potenziamento della linea ferroviaria pontremolese, sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 2 dicembre 2004 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Regione Liguria, la Regione Toscana, la Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., l'Autorità Portuale della Spezia, il Comitato consultivo permanente per lo sviluppo integrato della Provincia della Spezia, di Massa Carrara e di Parma. In tale accordo, le Regioni si impegnano, tra l'altro, a garantire 20 nuove tratte (ossia 10 nuove coppie di corsa) verso la linea Pontremolese per le linee di competenza della regione Toscana e della regione Liguria.

Oggi, altrettanto importante, è il **Documento di programma**, siglato a Parma il 2 dicembre 2006, per lo sviluppo del trasporto intermodale e dei servizi logistici tra la piattaforma logistica porto della Spezia – S.Stefano Magra e l'interporto di Parma lungo l'asse Tirreno-Brennero.

Il documento è stato sottoscritto dalla Provincia della Spezia, dall'Autorità portuale della Spezia, dalla Provincia di Parma e dalla società CEPIM ed ha come obiettivi:

- quello di stipulare un accordo con FS avente ad oggetto l'adeguamento all'interno del porto e del centro intermodale di S.Stefano, nonché del CEPIM- interporto di Parma, degli impianti ferroviari secondo gli standard europei, così da ottimizzare le operazioni di integrazione ferroviaria;
- quello di programmare ed implementare un appropriato sistema di servizio ferroviario che possa coprire le esigenze a partire dall'ambito portuale sino all'interporto di Parma e successivo.

Sono stati già presi accordi con la Provincia di Verona per fare in modo che il sistema di servizio ferroviario suddetto possa arrivare a coprire anche le esigenze del centro intermodale, gestito dalla Cemat S.p.a., dell'interporto Quadrante Europa della Provincia stessa.

Con uguale spirito di iniziativa la Provincia della Spezia, quella di Massa Carrara e quella di Parma, hanno costituito un Comitato Consultivo delle tre Province, finalizzato soprattutto alla risoluzione di problemi di valorizzazione del territorio, con particolare riferimento alla risoluzione dei comuni problemi infrastrutturali e di comunicazione.

Un'azione congiunta è stata compiuta anche con il **Parco Nazionale delle Cinque Terre** che ha dimostrato pieno accordo all'iniziativa, quale elemento di ulteriore valorizzazione dell'area parco.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si evidenzia quindi come sia stata vasta la concertazione tra gli Enti coinvolti attraverso l'istituzione di un tavolo partenariale misto (politico/tecnico) che ha seguito le fasi di sviluppo delle azioni del Programma nel loro svolgimento ed ha attivato contestualmente un costante confronto tra gli Enti coinvolti e una discussione congiunta degli aspetti di interesse comune del Programma in oggetto.

Hanno attivamente partecipato al suddetto tavolo partenariale, con l'ulteriore obiettivo di realizzare un'ampia condivisione del progetto, i rappresentanti dei seguenti Enti:

- Regione Liguria
- Regione Toscana
- Autorità Portuali della Spezia, Carrara, Livorno, Piombino
- Parco Nazionale delle Cinque Terre
- Rete Ferroviaria Italiana
- Provincia della Spezia
- Provincia di Massa Carrara
- Provincia di Lucca
- Provincia di Pisa
- Provincia di Livorno
- Provincia di Parma

Vi è da aggiungere la richiesta da parte della Comunità Montana della Lunigiana di estendere la FUV al proprio bacino di utenza in modo da mantenere, adeguare strutturalmente e potenziare la linea ferroviaria Aulla-Lucca, creando così di un treno dei parchi, collegato, da Lucca, attraverso Aulla, con le stazioni ferroviarie della Spezia e Riomaggiore nel Parco Nazionale delle Cinque Terre.

Esigenza di nuovi approfondimenti

Dal lavoro svolto dal Tavolo partenariale e dai risultati dello Studio di fattibilità condotto relativo all'azione di sistema, è emersa l'opportunità della costituzione di una Agenzia di Gestione, Sviluppo, Coordinamento e Implementazione del sistema territoriale, infrastrutturale e logistico, ossia di una struttura che operi a supporto del potenziamento dell'Asse Tirreno-Brennero e dello sviluppo delle opere e dei servizi connessi, con l'obiettivo della promozione e della crescita dell'area territoriale di riferimento, costituendo l'elemento catalizzatore di tutti i soggetti che contribuiscono allo sviluppo dell'area stessa.

L'Agenzia di Sviluppo e Coordinamento dovrebbe avere come obiettivo la promozione e la crescita dell'ambito territoriale og-

getto di studio affinché la realizzazione delle infrastrutture previste all'interno dell'Area Vasta possano produrre effetti positivi sul territorio risultando necessario prevedere delle politiche di accompagnamento e delle iniziative di sostegno. Occorrono quindi azioni di coordinamento e monitoraggio volte ad indirizzare le linee di sviluppo e proporre correzioni ad eventuali disfunzioni. Nelle analisi finora svolte è emerso che risulterebbe efficace l'individuazione di un soggetto costituito ad hoc e sono state quindi evidenziate le principali finalità di tale organismo e le sue generiche funzioni.

È necessario però approfondire ulteriormente tali aspetti, con particolare riferimento alle specifiche competenze di tipo economico-finanziario e tecnico-amministrativo che la struttura potrebbe essere chiamata a esercitare. In particolare si intende individuare:

- la forma giuridica dell'Agenzia;
- la composizione della società;
- la struttura organizzativa;
- i costi di gestione;
- le fonti finanziarie per coprire le attività di gestione, coordinamento, progettazione, implementazione e monitoraggio degli interventi.

Inoltre, come stabilito dal Tavolo partenariale, si intende predisporre uno studio di ricerca atto ad individuare progetti finanziabili con fondi europei, finalizzati al potenziamento dell'asse Ti-Bre, nell'ambito della cooperazione territoriale, relativa alla programmazione dei fondi strutturali 2007-2013.

In particolare si vuole realizzare un progetto, capace di rispondere in modo strutturato agli obiettivi di un Programma di cooperazione transnazionale, relativo alla creazione di una rete portuale efficiente e allo sviluppo della logistica portuale e retroportuale in network con altri porti mediterranei.

Ciò all'interno della suddetta cooperazione transnazionale che può essere sviluppata dai territori liguri nell'ambito del nuovo Programma, allargato all'intero bacino del mediterraneo, denominato MED i cui assi di intervento prevedono tra l'altro:

Asse 3: strutturare i sistemi di trasporto a livello dell'arco mediterraneo;

favorire l'intermodalità e l'interoperatività dei sistemi di trasporto in un'ottica di sviluppo sostenibile;

Asse 4: sviluppare la coesione territoriale all'interno dello spazio mediterraneo;

favorire la cooperazione tra i diversi sistemi territoriali.

PROSPETTIVE PER LA PROMOZIONE, IL LANCIO E LA GESTIONE DI STRUTTURE LOGISTICHE/ POLI TERMINALI. L'ESPERIENZA DI OLBIA

Antonio **Zanda** - RUP Porti e Stazioni Comune di Olbia

Con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 dicembre 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2002 è stato approvato il "Programma innovativo in ambito urbano" finalizzato a contrastare il degrado urbano e sociale delle zone adiacenti alle stazioni ferroviarie delle grandi città e quelle limitrofe alle maggiori aree portuali;

Il comune di Olbia è stato ricompreso in detto Programma con la assegnazione di un finanziamento pari a € 872.743,00 da destinarsi alla attuazione di progetti innovativi di riqualificazione urbana nelle aree intorno alla stazione ferroviaria ed in quelle portuali;

L'attuazione del programma è avvenuto con la sottoscrizione del protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comune di Olbia, l'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci e le Ferrovie dello Stato.

Oltre ai soggetti suindicati hanno partecipato al Programma Innovativo anche soggetti privati che, nell'ambito dell'area d'intervento, possono presentare proposte di riqualificazione urbana.

L'Amministrazione comunale di Olbia ha individuato l'area di intervento e con deliberazione della Giunta Comunale ha provveduto alla predisposizione del bando-guida per presentare proposte di riqualificazione urbana sia da parte di Enti pubblici che di soggetti privati. Al fine di poter dare la necessaria pubblicità ai soggetti privati è stata inoltre predisposta una Guida redatta in riferimento a quella fornita dalla Regione Sarda Assessorato LL.PP. (delibera G.R. del 14.02.1996, n° 4/30) pubblicata sul BURAS n° 7 del 24.02.1996.

La predisposizione del bando per la presentazione di interventi di riqualificazione urbana all'interno dell'area interessata dal Programma innovativo è propedeutica alla attuazione del Programma medesimo che si è sviluppato quindi anche ricomprendendo eventuali interventi proposti dai vari soggetti privati interessati.

Come si evince dalla planimetria allegata la zona sulla quale si sono articolate le proposte di intervento è sostanzialmente ricompresa tra l'asse ferroviario che attraversa il centro di Olbia e l'area portuale delimitata dall'accesso per il porto dell'Isola

Bianca a nord ed il molo Bendetto Brin a sud Tra queste due fasce è incluso il centro storico di Olbia.

All'interno del perimetro l'Amministrazione comunale ha già avviato, e in parte realizzato, diversi interventi pubblici finalizzati alla riqualificazione e valorizzazione del centro storico. In particolare sono da ricordare:

- la realizzazione del centro espositivo e congressi Olbia Expo, costruito dal recupero dell'ex albergo Italia e delle sue aree di pertinenza;
- la realizzazione delle infrastrutture primarie (acquedotto, fognature, rete gas, rete illuminazione, elettrica e telefonica) e delle nuove pavimentazioni con materiali autoctoni di pregio nelle vie del centro storico;
- la realizzazione, nell'ambito del PIT SS7, finanziato con l'annualità 2001 per oltre 14 milioni di euro, di diverse aree parcheggio, di alcune piazze e di infrastrutture primarie che si stanno realizzando sempre all'interno dell'area interessata dal programma innovativo;
- sistemazione della parte superficiale del sottopasso di collegamento tra le due sopraelevate nord e sud. Detto progetto prevede la riqualificazione dell'area di collegamento della città con il porto (molo Brin) tramite la realizzazione di interventi che comprendono la costruzione di piazze e sistemazioni a verde.

Sulla scorta di quanto suesposto l'obiettivo che l'Amministrazione Comunale di Olbia e gli altri Enti partecipanti si prefigge con il Programma innovativo è quello di completare la fase di riqualificazione già da tempo avviata intervenendo soprattutto con il recupero delle aree degradate ferroviarie e portuali.

Area ferroviaria

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, è prevista la realizzazione della nuova stazione passeggeri ed un parcheggio di interscambio ferro-gomma, nell'attuale centro merci secondo il progetto preliminare già consegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la conclusione del procedimento prevista dalla Legge Obiettivo. L'attuale centro merci sarà trasferito presso il centro intermodale di Enas a seguito dell'assegnazione delle risorse necessarie (fondi residui APQ e fondi integrativi a valere sui finanziamenti per le opere in Legge Obiettivo).

Il progetto di riqualificazione elaborato unitamente alle Ferrovie dello Stato interessa un'area avente estensione di circa mq 90.915 di cui almeno mq 60.000 destinati a standard pubblici o d'uso pubblico attrezzati a verde e parcheggi.

In particolare nell'ambito della riqualificazione si prevede la realizzazione di strutture aventi le seguenti destinazioni:

Residenziale: mq 46.945

Terziario, direzionale, commerciale, centro servizi ecc.: mq 20.120

Parcheggi interrati privati: mq 21.460

Aree ferroviarie e terminal interscambio: mq 19.000

Dal punto di vista economico l'intervento di riqualificazione proposto comporterà un investimento di circa 80.000.000 €.

Area di competenza della Autorità portuale

Unitamente all'Autorità Portuale si è proceduto alla predisposizione del progetto di sistemazione del viale Isola Bianca prevedendo la costruzione di marciapiedi, illuminazione, verde a arredo urbano.

Con la realizzazione di dette opere si è riqualificato il tratto di collegamento con il terminale dell'Isola Bianca per poterlo restituire alla città con funzioni di passeggiata a mare.

Interventi comunali

Oltre agli interventi già in essere, l'Amministrazione comunale ha previsto nell'area interessata realizzazione dell'intervento di riqualificazione dell'area antistante la Basilica di S. Simplicio.

Interventi privati

Immobiliare Rosa srl: che su un area da 2.500 mq prevede la realizzazione di un immobile con destinazione residenziale e commerciale per un volume pari a circa 11.000 mc, la realizzazione di una piazza da 1.200 mq nonché la costruzione di parcheggi interrati parte privati e parte pubblici.

Manunta srl, Ermea srl: che prevede la costruzione di un insediamento alberghiero commerciale- residenziale su un area di quasi 17.000 mq. L'intervento nel suo complesso prevede la realizzazione di volumi per circa 69.000 mc, parcheggi pubblici per 400 posti auto, aree da destinare a verde e piazze per circa 8.000 mq. L'investimento previsto ammonta a circa 28.000.000 €.

Stato di attuazione

Il Programma innovativo in ambito urbano si è attuato nelle seguenti fasi:

- Sottoscrizione accordo di programma con il Ministero;
- Individuazione dell'area d'intervento e attivazione di procedura negoziata con la predisposizione di un bando per la presentazione di interventi di riqualificazione urbana anche da parte dei privati nell'ambito dell'area interessata;
- Presentazione d'istanze di riqualificazione da parte di soggetti pubblici e privati;
- Valutazione delle istanze da parte della Amministrazione comunale e attivazione della necessaria procedura negoziata;
- Predisposizione di eventuali varianti allo strumento urbanistico;
- Predisposizione delle progettazioni definitive esecutive delle opere di riqualificazione previste nel piano;
- Rilascio delle concessioni edilizie per le opere finanziate ed eseguibili;
- Inserimento delle opere progettate e previste nel Programma innovativo nei programmi di finanziamento regionali nazionali e comunitari;
- Attuazione delle Programma con la realizzazione delle opere.

Le fasi fino alla predisposizione delle varianti urbanistiche si sono concluse. Le varianti, già deliberate, sono state trasmesse alla Regione per la attivazione della procedura di intesa prevista dal Piano Paesaggistico Regionale e la conseguente approvazione definitiva.

LA RIQUALIFICAZIONE DI AMBITI URBANI E FERROVIARI DI VENEZIA COME OPPORTUNITÀ PER LA MESSA IN RETE DELLA CITTÀ NEL SISTEMA DELL'AREA VASTA

Ambra **Dina** - RUP Porti e Stazioni Comune di Venezia

Venezia nel Sistema Centro-Nord

Il Programma "Porti e Stazioni" del Comune di Venezia si colloca all'interno di un percorso di pianificazione messo a punto nell'ultimo decennio dall'Amministrazione veneziana che mette in coerenza scelte e indirizzi sovraordinati con politiche locali. L'illustrazione del Programma è preceduta da un inquadramento che evidenzia condizionamenti e potenzialità dei diversi livelli di governo: sottolineare il fatto che le politiche sovraordinate condizionano quelle locali è banale, verificare l'applicazione di un metodo che coerentemente seleziona la domanda e organizza l'offerta, secondo l'impostazione data ai Programmi di cui si discute in questo seminario, lo è molto meno.

In molte occasioni, ed in particolare, recentemente, nell'ambito dell'attività di redazione del Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio richiesto dalla nuova legge urbanistica del Veneto, si è riconosciuta la necessità di superare la dimensione locale e di sviluppare una rete di relazioni più vasta che comprenda non solo il territorio veneto ma attori e politiche di sviluppo che trovano completa risoluzione in un'area più vasta.

Sono molti gli elementi che "spingono" in questa direzione:

- i fenomeni economici, sociali e territoriali che determinano gli assetti di un territorio e della sua organizzazione funzionale non riconoscono confini amministrativi;
- molti dei soggetti che esercitano competenze sul territorio comunale riferiscono il loro agire a contesti territoriali molto più ampi;
- molti dei principali obiettivi dell'Amministrazione comunale proiettano i loro effetti su ambiti territoriali definibili di area vasta:
 - Porto Marghera;
 - Aeroporto;
 - Portualità e Logistica;
 - Turismo;
- i diversi livelli di governo, così come gli enti locali e le autonomie funzionali che operano con riferimento ad ambiti territoriali di area vasta (Ferrovie, Autorità Portuale,) sono impegnati in attività di programmazione e di pianificazione traguardate sul medio – lungo periodo;
- sempre più, pianificatori, programmatori, economisti, politici, ... rilevano come l'assenza di una capitale riconosciuta condizioni lo sviluppo dell'intero Veneto e, indirettamente, limiti anche la possibilità di costruire chiare e dirette sinergie tra le realtà locali che compongono il sistema regionale;
- sempre più spesso si riconosce alle città capoluogo un ruolo sostanziale nella conformazione della struttura urbana e nella valorizzazione delle risorse disponibili per lo sviluppo locale;
- nell'ambito del processo di predisposizione del Quadro di riferimento strategico nazionale per il periodo di program-

mazione comunitaria 2007 – 2013, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato una serie di Piattaforme Territoriali Strategiche che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo.

I Programmi innovativi “Porti e Stazioni” e “S.I.S.Te.M.A.” sono coerenti con la costruzione del Piano Strategico nazionale e la definizione del Quadro Strategico Nazionale per la politica di coesione 2007 – 2013.

In questo quadro Venezia è riconosciuta come componente del sistema nord est.

In questo senso va considerato come Venezia può contribuire al rafforzamento dell'area vasta.

Il tema del confronto tra Venezia e area vasta è stato sviluppato anche nell'ambito del *Piano strategico per Venezia 2004 - 2014* promosso dall'Amministrazione comunale ma rapportato ad un contesto metropolitano, che punta a ridefinire i rapporti della città con:

- il suo intorno (sistema casa/lavoro), per garantire un'elevata qualità del vivere quotidiano e per facilitare il governo delle questioni sociali, economiche ed infrastrutturali che condizionano lo sviluppo del sistema locale, e con l'area metropolitana vasta per favorire la caratterizzazione di un sistema di dimensioni tali da poter competere con altri sistemi urbani del nord Italia e del nord Europa;
- il Veneto, per ricostruire un sistema di relazioni virtuose che massimizzino il reciproco vantaggio. Vantaggi che per la Regione trovano esplicitazione nella possibilità di poter contare su una capitale simbolica di grande impatto internazionale;
- il resto del mondo, per consentire agli attori locali di dialogare e interagire economicamente e culturalmente a livello internazionale.

I contenuti del Programma “Porti e Stazioni” veneziano concorrono, anche se tutti interni al livello locale, ad accrescere l'offerta di servizi di rango elevato coerenti con il ruolo della città all'interno del sistema nord-est.

“Porti e Stazioni” nelle politiche di attuazione dei piani urbanistici

A partire dalla definizione del nuovo Piano regolatore che ha fissato il quadro generale dello sviluppo territoriale del Comune e ne ha definito le politiche di attuazione, sono state colte tutte le opportunità per renderle operative.

Nel 1995 è stato sottoscritto il primo Protocollo d'intesa tra Comune, Ministero dei LL.PP. allora, e Regione Veneto, quindi i Programmi di Recupero Urbano, il PRUSST, i Contratti di Quartiere.

Senza ripercorrere le diverse esperienze, vale però la pena di sottolineare come queste siano state importanti nel modificare pratiche e “attitudini” concorrendo ad un processo costante di innovazione e sperimentazione per le trasformazioni urbane. Oggi gli Accordi di Programma fanno parte della cassetta degli attrezzi comunemente usata e quando a tale strumento si fa ricorso, non si è più accusati di “scardinare” i piani urbanistici esistenti, così le partnership con operatori privati sono riconosciute come indispensabili e non temute con “sospetto”. Tale risultato è stato raggiunto anche grazie alle “buone pratiche” richieste dai programmi promossi in questi anni che si sono spesso configurati come piani strategici fortemente territorializzati.

Con il Programma “Porti e Stazioni” si è colta l'opportunità di intervenire in un'area di enorme importanza per la città, soprattutto in relazione alla sua localizzazione nei pressi della “Testa di ponte” della città antica, un'area compresa tra la stazione ferroviaria e quella marittima delimitata dagli accessi ferroviari ed automobilistici e dalla viabilità acquea.

E' questa infatti un'area dove si stanno concentrando funzioni pregiate come l'Università, che sta realizzando un vero e proprio distretto con il raggruppamento della quasi totalità dell'attività sia didattica che amministrativa, o come la “Cittadella della giustizia” in corso di realizzazione.

L'ambito urbano interessato dal Programma, è articolato in più aree:

A. L'area ferroviaria della Stazione S. Lucia, lambita su due lati dal Canal Grande, è interessata da un processo di valorizzazione innescato dalla riqualificazione degli spazi ferroviari e dal futuro ponte sul Canal Grande ed è compresa nel Piano Particolareggiato della Stazione recentemente approvato, i cui obiettivi riguardano:

- la riorganizzazione della viabilità di accesso, in funzione alla prossima apertura del nuovo ponte sul Canal Grande;
- la realizzazione di alcune aree di verde pubblico attrezzato e impianti sportivi.
- il recupero architettonico e funzionale dell'attuale stazione (per dotarla dei servizi necessari a treni di lunga percorrenza con la costruzione di una nuova piastra di servizi destinata alla nuova linea di Servizio Rapido Metropolitano regionale).

In particolare gli interventi che rientrano nel Programma PIAU riguardano:

- la riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori della stazione;
- la sistemazione degli spazi attrezzati di uso pubblico destinati ad impianti sportivi.

- l'area della Marittima, che in seguito al processo di trasformazione avviata dall'Autorità Portuale e progressivamente destinata al traffico passeggeri. Quest'area costituisce uno dei componenti in cui è articolato il sistema degli accessi previsto per differenziare il traffico diretto a Venezia: i residenti, i pendolari, i turisti, i mezzi pubblici, le auto private.

La Marittima ospiterà un'autorimessa per i residenti (prevista all'interno di un Protocollo d'intesa tra Comune di Venezia e APV sottoscritto nel 2003) e per il funzionamento degli impianti portuali marittimi, oltre a spazi commerciali e direzionali. La stazione intermedia del People Mover prevista in quest'area, ne completerà il riassetto urbano e risponderà alle esigenze di collegamento tra la Marittima e la città di Venezia.

B. Area dall'ex gasometro a S. Marta sede di impianti dismessi della società Italgas e di alcune palazzine destinate ad uffici e depositi della stessa Società, nella quale sono previsti interventi di:

- bonifica dell'area;
- riorganizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali;
- recupero delle aree ed edifici industriali dismessi destinandoli ad attrezzature pubbliche, attività direzionali e residenze di cui una parte verrà realizzata dal Comune di Venezia.
- recupero delle aree preposte alle attività di carico e scarico merci integrandole in continuità agli ambiti adiacenti;
- individuazione di nuovi spazi atti a soddisfare le esigenze dell'Università sia dal punto di vista degli alloggi che di spazi ad uso collettivo.

C. Area portuale di S. Marta e S. Basilio, situata a ridosso del quartiere urbano di Santa Marta che si affaccia su Canale della Giudecca e sul canale della Scomenzera, è interessata dalla riorganizzazione funzionale finalizzata alla sua riapertura ed integrazione al tessuto urbano circostante con l'inserimento di funzioni pregiate connesse all'attività portuale.

Gli interventi inseriti nel PIAU rientrano nel Programma più generale avviato in questi ultimi anni dall'Autorità Portuale volto alla riqualificazione funzionale delle aree portuali del centro storico attraverso un insieme di interventi che consentano, tra l'altro, un utilizzo urbano dell'area.

In quest'ottica gli edifici non più utilizzati come depositi portuali sono stati ceduti all'Università che li ha in parte già trasformati, in parte li sta ristrutturando ad uso della didattica.

Lo sviluppo del Programma

A partire dalla proposta iniziale, lo sviluppo delle azioni conseguenti è passato attraverso fasi di stallo e momenti di accelerazione: come precedentemente sottolineato, l'area interessata presenta elementi di complessità in relazione all'importanza della localizzazione e delle funzioni insediate e previste, alla pluralità dei soggetti interessati, ai problemi relativi allo stato dei suoli.

Successivamente alla sottoscrizione del Protocollo è cambiata la presidenza dell'Autorità Portuale, ci sono state le elezioni amministrative con l'insediamento di una nuova Amministrazione comunale, le Ferrovie hanno cambiato l'assetto delle loro società con modifica di alcuni dei soggetti che avevano preso parte all'impostazione del Programma, l'Università, infine, ha in parte modificato i suoi programmi di investimento.

In questo contesto, è stata necessaria una "conduzione flessibile" del tavolo di concertazione accettando di adeguare il programma iniziale alle mutate situazioni. Così operando il programma e i suoi obiettivi sono rimasti sostanzialmente gli stessi, probabilmente arricchiti rispetto alla forma iniziale, mentre si deve registrare un allungamento dei tempi di realizzazione di alcuni interventi pur in presenza di non poche opere ultimate o in corso di realizzazione.

RIQUALIFICAZIONE URBANA E PORTUALE VS TURISMO. L'ESPERIENZA DI BRINDISI

Fabio **Lacinio** - RUP Porti e Stazioni Comune di Brindisi

Brindisi è situata in una posizione geografica privilegiata che ne ha fatto nei secoli il porto naturale più sicuro del basso Adriatico italiano. Sorge infatti nel fondo di una vasta insenatura a imbuto, suddivisa trasversalmente in due sezioni (avamposto e porto esterno) dall'isola di Sant'Andrea e da un complesso di dighe.

Il porto interno è una vasta biforcazione di mare che si inoltra profondamente nella terra, recingendo un promontorio sul quale è avvenuto l'insediamento umano fin da tempi remotissimi. Il ritrovamento archeologico dell'insediamento di Punta Le Terrare, sulla sponda di levante del porto medio, testimonia la presenza di protostorici itinerari dell'ambra e dell'ossidiana caratterizzata da frequentazioni micenee; la presenza di ceramica micenea documenta gli scambi commerciali dell'età di bronzo tra la costa adriatica e l'ambito egeo di oltre tremilatrecento anni nel porto di Brindisi.

Brindisi ha sempre avuto una storica funzione di cerniera, scalo di collegamento tra Italia, Grecia e Mediterraneo orientale.

Gli studiosi derivano il nome di Brindisi dalla voce messapica *brunda*, *brendon*, testa di cervo, per la forma ramificata del suo porto destinato dagli stessi messapi (VI-V sec. a.C.) ai commerci con la vicina Grecia. Degli altri tempi, del foro e delle terme, riferiti alla storia di Brindisi nel periodo romano, sono rimaste ampie tracce nell'area di San Pietro degli Schiavoni. Interessanti le grandi vasche limarie che servivano per far depositare le fangosità dell'acqua utilizzata dalla popolazione dell'epoca.

La Strategia di riqualificazione urbana

Da alcuni anni Brindisi ha avviato un processo di coordinamento e di pianificazione moderno, promozionale, attivo, assumendo il tema della riqualificazione urbana come obiettivo prioritario del governo della città incentivando la partecipazione e la cooperazione dei soggetti privati per una programmazione dinamica ed integrata.

L'approccio alla strategia di riqualificazione urbana ha visto, innanzitutto, azioni tese al recupero dell'identità storico-culturale dei luoghi, delle funzioni urbane ad alto livello e delle loro localizzazioni (su tale linea di intervento si è operato con il progetto Pilota Urbano "Protagonist", per proseguire con il recupero delle fortificazioni e del basolato stradale del centro storico, utilizzando i finanziamenti del P.I.C. Interreg II). Altro aspetto della strategia, in larga parte oggetto di condivisione, è quello del sistema infrastrutturale ed in particolare l'infrastruttura porto, con le sue "servitù militari", le aree dismesse e le enormi potenzialità che le derivano anche dall'essere il punto di intersezione di due "Corridoi europei", quello Adriatico ed il Corridoio 8.

Dall'insieme, il Sistema Urbano Portuale rappresenta la priorità programmatica assoluta, in un disegno di rinascenza urbana e di rinnovato rapporto tra la città ed il porto.

Il porto interno di Brindisi con i due seni di levante e di ponente richiama infatti il concetto del waterfront quale "piazza d'acqua", che in parte viene ripreso nella strategia del processo interpretativo per cogliere le dominanti ambientali, gli elementi direttori della costruzione della città che sono effettivamente rilevanti per la sua "riproducibilità".

La visione e la prospettiva sono quelle di intraprendere azioni di riqualificazione della città e del suo territorio centrando l'attenzione sulla pianificazione urbana e portuale, tesaurizzando l'esperienza, intesa come vissuto e sapere comune della comunità insediata.

La complessità dell'intrapresa è viepiù arricchita dal carattere di Brindisi quale area dichiarata ad alto rischio ambientale che insinua nella sfida uno sviluppo ambientale sostenibile, sia nel breve che nel lungo periodo, denotando particolarmente qualunque azione trasformativa.

E' nel contesto anche il bisogno della città, in questo particolare periodo storico, di ripensare il proprio ruolo e a fronte delle notevoli potenzialità infrastrutturali, posizionali e ambientali, tuttora sottoutilizzate, quando non messe in discussione da scelte settoriali schizofreniche, operate ai vari livelli di governo del territorio.

Il nodo infrastrutturale brindisino, quindi, con il suo porto, deve guardare e guarda al "Corridoio Meridiano", in modo che la riqualificazione del waterfront sia una parte del più generale processo di ristrutturazione territoriale e logistica.

Metodologicamente viene da osservare che l'analisi morfologica classica utilizzata in parte per affrontare le problematiche della città antica, se da un lato ha offerto e offre punti interessanti rispetto al tempo lento del centro storico dall'altro, appare forse inadeguata a comprendere le nuove forme insediative, le nuove centralità i problemi connessi alla mobilità e alla sostenibilità.

Probabilmente per affrontare correttamente il progetto del futuro ci si deve anzitutto liberare dei preconcetti, delle ideologie del recente passato, per tornare a "ri-guardare" la città.

Sicuramente va sciolto il dilemma della temporalità, legato alle differenti scale delle decisioni istituzionali e di realizzazione degli eventi a lungo o breve periodo, evitando il "collo di bottiglia" sinora capace di incidere profondamente nelle strategie e negli obiettivi di piani e programmi.

Il ruolo dei progetti, diviene così importante per il progredire del dibattito sul ruolo della città, arricchendo l'immaginario collettivo della comunità insediata di prefigurazioni che esplirano con realismo il campo di futuri possibili, sondando la capacità dei luoghi di accogliere i diversi progetti funzionali e i conseguenti ruoli urbani delle parti.

Trasformazione del fronte mare e turismo

Nella fase attuale uno degli elementi trainanti della trasformazione dei *waterfront* è certamente rappresentato dalla crescente importanza della componente turistica, fattore che appare decisivo nell'accelerazione dei processi in corso.

Oltre all'ampliamento dell'offerta di spazi ed attrezzature per il tempo libero gioca un ruolo fondamentale il consolidamento dell'offerta ricettiva e il potenziamento delle infrastrutture di accoglienza per il traffico passeggeri. Nuovi alberghi, darsene turistiche e terminal passeggeri rappresentano dunque gli ingredienti ricorrenti della rivalorizzazione degli ambiti di affaccio sull'acqua.

Infatti, il successo recente del traffico crocieristico sta assegnando ai porti un ruolo molto simile a quello delle stazioni ferroviarie, con accentuazione del loro carattere plurifunzionale, divenendo luoghi urbani e relazionali. Di qui l'importanza delle nuove stazioni marittime, edifici polivalenti che concorrano con le loro architetture a rinnovare, anche in termini di immagine, gli spazi urbani affacciati sull'acqua.

Se la plurifunzionalità connota gli esempi vincenti delle operazioni di rilancio dei waterfront, la tendenza recente è quella dell'introduzione di funzioni tradizionalmente estranee al tema portuale quali quelle ludiche e culturali. Così musei, mediateche, centri di documentazione, acquari, spazi per eventi, attrezzature commerciali, bar e ristoranti sono ingredienti che hanno un ruolo sempre più importante per fare di queste aree dei poli attrattivi in grado di fare da traino a processi diffusi di rivalorizzazione. D'altro canto, le nuove funzioni vengono spesso collocate attorno ad un nuovo spazio pubblico affacciato sul mare, che diventa l'elemento forte del progetto ove si realizzi contestualmente la pedonalizzazione del waterfront rimuovendo le barriere fisiche esistenti (scali ferroviari, arterie di scorrimento).

In questo tracciato di prospettiva, l'Amministrazione Comunale di Brindisi, con bando di evidenza pubblica ha affidato all'Associazione temporanea di impresa (ATI) tra Ernst & Young Financial Business Advisors S.p.A. (capofila) e Alfredo Arribas Arquitectos Asociados S.L. l'incarico per la redazione di uno Studio di fattibilità avente ad oggetto la definizione delle migliori modalità di tecniche, economico-finanziarie, giuridico amministrative e procedurali per la riqualificazione del sistema urbano portuale cittadino, attraverso lo specifico strumento della Società di Trasformazione Urbana (STU).

Lo Studio di fattibilità è stato articolato in tre fasi logico temporali, corrispondenti ad un differente livello di approfondimento.

Le prime due fasi dello studio di fattibilità sono state orientate alla predisposizione delle linee guida per la definizione del sistema di fattibilità e degli scenari di trasformazione urbana, mediante, da un lato, l'individuazione e l'analisi delle esigenze da soddisfare, dall'altro, l'elaborazione delle idee forti della riqualificazione e trasformazione del tessuto urbano oggetto di studio.

La selezione delle linee guida è avvenuta attraverso la costruzione di un osservatorio dinamico delle trasformazioni urbane e territoriali in atto e la predisposizione di un quadro comparativo degli obiettivi predefiniti e dei risultati attesi.

Ne è emerso, uno scenario programmatico di riferimento per la trasformazione, che approssima un vero e proprio "Piano direttore" dell'iniziativa di riqualificazione e trasformazione urbana.

A tale ipotesi di piano strutturale è stata associata una prima esemplificazione progettuale, al fine di rappresentare, in una forma maggiormente comunicativa, un possibile esito dell'operazione.

Le idee forti scelte dalla Amministrazione comunale si possono così sintetizzare:

Riequilibrare

La prima scelta effettuata è stata quella di puntare ad un riequilibrio della città verso est. La liberazione di spazi dovuti alla dismissione dei binari della linea Brindisi Marittima e la futura dismissione del ramo verso il polo industriale, danno l'opportunità alla città di riappropriarsi di spazi urbani finora negati. Lo sviluppo futuro della città di Brindisi parte dal recupero integrale del seno di Levante.

Creazione nuovo fronte

La ricostruzione del seno di Levante comporta la costruzione di un nuovo palcoscenico urbano in sostituzione del debole skyline industriale attuale. La nuova città è pensata per essere il fronte orientale del seno di Levante, integrando edilizia plurifunzionale e verde. La topografia si integrerà nel nuovo disegno e permetterà per la prima volta di creare un filtro di qualità con la zona industriale.

Continuità acqua-verde

Il canale Patri è concepito per essere l'asse per la costruzione di un nuovo parco urbano, simmetrico al sussistente Parco del Cillarese, con una virtuosa continuità paesaggistica tra verde ed acqua. Il nuovo parco integrando elementi d'acqua e vegetazione e si proporrà come elemento forte di riqualificazione urbana.

Aprire al mare

Il muraglione di via del Mare sarà elemento permeabile. Unitamente il recupero delle banchine contribuirà alla creazione di nuovi spazi civici. Senza l'ostacolo dei binari ferroviari la relazione tra città e mare sarà connotata da valori urbanistico-architettonici di rilievo.

Riqualificazione aree di dismissioni ferroviarie

L'opportunità offerta dalla liberazione delle aree del parco merci consentirà da un lato la ricucitura dei quartieri centrali alla città, lo sviluppo di attività direzionale e la possibilità di aumento di parcheggi e verde, oltre a potenziamenti infrastrutturali.

Slittamento – shifting

Le funzioni del seno di levante per effetto delle trasformazioni d'uso subiranno uno slittamento verso l'esterno. Gli usi più prettamente portuali si trasladeranno in successione nel porto medio e nel porto industriale *liberando* nuovi e preziosi spazi per la città. Lo svolgimento della città acquisterà fluidità. Si stabiliranno nuove gerarchie. Il tessuto urbano occuperà gli spazi industriali e portuali comprimendo queste aree verso le zone più periferiche.

Nuovi poli

La costruzione di due nuovi forti poli d'attrazione, rispettivamente nell'area della banchina di sant'Apollinare e della ex carboniera, con funzioni di forte richiamo sia a livello urbano che extraurbano, favoriranno la crescita della città in questa direzione. Anche gli usi cresceranno di conseguenza ad integrazione delle nuove funzioni da impiantare nelle suddette aree. L'effetto induttore di questi poli provocherà un'inversione nel flusso di crescita della città avviando nuovi processi di crescita.

Collegare

Il collegamento previsto nel canale Pigonati tra le due parti della città attraverso una piattaforma mobile consentirà la chiusura del circuito portuale che metterà in moto una serie di reazioni a catena con impulsi vitali prima non possibili. L'apertura dei nuovi itinerari urbani inciderà sulle gerarchie consolidate, riscrivendo il modo di usare la città. Plasticamente sono questi i capitoli delle trasformazioni per la riqualificazione delle aree del Sistema Urbano portuale della città di Brindisi.

Attuazione Protocollo di intesa per il Programma Innovativo in Ambito urbano

L'occasione offerta dal Programma ministeriale favorisce una sperimentazione su larga scala di modelli, di procedure, di strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano. Il presupposto che stazioni ferroviarie e porti si affermano come nuove centralità urbane e territoriali, è in grado di innescare processi di integrazione tra le opere infrastrutturali di connessione tra il porto e le reti di comunicazioni terrestri – che attraversano aree fortemente urbanizzate costituenti il centro storico della città-porto – e le attrezzature di tipo commerciale, direzionale, di servizio.

Nell'ambito del Programma Innovativo in ambito portuale è prevista anche la dismissione della linea RFI lungo Via del Mare che renderà possibile la rideterminazione dell'intera area del seno di levante, operando nuove possibilità di riqualificazione alla scala urbana e portuale.

La possibilità di dismettere la linea RFI dalla Stazione centrale alla stazione marittima deriva dalla programmazione in ordine al miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali dei centri urbani, effettuata, ai sensi della L. 211/92 già nel 2001.

L'area oggetto di dismissione dagli usi ferroviari, costituente il comparto unico tra il fascio di binari che collegano la Stazione centrale e la Stazione marittima nel porto interno, e l'area dell'attuale parco merci posta nelle vicinanze della Stazione centrale, non è stata frazionata anche se tali luoghi esprimono potenzialità diverse: la prima, lungo via del mare, contiene un unico binario quindi assume una conformazione stretta (circa 8 ml.) e lunga (oltre 1 km), mentre la seconda ha una larghezza di circa ml. 40 (otto binari) ed una lunghezza di ml. 400.

L'area attualmente utilizzata a parco merci da parte di RFI, nei pressi della stazione centrale, si sarebbe potuta rendere disponibile soltanto dopo lo spostamento del servizio altrove. L'Amministrazione Comunale, nell'ambito di finanziamenti Por Puglia 2000-2006 (PIT 7) ha chiesto e ottenuto l'approvazione del progetto di realizzazione di nuova tratta ferroviaria con la realizzazione di un nuovo parco merci in prossimità alla stazione ferroviaria di Tukuran per un importo di 30 milioni di euro. Il progetto, condiviso nell'ambito di un Accordo di programma integrativo tra gli enti territorialmente competenti (Ministero delle Infrastrutture, Regione, Provincia, Comune, Autorità Portuale e Consorzio SISRI), determinerà in fase di ultimazione, da una parte l'immediata disponibilità dell'area oggetto di riqualificazione urbana nelle vicinanze della stazione centrale e l'eliminazione di tutte le interferenze a raso, tuttora presenti che rendono difficoltoso l'ingresso da una arteria principale alla città (via provinciale per Lecce). Il progetto così proposto è attualmente in fase di gara, avendo ottenuto nei giorni scorsi la valutazione favorevole da parte del nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici della Regione Puglia sulla base di una approfondita analisi costi-benefici con un favorevole grado di finanziabilità dell'opera.

E' parte del disegno l'obiettivo di diminuire il traffico veicolare nel centro storico, nonché l'eliminazione di una strozzatura alla viabilità, rappresentata dai "passaggi a livello" della rete RFI.

Attraverso una serie di conferenze di servizi e di riunioni con gli enti preposti (Autorità portuale, RFI e Consorzio industriale SISRI) si è individuata una linea di azione comune tendente a spostare gli imbarchi delle auto e tir dal porto interno al porto medio, facilmente accessibile dalla grande viabilità e non interferente con il traffico cittadino.

Con la medesima strategia del PIT 7 Brindisi, si è ottenuto finanziamento per realizzare il collegamento tra la linea RFI ed il porto medio di Brindisi (Costa Morena).

Inoltre, con l'ampliamento del parco merci, situato tra la linea ferroviaria BR-LE e la SS 16, in corso di realizzazione da parte di RFI, da utilizzare come presa e consegna carri merci, verranno dimessi gli otto binari prospicienti la stazione centrale.

Va però rilevato che, con l'entrata in vigore di norme restrittive in ordine all'accessibilità delle zone portuali a seguito del 11-9-2001, l'Autorità Portuale di Brindisi si è dotata di un piano generale della security che rende maggiormente inaccessibili le aree portuali.

Al riguardo forse occorrerebbe che l'Autorità Portuale riguardasse il proprio piano di "security" che attualmente fa coincidere "l'area sterile" con tutto il perimetro portuale introducendovi delle ben programmate e delimitate "aree sterili" in modo da rendere meno "inaccessibile" il porto interno.

Inoltre, l'Amministrazione comunale ha inteso sottoscrivere in data 1-8-2005 con il Ministero della Coesione, la Regione Puglia, la Provincia di Brindisi, l'Autorità portuale e la Camera di Commercio, un Protocollo d'intesa nel quale sono stati condivisi gli interventi prioritari, complementari e di completamento come innanzi descritti, in modo da assicurare con un'unica regia l'attuazione di quanto previsto.

Ciò evidenziato, vediamo quindi nella fase procedurale delle cuciture di quartieri urbani e della realizzazione di nuova porta d'accesso alla città, quale nodo infrastrutturale.

La riorganizzazione dello spazio urbano offerto dalla liberazione di aree per dismissioni ferroviarie dovrebbe temperare i due approcci metodologici: urbano e portuale. Mentre la morfologia urbana è descrivibile attraverso la struttura dei tracciati, dei tessuti, degli spazi recintati e della statica dell'abitare, diversamente il nuovo territorio portuale deve essere definito dai perimetri, dalle interfacce degli spazi aperti e dalla dinamica del movimento. In questo rapporto il mezzo acquatico modifica la propria connotazione di elemento naturale per assumere quella di superficie infrastrutturale. In questa direzione dovrebbero essere esplicitati i rapporti con l'ambito urbano e le reciproche interferenze ed influenze, superando i vincoli della "security" che si accennavano, con la creazione di aree sterili ben delimitate e possibilmente ubicate nel porto medio in modo da permettere la completa fruizione della linea del mare del porto interno, almeno per la parte prospiciente il centro storico.

L'occasione del PIAU ha permesso di esplorare l'interazione città-porto, valutando sia le attrezzature legate ai servizi portuali che al commercio, alla direzionalità ed alla cultura, attività propriamente urbane così come individuate nell'ambito del "Sistema Urbano Portuale".

In tale approfondimento dell'interazione città-porto, un ruolo di rilievo è occupato dagli "innesti portuali e urbani" cioè da quelle direttrici di percorso che garantiscono il legame infrastrutturale del porto con le grandi viabilità (carrabile e ferrata) nazionali, oltre che al legame fisico e sociale tra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività della città stessa.

Si è avuta pertanto, l'occasione di sperimentare "dal vivo" il passaggio dal tradizionale sistema di pianificazione regolativo verso un approccio che privilegia la dimensione "strategica", ossia una visione analitica e condivisa del futuro della città e del territorio, che ha portato ad unificare le procedure di pianificazione sotto l'egida dell'interazione città-porto.

IL DIBATTITO

Alessandra Floriani - Ecosfera S.p.A.

Gli obiettivi del dibattito

Nella programmazione delle due giornate seminariali, il pomeriggio dedicato al dibattito è stato volutamente previsto come uno spazio libero – se si vuole, autogestito – per quanto attiene sia la partecipazione che i temi da affrontare.

Una scelta finalizzata a far sì che l'incontro seminariale, oltre ad essere occasione per comunicare e diffondere, grazie alle relazioni programmate per le due mattinate, un ampio scenario sul cosa i programmi Dicoter hanno fin qui prodotto, fosse anche luogo di confronto e di riflessione comune e di patrimonializzazione allargata sul *come* ciò sia avvenuto, con quali difficoltà, con quali soluzioni via via individuate nei diversi contesti.

Un obiettivo scaturito dalle valutazioni sui risultati degli incontri e dei confronti bilaterali, che hanno segnato l'azione di accompagnamento e di ascolto condotta dal Dicoter, anche per il tramite delle assistenze tecniche centrali, lungo il percorso di implementazione dei programmi, e che avevano posto in evidenza questioni che, nel caso dei programmi di sviluppo urbano e territoriale di "ultima generazione", come S.I.S.Te.M.A. e Porti e Stazioni, assumono carattere di assoluta centralità. Questioni che, pur apparentemente entrate nel "lessico familiare" di quanti – amministratori in primo luogo – si sono cimentati e si cimentano con la programmazione dello sviluppo urbano e territoriale, rappresentano nei fatti punti dirimenti di criticità, nodi gordiani che è tanto più necessario imparare a sciogliere se si considera che attorno ad esse, alla diffusione delle capacità di darvi positiva soluzione, ruotano i risultati che il Paese, i suoi diversi contesti territoriali e le città in primo luogo sono chiamati a conseguire nella nuova stagione programmatoria per il rilancio del proprio posizionamento competitivo.

Riproporle ad un dibattito aperto, impostato sulla informalità delle domande e delle risposte, non poteva che costituire parte integrante di un incontro seminariale volutamente inteso e programmato, nella sua totalità, come momento di lavoro e di riflessione comune.

I temi del dibattito

Tre i temi sui quali si sono incentrate domande e risposte che hanno animato il dibattito:

- partenariato interistituzionale e *governance* di programma/progetto;
- democrazia deliberativa e meccanismi di partecipazione;
- "conflitto" ovvero condizioni di compatibilità tra intersettorialità dei programmi di sviluppo urbano e territoriale e ordinarietà amministrativa.

Di seguito, per dar conto del dibattito, si è scelta la formula che – si ritiene – più si presti ad evidenziarne i contenuti salienti, piuttosto che le dinamiche di interlocuzione.

Partenariato e governance di programma e di progetto

S.I.S.Te.M.A. e Porti e Stazioni, al di là delle loro rispettive peculiarità, si attestano entrambi attorno ad un unico obiettivo strategico: progettare lo sviluppo traguardando i potenziali competitivi locali attraverso un'ottica che, superando una visione localistica ed autoreferenziale, valorizzi le opportunità offerte dall'armatura e dal posizionamento territoriale, per fare rete/sistema e creare complementarità attorno a progetti di sviluppo condivisi. "Strumento" disponibile: le esternalità derivabili da assi e nodi della grande armatura infrastrutturale nazionale e transeuropea.

Il disegno tracciato dal Dicoter per i due Programmi è un circolo virtuoso *bottom-up/top-down* alimentato da una rete di alleanze/partenariati "orizzontali" e multilivello a geometria variabile. Ma se questo è l'assunto e l'obiettivo ci si è chiesti se è possibile governare un partenariato a geometria variabile; come tradurre il partenariato in governance di programma e di progetto e come dotarsi di un assetto di program/project management che assicuri i risultati; e se e a quali condizioni le città, come sostiene l'UE, possono essere i motori di tali processi.

Molteplici ma, in sostanza, convergenti le risposte: l'esperienza partenariale interistituzionale rappresenta comunque un momento di crescita per le Amministrazioni comunali e vi è diffusa consapevolezza che, ormai, il partenariato a geometria variabile è divenuto di fatto un obbligo per poter sviluppare un sistema efficace di *governance*. Ma la permanenza di rapporti gerarchici tra amministrazioni non agevola il rapporto interistituzionale e conseguentemente il rapporto con i privati. Con l'introduzione di un sistema di *governance*, che ci è imposto dalle strategie UE che informano la programmazione 2007-2013 e che il QSN struttura e declina, tutto cambia e deve cambiare. E questo impone di gestire l'uscita dal sistema gerarchico tradizionale, che permane nei fatti al di là delle riforme intervenute, per aprirsi all'esterno, sapendo che l'ostacolo è superabile con un cam-

biamento di mentalità prima che di assetto costituzionale e istituzionale. E' d'altra parte vero che l'essere capofila di processi di pianificazione strategica e di programmazione complessa dello sviluppo urbano e territoriale spinge le città ad attrezzarsi, a ricercare soluzioni e ad assumere iniziative per attivare forme di *governance* e quindi ad essere attori e motori di tale processo di crescita, fino a creare condizioni di confronto e di cooperazione anche in contesti transnazionali. Maggiori le difficoltà per le Province, soprattutto in realtà regionali che le vedono di fatto prive di deleghe in materia di pianificazione e programmazione dello sviluppo, relegandole – su questi temi - ad un ruolo di animatori, di facilitatori.

Democrazia deliberativa e meccanismi di partecipazione

La programmazione e la progettazione partecipate, per coinvolgere nei processi di co-decisione - oltre ai soggetti istituzionali e agli *stakeholders* - la società civile, è un tema nato in Italia con i primi programmi complessi ed è oggi divenuto centrale non solo come espressione di democrazia deliberativa ma anche quale via obbligata per la prevenzione di conflitti. Ma è a chiedersi se e in che misura le diverse forme di partecipazione che vengono adottate sono realmente efficaci.

Un tema che ha trovato due risposte univoche che vanno direttamente al cuore del problema: i processi, i metodi e i meccanismi partecipativi tradizionali non sono all'altezza dei nuovi e complessi fenomeni da governare; non riescono a rompere le barriere della diffidenza e della contrapposizione di interessi, perché basati su regole politiche. Ciò non ostante i meccanismi partecipativi non devono, in nessun modo, essere normati e, tanto meno, essere normalizzati. La strada da intraprendere anche per i processi partecipativi è quella della democrazia deliberativa alimentata da una nuova e rafforzata capacità di comunicazione istituzionale, che veda le Amministrazioni organizzarsi, non solo per le loro parti politiche ma anche con il coinvolgimento dei propri Uffici, dichiarando – non normando e standardizzando - le regole della deliberazione partecipata; anche ponendo scadenze al tempo della condivisione delle scelte.

Condizioni di compatibilità tra intersectorialità dei programmi e ordinarietà amministrativa

Le Amministrazioni locali pur dimostrando crescenti capacità progettuali, non sono ancora, mediamente, in grado di andare "oltre l'ordinario", di rompere e superare settorialismi e chiusure, prima di tutto al proprio interno, per guardare ai propri territori come *un'unica* "infrastruttura di contesto" su cui incardinare le scelte per affrontare e sostenere la competizione globale e da cui partire per creare alleanze tra città. Che cosa frena l'inverarsi di questo, pur indispensabile, salto di qualità.

Una, tra molteplici risposte, per lo più orientate a problemi di organico e di organizzazione interna, presenta un valore dirompente: le novità del quadro amministrativo, tra cui l'elezione diretta del Sindaco, unitamente al ciclo politico ed alle sue scadenze parossisticamente ravvicinate, hanno purtroppo contribuito non poco a frenare la capacità di "andare oltre l'ordinario", decretando la transitorietà delle scelte, fino a renderle effimere e l'instabilità di meccanismi che dovrebbero, viceversa, poter dispiegare nel tempo le proprie potenzialità.

Si ringraziamo tutti coloro che hanno contribuito al dibattito con interventi e/o documenti.

CORRIDOIO MERIDIANO E AUTOSTRADE DEL MARE

IL PROGRAMMA “PORTI E STAZIONI” NELL’AMBITO DELLE INIZIATIVE DELL’AMMINISTRAZIONE DEL COMUNE DI PALERMO

Vincenzo **Polizzi** - *Comune di Palermo, Responsabile del Procedimento per l’attuazione del programma.*

In qualità del Responsabile del procedimento per l’attuazione del “*Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni*”, proposto dal Comune di Palermo, le Ferrovie dello Stato e l’Autorità Portuale di Palermo, espongo solo brevi considerazioni in merito al significato che questo programma ha, fino ad oggi, assunto nel contesto delle iniziative intraprese dell’Amministrazione comunale.

Nella proposta di candidatura, redatta dall’*“Urban Center”* della Città di Palermo, il sistema di interventi ipotizzato dal programma è fortemente e coerentemente inquadrato nell’ambito della vigente Variante Generale al PRG e nel contesto delle iniziative intraprese dall’Amministrazione Comunale, quali i precedenti programmi integrati, oggi in vario stato di attuazione, e il Programma Integrato Territoriale (P.I.T.) della città, finanziato con fondi strutturali 2000-2006.

Uno sforzo di coordinamento delle iniziative che avvantaggia l’azione locale orientata alla riqualificazione dei contesti urbani, creando delle utili sinergie tra risorse ed esperienze maturate in più momenti e da vari soggetti promotori.

Il programma, inoltre, è inquadrato nel contesto delle linee programmatiche tracciate per la redazione del Piano Strategico cittadino e delle sue azioni di avvio, quali quelle della individuazione delle Aree di Trasformazione Integrata (ATI).

L’articolazione della città in ATI, definibili come aree caratterizzate da risorse territoriali peculiari, consente di affrontare i processi di riqualificazione con criteri specifici per ogni singola area, non perdendo di vista, però, il quadro complessivo delle trasformazioni da avviare.

Il Programma “*Porti e Stazioni*”, interessa due delle dodici ATI individuate per l’intera città: l’ATI 1 “*Waterfront centrale – Sampolo – Arenella*” e l’ATI 2 “*Danisini Lolli Notarbartolo*”.

L’ATI 1, che comprende il fronte a mare della parte centrale della città e parte del tessuto urbano ottocentesco e di alcune borgate storiche, è caratterizzata dalla presenza dell’area portuale, dell’area ferroviaria di Sampolo e da alcune grandi attrezzature, quali la Fiera del Mediterraneo, il Carcere dell’Ucciardone e la Caserma Cascino.

Nell’ambito della pianificazione strategica cittadina, nell’ATI 1, denominata “*Città degli scambi e dell’innovazione*”, sarà potenziata la rete di servizi capace di incrementare la capacità del commercio e dell’impresa, soprattutto nel campo dell’innovazione.

L’ATI 2, che comprende parte del tessuto ottocentesco e parte dell’espansione urbana del secondo dopoguerra, è caratterizzata dalla presenza delle aree ferroviarie della ex Stazione Lolli e della Stazione Notarbartolo, dal giardino storico di villa Malfitano, dagli ex Cantieri Doucrot, oggi utilizzati come centro culturale, e dal museo della Zisa.

Nell’ambito della pianificazione strategica, nell’ATI 2, denominata “*La città internazionale della cultura*”, va potenziato il sistema di aree, servizi e infrastrutture per il supporto all’internazionalizzazione della cultura.

Già nella proposta di candidatura del programma, pertanto, le aree ferroviarie e portuali ed i tessuti a margine, sono comprese entro “*Aree di intervento prioritario*”, inquadrare in un contesto di iniziative che riguardano ambiti urbani più estesi e definite sul piano delle principali destinazioni funzionali che dovranno essere previste.

Rispetto alle esperienze di redazione ed attuazione dei precedenti programmi integrati, pertanto, l’attività inerente il Programma Porti e Stazioni è stata avviata con un’ipotesi iniziale molto più approfondita e coerente.

Il coinvolgimento, inoltre, come partner di programma, delle Ferrovie dello Stato e dell’Autorità Portuale, ha contribuito enormemente a facilitare ed accelerare i processi decisionali.

La sistemazione delle aree ferroviarie dismesse o sottoutilizzate e del fronte a mare, se pure compresa nei precedenti programmi integrati, non aveva mai condotto ad avanzamenti significativi, proprio per la difficoltà di istituire un dialogo tra gli Enti coinvolti. La collaborazione tra Enti, regolata dall’attività degli organi istituiti nell’ambito del programma, “*Cabina di Regia*” e “*Comitato di Strategia*”, è stata, invece, fin dall’inizio, aperta e propositiva.

In attuazione del Programma, sono state approfondite, come ipotesi planivolumetriche, le “*Aree di intervento prioritario*” ed, per taluni casi, sono state avviate le progettazioni preliminari.

Particolarmente significativi, per il ruolo che posseggono rispetto alla città e alle aree urbane limitrofe, sono state le progettazioni del nuovo fronte a mare, dell’area di Sampolo e dell’area ferroviaria Lolli Notarbartolo.

La progettazione del nuovo fronte a mare e, principalmente, del nuovo Porto, affronta il ruolo di quest'ultimo come nodo centrale del "corridoio meridiano", come "portale" regionale e locale: interfaccia urbana del sistema degli scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano.

Il processo di pianificazione è stato orientato alla definizione ed armonizzazione delle scelte progettuali inerenti le aree funzionali del porto tradizionale con quelle relative alle aree di margine, più prettamente urbane.

La progettazione della nuova interfaccia città porto mira a potenziare alcuni "innesti" ridisegnando gli assi di penetrazione e rendendo i varchi più permeabili. L'intervento progettuale riguarda soprattutto le aree in cui le attività portuali sono integrabili con quelle urbane, che posseggono una grande attrattività per funzioni residenziali, commerciali, culturali e del tempo libero, che possono divenire spazi di interazione e di integrazione, ed ove si possono addensare le nuove centralità urbane.

Relativamente all'area ferroviaria Lolli Notarbartolo, con gli interventi di riuso della ex stazione Lolli, per funzioni culturali espositive, e l'utilizzazione dell'area della Stazione Notarbartolo, che, essendo in trincea, può essere facilmente coperta, è possibile ipotizzare una trasformazione, da "cesura urbana" in "cerniera urbana" delle aree interessate.

Il planivolumetrico elaborato ricompone il tessuto viario, prima interrotto dalla ferrovia, e completa i tessuti edilizi a margine, mantenendo la parte centrale dell'area come sistema di giardini. Tra i nuovi spazi restituiti alla città, assume particolare rilevanza l'area della Stazione Notarbartolo, nodo importante della mobilità urbana, sia nelle condizioni attuali che nelle ipotesi di previsione a medio e lungo termine. In prossimità di quest'area si prevede siano addensate nuove funzioni pubbliche e private, (spazi per esposizioni temporanee, biblioteca civica, mediateca, sale spettacolo, attività ricettive e ricreative, uffici, ecc) con un nuovo sistema urbano, che si introduce nel preesistente trasformandone radicalmente il significato.

Per l'area della stazione Sampolo, dopo avere sviluppato alcune alternative di intervento finalizzate al potenziamento della piastra logistica esistente, considerati gli elevati costi di realizzazione, la difficoltà del potenziamento dei collegamenti con il porto, la esiguità dell'area, alla luce dei programmi di sviluppo infrastrutturale in atto perseguiti dall'Autorità Portuale, nell'ambito delle attività del programma è stato ipotizzata la dismissione delle attività ferroviarie attualmente espletate ed inerenti il traffico merci, limitando l'area ferroviaria quella necessaria al passaggio della linea metropolitana.

Le aree così ricavate potranno, quindi, essere riconvertite ad uso urbano. In questo modo è notevolmente potenziato e migliorato il sistema di interventi già previsti nell'area, sia dal PRG che dai pretendenti programmi integrati, inerenti la realizzazione di un "centro della municipalità", con un centro congressi, un sistema di servizi per la collettività e un grande parco urbano.

Definite le ipotesi di trasformazione possono contestualmente essere avviate le approvazioni e le attività inerenti la ricerca di promotori privati.

IL CORRIDOIO MERIDIANO COME DISPOSITIVO PER LA COMPETITIVITÀ DELLE GATEWAY CITIES DEL MEDITERRANEO. I PROGETTI DI CONNESSIONE E RIGENERAZIONE PER PALERMO CAPITALE

Maurizio Carta* - Responsabile scientifico e coordinatore del Programma "Porti e Stazioni" di Palermo

Le piattaforme strategiche nell'ottica del Corridoio Meridiano di connettività mediterranea

Il Dicoter, attraverso i suoi più recenti programmi di studio e sperimentazione sui territori (S.I.S.Te.M.A., Porti e Stazioni e Proiezioni territoriali dei DSR), propone un'immagine del territorio italiano che supera la tradizionale articolazione in locale e globale, livelli territoriali e contesti amministrativi, nodi e reti, proponendo una nuova visione capace di integrare livelli istituzionali, settori di intervento, attori ed interventi, alimentando una "governance multilivello" che propone un'Italia delle "interdipendenze selettive" come scenario di competitività, coesione e cooperazione nel contesto europeo ed internazionale di sviluppo. La proposta innovativa, confluita nel QSN 2007-13, è infatti articolata in:

- *piattaforme produttive territoriali*, costituite da quei territori distrettuali emergenti che hanno avviato processi di competitività per accedere ai grandi circuiti internazionali;
- *territori urbani di snodo*, costituiti da quei sistemi città-territorio che hanno la capacità di fungere da "commutatori" tra i grandi flussi internazionali e i territori locali, e per loro natura predisposti a fungere da "ambienti innovatori";
- *fasci infrastrutturali di connessione*, considerati come una combinazione efficace delle diverse reti di flusso che dovranno garantire non solo la facilità delle comunicazioni di beni e persone, ma anche una agevole propagazione dei servizi "quaternari" e delle conoscenze che rappresentano il vero valore aggiunto dell'economia contemporanea.

I programmi del Dicoter intendono quindi guidare la selezione delle strategie di intervento per restituire ai territori le qualità di *connettori* e *elementi di coesione* che possono alimentare le logiche di *clustering*, alimentando costantemente i flussi che percorreranno i fasci infrastrutturali; contemporaneamente si indirizza la definizione degli elementi cardinali di una efficace *territorializzazione strategica* che guarda al territorio come "produttore di progetti", come selezionatore di istanze, come "voce" da

ascoltare e “capitale” da trasformare in valore.

Le questioni sopra espresse trovano risposta nella specializzazione italiana, e del Mezzogiorno in particolare, in cui il cosiddetto “capitalismo di territorio” diventa la risorsa primaria, costituita dalle eccellenze territoriali, dai palinsesti culturali e paesaggistici, dalla posizione geografica e dall’offerta di qualità che può generare nell’ottica delle crescente *soft economy*. Inoltre, la sfida della competizione territoriale che a partire dal 2010 si giocherà nell’area euromediterranea necessita di rafforzare, consolidare e connettere alle reti lunghe gli elementi di valore identitario perché questi non soccombano a causa della presenza di soggetti più competitivi sul mercato dell’offerta di territori disponibili alla localizzazione di attività o maggiormente attrattivi per agevolazioni sui costi di produzione.

Il Corridoio Meridiano come scenario di cooperazione e dispositivo territoriale per la competitività

Nello scenario sopra descritto, il Dicoter ha redatto nel 2006, con la consulenza scientifica di chi scrive, uno Studio di Fattibilità per l’attivazione di un nuovo Corridoio intermodale che attraversa longitudinalmente il Mediterraneo. Il nuovo corridoio, denominato “Meridiano”, viene visto come un *dispositivo attivo* capace di funzionare come redistributore di flussi, come attivatore di nuove reti e come potenziatore di sistemi locali, contribuendo ad una più generale “ricentralizzazione” del Mediterraneo in un’ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo.

Il nuovo “Corridoio Meridiano” alimenterebbe la creazione di una *armatura* euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della auspicabile redazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo capace di agire per la definizione di politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell’area MEDA fondati sull’uso equilibrato e competitivo delle risorse locali in un’ottica di sistema transnazionale.

Nella visione del Corridoio Meridiano, la nuova stagione di pianificazione strategica delle città e dei sistemi territoriali di riferimento rappresenta un’occasione per infondere nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città e attraverso la connettività di reti lunghe alle armature territoriali locali.

L’Europa e il Mediterraneo sono oggi attraversati da potenti forze di agglomerazione spaziale capaci di agire come fattori importanti per l’addensazione spaziale dei sistemi locali (nei casi in cui la massa delle risorse non è abbastanza elevata), per l’interconnessione dei *milieux*, per il potenziamento dei tessuti territoriali dei contesti delle aree urbane, utilizzate a loro volta come connettrici ai fasci infrastrutturali che attraversano l’area mediterranea.

L’obiettivo dello studio è quello di produrre un nuovo scenario di competitività entro cui possono agire i sistemi territoriali del Mezzogiorno, con particolare riferimento al sistema Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia, riequilibrando, attraverso il *Corridoio Meridiano*, il disegno dei corridoi trans e pan-europei, fortemente centrati sul rafforzamento ferro-strada del cosiddetto “ipercentro mitteleuropeo”. Il Corridoio Meridiano, quindi, contribuirebbe a intersecare trasversalmente i corridoi radiali esistenti producendo un più efficace effetto di “armatura” capace di contribuire alla competitività, ma soprattutto alla “coesione” territoriale e al riposizionamento delle piattaforme territoriali del Mediterraneo.

La Piattaforma territoriale della Sicilia occidentale nell’ottica del Programma Innovativo “Porti e Stazioni”

Nel quadro delle Piattaforme strategiche individuate dal Dicoter, la Sicilia è interessata dalla Piattaforma Transnazionale Meridiana (Gioia Tauro-Catania-Augusta) e dalla Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale (Palermo-Trapani-Termini Imerese). In particolare, la piattaforma strategica della Sicilia Occidentale è centrata attorno al nodo metropolitano di Palermo, e rappresenta il punto di snodo e di distribuzione dei flussi del Corridoio Transeuropeo I e costituisce uno dei nodi di primo livello del Corridoio Meridiano per l’intercettazione, la ridistribuzione e la trasformazione produttiva dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale. La piattaforma è caratterizzata dai territori urbani di Palermo-Termini Imerese e Trapani, i quali si offrono come un sistema metropolitano multipolare e come importanti terminali delle autostrade del mare. Le aree portuali di Palermo e Termini Imerese, in particolare, stanno procedendo ad un’azione di clusterizzazione e di integrazione con le aree industriali e con l’interporto che ne moltiplicherà il rango e che contribuirà a definire meglio la domanda di trasformazione delle città.

In una dimensione di governance multilivello, i progetti di riqualificazione e sviluppo delle città metropolitane, i programmi innovativi per la rigenerazione urbana (e tra questi soprattutto il Programma “Porti e Stazioni”), i progetti di sviluppo delle reti infrastrutturali (soprattutto il potenziamento dei nodi) e il potenziamento delle piattaforme logistiche integrate formano un’armatura di potenzialità e progettualità che deve essere ricondotta a coerenza generale, che deve perseguire la competitività non a discapito della coesione.

Pertanto, le prime riflessioni progettuali relative al territorio-snodò di Palermo riguardano quattro questioni principali:

- investimenti strategici nelle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- potenziamento dei nodi portuali e delle attrezzature retroportuali;
- rimodulazione della geometria della rete aeroportuale;
- potenziamento dell’intermodalità.

La diagnosi individua la necessità di un potenziamento delle funzioni metropolitane di Palermo attraverso azioni di specializzazione quaternaria (Capitale culturale del Mediterraneo, città creativa) e di proiezione internazionale come nodo primario delle autostrade del mare, attraverso il potenziamento del sistema portuale integrato Palermo-Termini Imerese ed attraverso azioni di sistema con Trapani.

Il Programma Innovativo “Porti e Stazioni” per Palermo, quindi, è chiaramente alimentato da una potente visione strategica trans-scalare, la quale consente:

- di incrementare la disponibilità delle risorse finanziarie attivate sul territorio attraverso l'aumento della massa critica dei soggetti della produzione, dello scambio e della trasformazione e alimenta un mosaico del know-how in un'ottica di filiera transnazionale;
- di rafforzare la promozione delle identità e marketing territoriale della città in un'ottica di distretto mediterraneo.

Finalità generale del programma “Porti e Stazioni” è dunque un poderoso intervento di “ricentralizzazione” delle aree urbane interessate, non solo attraverso la riqualificazione dei contesti ferroviari e portuali e la dotazione di nuovi servizi collettivi, ma soprattutto attraverso la ridefinizione o la localizzazione di funzioni di rango di città metropolitana in grado di utilizzare il ruolo di “centri” e “porte” che le stazioni ferroviarie e i porti stanno progressivamente assumendo all'interno dei processi più avanzati di rigenerazione urbana e competitività territoriale.

Il contributo al Piano strategico per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione di Palermo Capitale

L'ambizione di Palermo di un riposizionamento tra le “Piccole Capitali”, cioè tra le città metropolitane europee di secondo livello richiede che i processi di trasformazione e riqualificazione in atto ed i progetti di sviluppo avviati siano ricondotti ad una visione strategica del futuro della città in grado di coinvolgere tutte le forze politiche, economiche, sociali e culturali della città e di produrre “buone pratiche” di riqualificazione e sviluppo. Richiede anche capacità di raccordare le iniziative previste alle risorse esistenti, al bilancio comunale ed alle previsioni di entrata connesse ai progetti urbani, ai programmi integrati e ai fondi strutturali europei. Nonché di attivare nuovi canali finanziari legati alla valorizzazione urbana, attingendo al sempre più poderoso flusso di capitali privati che chiede di investire su progetti credibili e solidi di rigenerazione urbana.

Nell'ambito del Piano strategico per Palermo Capitale, avviato nel 2004 e entrato in fase operativa alla fine del 2006, sono state individuate 12 Aree di Trasformazione Integrata (ATI), vaste aree strategiche per l'avvio del processo di riqualificazione, sviluppo e promozione della città, caratterizzate dalla presenza di importanti risorse territoriali sulle quali sono stati avviati progetti di trasformazione e per le quali è necessario procedere ad azioni integrate di recupero architettonico ed urbano, riqualificazione ambientale, rigenerazione sociale, rivitalizzazione economica, marketing territoriale e comunicazione urbana. L'articolazione dalla città in ATI consente di affrontare con modalità dedicate i processi di trasformazione delle singole aree, richiedendo in ogni caso una particolare attenzione alle aree di interfaccia e non perdendo di vista il sistema urbano generale, avendo come costante riferimento la “visione di futuro” che il piano strategico intende promuovere.

Il Programma “Porti e Stazioni” agisce su due ATI, attraverso l'elaborazione di Programmi Strategici di Trasformazione, i quali hanno il ruolo di definire le identità prevalenti di ogni ATI in funzione della struttura generale della città e di assegnare ad ognuna delle aree di trasformazione un ruolo preciso nel sistema urbano, connettendo e rendendo coerenti tutti gli interventi già programmati ed alimentando la promozione di altri, ritenuti il necessario complemento per la realizzazione complessiva del progetto assegnato alle aree.

La rigenerazione dell'area del Waterfront centrale

L'ATI del waterfront centrale rappresenta una delle realtà più complesse del progetto di trasformazione della città, non solo per la presenza del porto commerciale e del porto antico, ma anche per alcune aree in trasformazione o in rifunzionalizzazione che richiedono un quadro di elevata coerenza. L'area è delimitata a nord dalla presenza dell'ex stabilimento della Chimica Arenella e dal sistema costiero dell'Acquasanta, l'ex manifattura Tabacchi (oggi acquistata da un gruppo di privati con l'obiettivo della sua riqualificazione per attività ricettive) e il sistema Cantieri navali-Porto commerciale, che chiede attenzioni e funzionalità specifiche, il Porto turistico della Cala, arrivando a sud fino al porticciolo di Sant'Erasmo passando per il Foro Italico, nuovo giardino pubblico. Verso l'interno i capisaldi dell'area sono la Fiera del Mediterraneo (la quale dovrà essere adeguata alle esigenze di un moderno sistema fieristico), l'area della stazione ferroviaria Sampolo (in parziale dismissione) e del Mercato Ortofrutticolo (che sarà trasferito in un'area più adeguata) e l'area della Caserma Cascino (per la quale dovrà essere trovato un accordo con l'Agenzia del Demanio nell'ottica di un più generale progetto di valorizzazione). L'area comprende anche l'antica borgata marinara del “Borgo Vecchio” e i siti archeologici del Castello a Mare e di San Pietro.

Il nuovo carattere che il Programma intende assegnare all'area è quello della “città degli scambi e dell'innovazione”, attraverso il progetto di un'armatura urbana di infrastrutture e servizi capaci di potenziare le capacità di scambio, di produzione e commercio, con particolare riferimento ai settori dell'innovazione e della creatività.

Il progetto prevede la riqualificazione e il riposizionamento strategico di alcune aree dismesse o in trasformazione sulle quali attivare un sistema di servizi alla collettività e all'impresa per la ricerca, lo sviluppo e l'esposizione di produzioni e servizi legati all'innovazione, anche in connessione con il carattere portuale dell'area. L'area funzionerà come sorta di "incubatore urbano" per le attività legate all'identità marina e nautica o alla qualità del paesaggio d'acqua. L'area si offre quindi come "distretto" di servizi, reti e occasioni per le imprese dell'intero sistema palermitano che vogliano potenziare i loro assets innovativi e le opportunità di internazionalizzazione, trovando un sistema integrato di esposizione e ricettività dedicata, di infrastrutture di collegamento e di servizi per il potenziamento degli scambi e della diffusione dei prodotti.

La ricentralizzazione dell'area Lolli-Notarbartolo

L'area si configura come uno snodo strategico per fluidificare il sistema della mobilità urbana e per delocalizzare alcune centralità urbane. Essa è caratterizzata dall'asse che dalla Fossa di Danisinni arriva alla Stazione ferroviaria Notarbartolo, passando per l'ex Stazione Lolli. Comprende al suo interno alcuni nodi di centralità urbana quali l'area dell'ex Fabbrica Ducrot (oggi Cantieri Culturali), il Castello arabo-normanno della Zisa, le Ville Malfitano, Serradifalco e Filippina. Le strategie in atto comprendono il completamento del Centro di Municipalità Ducrot, con la localizzazione di alcuni servizi di alto rango quali la Scuola Nazionale di Cinema, il Museo Mediterraneo di Arte Contemporanea e i centri di cultura internazionali, a cui va aggiunto il completamento del Parco della Zisa.

Il carattere assegnato all'area in virtù della sua vocazione prevalente è quello della "città internazionale della cultura", cioè un sistema di aree, servizi e infrastrutture per il supporto all'internazionalizzazione della cultura mediterranea già promossa dalla presenza del Museo Mediterraneo di Arte Contemporanea, dal Museo della Zisa, dalla Fondazione Whitaker.

La prima area bersaglio su cui si sta agendo si articola attorno alla Stazione ferroviaria Notarbartolo e all'ex Stazione Lolli (oggi acquistata da un gruppo di privati per la sua riqualificazione ad attività culturali), comprendendo alcuni nodi di centralità urbana quali i Cantieri Culturali e il Castello arabo-normanno della Zisa. La vocazione prevalente dell'area ruota attorno ai due grandi progetti del Museo Mediterraneo di Arte Contemporanea e della Scuola Nazionale di Cinematografia. Entrambi i progetti, per il loro carattere di attrattori di livello internazionale richiedono di essere integrati con un sistema di accessibilità, ricettività dedicata, spazi produttivi ed espositivi di cui il programma di rigenerazione urbana si sta facendo carico. Il progetto prevede la riqualificazione dell'area ferroviaria con la copertura della trincea e la progettazione di una piastra di servizi la quale conterrà, oltre a funzioni direzionali e commerciali, anche il nuovo "Portale" della città: un grande edificio pubblico con funzioni di stazione ferroviaria, mediateca del contemporaneo, attività ricettive speciali e luoghi per l'*edutainment*. La *vision* propone un nuovo centro con il ruolo di "distretto della cultura mediterranea".

Dalla visione guida al Masterplan per il waterfront: la nuova città d'acqua

Palermo come "città-porta" (*gateway city*) è la visione guida del nuovo piano strategico della città, la quale orienta in maniera evidente il progetto per la rigenerazione del waterfront. La progettazione del nuovo porto di Palermo, infatti, ne affronta soprattutto il ruolo di terminale di una rete globale di trasporto, ma in uno scenario ben definito quale quello Mediterraneo, ridefinito dal nuovo scenario del Corridoio Meridiano, il quale ricentralizza il Mezzogiorno come piattaforma logistica e produttiva euro-mediterranea.

Pianificare il waterfront vuol dire anche migliorarne la funzione di porta regionale e locale: interfaccia urbana del network di scambi, commerci, viaggi, flussi e prodotti che lo attraversano. Progettarlo significa potenziarne la funzione di interfaccia con la città, varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, si producono flussi e si generano economie territoriali. Anche dal punto di vista dei processi di riqualificazione urbana l'area del *Waterfront centrale* è considerata come una delle aree più feconde di creatività urbana dove strategie, piano e progetto, servizi e imprese possono trovare un'integrazione nel segno della qualità. Relativamente alle attività da svolgere, constatato che buona parte delle aree prioritarie di intervento dell'ATI 1 rientrano all'interno del perimetro dell'Autorità Portuale, per il quale si sta già procedendo alla definizione di un nuovo Piano regolatore portuale, si è ritenuto opportuno che tutte le attività riguardanti le aree di intervento sul waterfront siano direttamente coordinate dall'Autorità Portuale in modo da garantire il profilo di efficienza amministrativa che il Programma Innovativo richiede.

Il "Master Plan per la rigenerazione del waterfront urbano" intende quindi essere lo "strumento di scenario" attraverso il quale l'Autorità Portuale di Palermo realizza la strategia di valorizzazione e sviluppo competitivo del Porto di Palermo, anche attraverso la sua riprogettazione come terminale delle Autostrade del Mare. Il Master Plan comprenderà quindi in un unico piano i risultati della pianificazione territoriale, della programmazione economico-finanziaria, della riorganizzazione funzionale e della progettazione urbanistica ed architettonica.

La richiesta di uno strumento diverso nei contenuti, nelle finalità e nei modi operativi, si è collocata del resto in una fase di avanzata riorganizzazione del trasporto marittimo e, di conseguenza, del porto inteso non più come scalo terminale, ma nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

Non solo è necessario recuperare alla città l'intero arco portuale, ma soprattutto gli spazi di connessione significativi tra le aree portuali a maggior vocazione urbana e i tessuti più prossimi della città: innesti, ma anche affacci, aperture della città sul porto. La progettazione della nuova interfaccia città-porto mira a potenziare alcuni degli innesti, ridisegnando gli assi di penetrazione e rendendo i varchi più permeabili. L'intervento progettuale riguarda soprattutto le aree in cui le attività portuali sono integrabili con quelle urbane (stazione marittima e terminal, nautica da diporto, uffici direzionali, servizi, etc.) e che posseggono una grande attrattività per funzioni residenziali, commerciali, culturali e del tempo libero: sono spazi di interazione e di integrazione, dove si possono addensare le nuove centralità urbane del waterfront, le quali costituiscono l'indispensabile "leva immobiliare" per la sostenibilità economica delle opere pubbliche.

Per la definizione del Master Plan del waterfront, sono state definite alcune strutture operative anche ai fini della verifica di coerenza tra piano di intervento del Comune, dell'Autorità Portuale e delle Ferrovie dello Stato, nonché per l'ottimizzazione del coinvolgimento attivo del partenariato privato. Il Master Plan è sviluppato attraverso il lavoro congiunto e coordinato (anche con la Cabina di Regia del Programma Innovativo in ambito urbano "Porti e Stazioni" nonché con il Ministero delle Infrastrutture, quale Autorità di Gestione del Programma) di tre organismi (il Comitato Scientifico, il Comitato Consultivo e l'Officina di Architettura) adeguatamente supportati dalla consulenza specialistica di esperti nelle aree prioritarie di intervento. L'Officina del Porto è il principale "motore progettuale" per la rigenerazione del waterfront, è un luogo della riflessione, dell'analisi, della progettazione e della comunicazione.

A partire dalla visione guida di Palermo come *gateway city* il Masterplan propone una strategia chiara che si articola in due opzioni operative: da un lato il miglioramento funzionale del porto e dall'altro la progettazione della città d'acqua come "città creativa", capace di generare nuova qualità e rinnovate economie urbane.

Il primo obiettivo strategico viene perseguito attraverso una maggiore specializzazione delle aree portuali al fine di identificare e attrezzare la "macchina portuale", un'area dotata delle necessarie attrezzature e livelli di sicurezza per migliorare le *performances* di connessione sovralocale.

Il secondo obiettivo strategico si identifica con il progetto del waterfront urbano offrendo alla città non solo nuovi spazi, ma soprattutto nuove modalità e stili di vita.

Il Masterplan propone quindi tre tipi di porti: il "porto liquido" identificato dalla nautica da diporto e dai servizi culturali e per il tempo libero, interconnesso alla città (Sant'Erasmo, Foro Italico, Molo Sud e Cala). Il secondo elemento è il "porto permeabile", cioè l'area per la crocieristica e per il traffico passeggeri con una stretta relazione di interscambio con la città e con il sistema stradale (Banchina Sammuzzo, Molo Vittorio Veneto e Molo Piave). Infine la terza tipologia è quella del "porto rigido" impermeabile e protetto nel suo perimetro per consentirne l'efficienza (Molo Piave e banchina Quattroventi, Cantieri Navali).

Luogo simbolo della strategia di rigenerazione del waterfront è il Molo Trapezoidale: luogo ibrido in cui si contendono lo spazio l'antico Castello, gli edifici dei primi del Novecento, alcuni opifici e le aree di stoccaggio delle merci. La visione per il futuro immagina di farne il luogo principale di innesto tra porto e città, il simbolo della "città-porto" che permette al tessuto urbano di penetrare fino all'acqua e all'immagine marina di connotare nuove forme dell'abitare. Il progetto per il "quartiere d'acqua" prevede la riqualificazione del tessuto edilizio esistente con il recupero degli edifici industriali per dedicarli all'insediamento di artisti, di designer e di musicisti, della classe creativa che ne potrebbe utilizzare gli spazi a loft come residenza, laboratori e spazi espositivi per l'arte contemporanea e le forme più dinamiche dell'espressione artistica. La presenza di un canale e di una darsena alimenterà nuove forme di socialità e di residenza sull'acqua. Infine, la parte più esterna e vicina al mare, in sintonia con il nuovo carattere creativo del quartiere, ospiterà la "Città delle arti contemporanee e dell'innovazione": un sistema complesso di spazi e edifici che fungerà da motore della produzione artistica, musicale e multimediale della città integrato con servizi – un acquario ad esempio – ed attività legate al fronte a mare. Per il Castello a Mare, in fase di progressivo scavo e restituzione alla fruizione, viene progettato un parco che ricuce le diverse aree dell'ex molo. Residenza e ricettività, commercio, uffici e servizi culturali, attrattori turistici e nuove centralità urbane diventano i nuovi *assets* strategici in grado di guidare la rigenerazione della nuova città d'acqua. Gestione efficace dei flussi di merci e di persone, insediamento della classe creativa, riqualificazione della città e potenziamento del rango metropolitano caratterizzano il programma di Palermo, trovando un equilibrio tra capitalismo delle reti e qualità del territorio.

Figura 1: Schema delle principali relazioni che il Corridoio Meridiano intercetta



Figura 2: Le piattaforme territoriali strategiche della Sicilia



Figura 3: Andamento dei flussi di traffico del Porto di Palermo

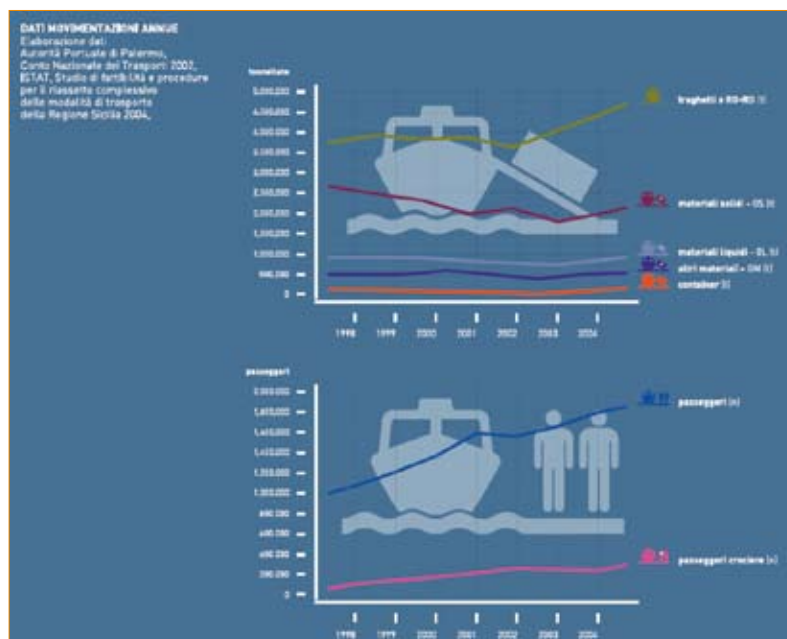


Figura 4: Le nuove aree di trasformazione del waterfront



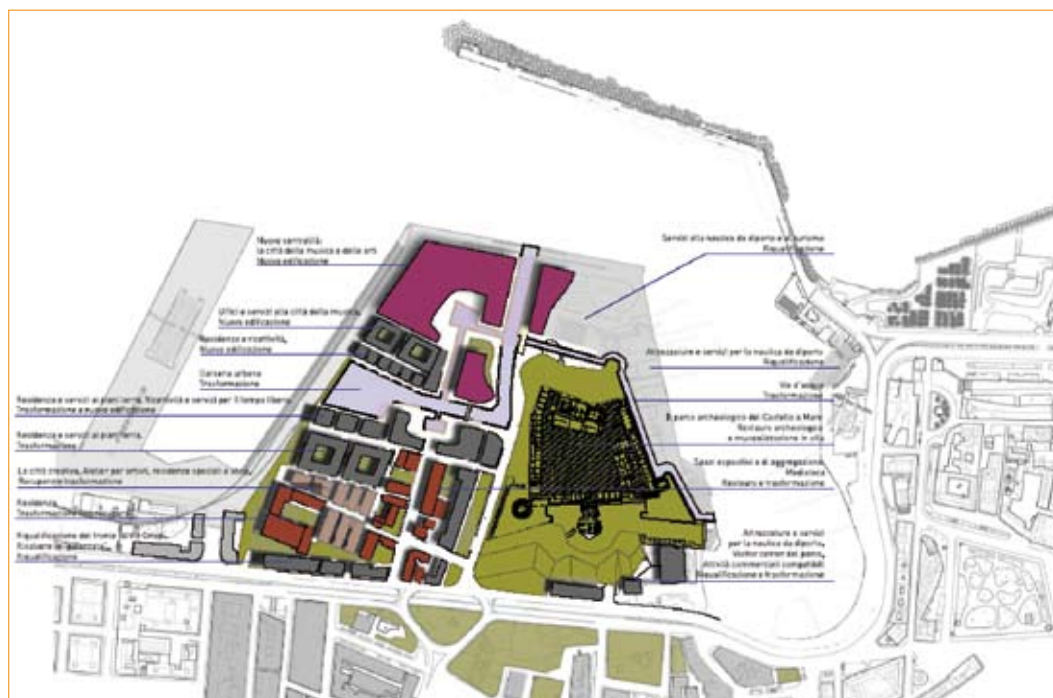
Figura 5: Il waterfront come integratore del sistema ecologico



Figura 6: Le tre famiglie della nuova città-porto



Figura 9: Lo schema di massima del progetto urbano per il Molo Trapezoidale



Bibliografia di riferimento

- Bonomi A., "Il modello italiano di capitalismo", in *AREL Informazioni*, 2, 2005.
- Bonomi A., "Geocomunità e piattaforme produttive. Pianificazione urbana e sviluppo socioeconomico nel caso italiano", in *Rassegna*, n. 82, 2006.
- Clementi A., "Un avvenire possibile del territorio italiano", in Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2007.
- Carta M., "Il Corridoio Meridiano come armatura di connessione delle piattaforme produttive del Mezzogiorno", in *Urbanistica* n. 129, gen-apr 2006.
- Carta M., "Palermo Capitale. Piani e progetti per la nuova città creativa policentrica", in C. Monti, M.R. Ronzoni (a cura di), *L'Italia si trasforma. Città in competizione*, Bologna, BolognaFiere, 2006.
- Carta M., "Waterfront di Palermo: un manifesto-progetto per la nuova città creativa", in *Portus*, n.12, novembre 2006.
- Carta M., "Sicilia Occidentale", in Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, *Il territorio come infrastruttura di contesto. Contributi alla programmazione 2007-2013*, pp.165-, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2007.
- Fontana G., "La dimensione spaziale delle politiche europee", in *Urbanistica dossier*, n. 83, febbraio 2006.
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Dicoter, *Verso il QSN 2007-13*, Roma, 2005.
- Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, *Il territorio come infrastruttura di contesto. Contributi alla programmazione 2007-2013*, Roma, Ministero delle Infrastrutture, 2007.
- Palermo P.C., *Trasformazioni e governo del territorio*, Milano, FrancoAngeli, 2004.
- Rossi N., *Mediterraneo del Nord. Un'altra idea del Mezzogiorno*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- Veltz P., *Des lieux et des liens. Politique du territoire à l'heure de la mondialisation*, Paris, Aube, 2002.

PROSPETTIVE ED OPPORTUNITÀ PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA CITTÀ E DELLA PORTUALITÀ. L'ESPERIENZA DI ANCONA

Carlo Amedeo **Paladini** - RUP Porti e Stazioni Comune di Ancona

Il Programma Innovativo in Ambito Urbano denominato “Porti e Stazioni” riguarda le “zone adiacenti alle stazioni ferroviarie delle grandi città e quelle limitrofe alle maggiori aree portuali nelle quali in particolare siano presenti condizioni di degrado urbano e sociale e vi sia la necessità di riqualificare insediamenti di edilizia residenziale”.

Il Programma di Ancona è localizzato in un ambito urbano specifico: la zona del Mandracchio con la Mole Vanvitelliana e il retrostante quartiere Archi che costituiscono una parte del waterfront urbano. Dal punto di vista morfologico si tratta di una parte estremamente delicata, in quanto costituisce una sorta di corridoio stretto, da una parte dal mare, e dall'altra dal ripido dislivello del colle Astagno dove domina la Cittadella che inizia a salire alle spalle del quartiere Archi. Questa sorta di strettoia naturale ha sempre costituito uno dei nodi problematici della viabilità cittadina, sia per quella diretta al centro della città che per quella diretta al porto, in quanto il varco del Mandracchio ha costituito per lungo tempo l'ingresso principale alla zona industriale portuale. Alla presenza della infrastruttura viabilistica si deve aggiungere quella ferroviaria con la linea per il trasporto delle merci che arriva all'estremo opposto del golfo fino ai cantieri navali.

Il Programma intende esaltare il ruolo cerniera tra *la prima* e *la seconda* Ancona del quartiere Archi, un ruolo che negli ultimi decenni ha perso a causa del pesante traffico diretto al porto.

A questa complessità infrastrutturale si deve aggiungere la necessità della riqualificazione del quartiere degli Archi nato alla fine dell'800 con una precisa e riconoscibile identità morfologica come quartiere dei pescatori.

Il quartiere è ora interessato da un diffuso degrado delle strutture architettoniche, degli spazi pubblici di relazione e da un vero e proprio fenomeno di sostituzione sociale, dovuto alla massiccia presenza di immigrati, e dei relativi problemi di integrazione e di offerta di residenze e servizi adeguati.

Attualmente la situazione della viabilità su gomma è migliorata relativamente al traffico pesante in entrata e in uscita al porto, in quanto tale traffico è stato intercettato in due punti:

- all'ingresso della città a ovest nella zona della Palombella con un sovrappasso che dalla statale 16 conduce alla parte nord del porto dove sono ubicati i cantieri della nautica da diporto;
- all'inizio di Via Marconi, vicino alla stazione ferroviaria, con il sovrappasso che costituisce la parte finale dell'Asse Attrezzato che conduce all'area industriale portuale ed al molo sud.

Relativamente alla viabilità su rotaia, è ancora presente la linea che corre sul confine dell'ambito portuale e che serve per il trasporto della merce ai cantieri navali. La stessa linea è utilizzata anche dal traffico passeggeri locale che utilizza la stazione marittima come fermata posta strategicamente quasi al centro della città. La ferrovia costituisce un limite fisico fra la città e l'ambito portuale dove si trovano il Mandracchio (porto nella sua parte più interna) la Mole Vanvitelliana e il centro fieristico.

Nel programma dell'Amministrazione Comunale e dell'Autorità Portuale, previsto nel Piano del Porto, c'è il trasferimento definitivo dello sbarco delle merci rinfuse dal Porto Storico alla nuova darsena, che consentirà di ridurre l'inquinamento sulla città dovuto a tali traffici.

Il Programma individua le “infrastrutture per la comunicazione e di relazione”, per perseguire l'obiettivo generale della riqualificazione urbana e sociale del quartiere Archi situato nell'ambito della città consolidata tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo adiacente il porto e la stazione ferroviaria di Ancona. Tale obiettivo generale si articola nei seguenti obiettivi specifici:

- decongestionamento dell'area urbana dal traffico pesante in entrata ed uscita dal porto di Ancona attraverso lo sviluppo dell'intermodalità mare-ferro;
- implementazione dell'efficienza dei collegamenti porto-territorio;
- riqualificazione del tessuto connettivo urbano (vie, piazze, risalite, servizi pubblici e luoghi di aggregazione) nell'ambito del quartiere Archi;
- riqualificazione delle cortine edilizie lungo l'asse di accesso alla città dalla Stazione ferroviaria al quartiere degli Archi;
- riqualificazione dell'asse stradale Stazione-via Marconi-ingresso Galleria S.Martino;
- valorizzazione del rapporto fisico tra il porto-prima periferia-città consolidata.

Il Programma è concettualmente strutturato in base a tre sistemi: il sistema infrastrutturale principale (collegamento porto-territorio); il sistema infrastrutturale secondario (collegamento fra gli ambiti urbani interessati dal progetto) e il sistema della riqualificazione urbana costituito da interventi puntuali su elementi ricompresi nell'area del Programma stesso.

Attraverso la realizzazione degli interventi del sistema infrastrutturale principale viabilistico e ferroviario si ottiene un più efficace collegamento fra l'infrastruttura portuale e il territorio. Questa razionalizzazione permette al sistema infrastrutturale secondario di scaricare il traffico pesante e di svolgere prevalentemente per il traffico leggero la funzione di collegamento fra ambiti urbani.

A questo si aggiunge la progettazione di una serie di percorsi pedonali che hanno l'obiettivo di superare in punti strategici il dislivello fra la quota del porto e quello dei colli a ridosso per raggiungere senza l'utilizzo di automobili, strutture, servizi e aree residenziali.

Agendo quindi sui primi due livelli si agisce sul sistema delle relazioni e delle connessioni, al terzo livello competono gli interventi sugli elementi puntuali del sistema, ovvero interventi a carattere edilizio e di riqualificazione urbana, su tratti di strada, piazze, monumenti, residenze localizzate prevalentemente nell'ambito del quartiere Archi, fulcro dell'intero Programma.

Le azioni inserite nel Programma di competenza dei tre soggetti coinvolti: A.P. di Ancona, RFI, Comune di Ancona sono le seguenti:

- Azione 1 - Collegamento su rotaia nuova darsena - area ferroviaria;
- Azione 1a - Collegamento su rotaia nuova darsena - area ferroviaria, tratto A.P., intervento di competenza dell'Autorità Portuale di Ancona;
- Azione 1b - Potenziamento degli impianti della stazione di Ancona in dipendenza dell'allaccio alla rete ferroviaria del Racordo Nuova darsena, tratto R.F.I., intervento di competenza di R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana);
- Azione 2 - Parcheggio interrato piazzale ovest e riqualificazione del fabbricato Viaggiatori della Stazione ed integrazione nell'ambito urbano, intervento di competenza di R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana);
- Azione 3 - Riqualificazione della viabilità, degli spazi e servizi pubblici nell'ambito del quartiere Archi, intervento di competenza del Comune di Ancona;
- Azione 4 - Recupero delle cortine urbane lungo l'asse di accesso alla città all'interno dei quartieri Archi e Stazione, intervento di competenza del Comune di Ancona;
- Azione 5 - Sistema di risalite per il superamento del dislivello fra la quota del porto e quella della collina a ridosso, intervento di competenza del Comune di Ancona.

Il finanziamento complessivo concesso dal Ministero al Comune di Ancona per il Programma Innovativo in Ambito Urbano è pari a € 928.272,54. Tale finanziamento viene impiegato per il miglioramento degli spazi pubblici e della qualità della vita nei quartieri limitrofi alla stazione ferroviaria e al porto.

I criteri di impiego di tale somma sono:

1. progettazione di interventi di competenza comunale;
2. realizzazione di alcuni interventi localizzati nell'ambito individuato dal Programma.

All'interno del Programma sono state finanziate le azioni n. 3, 4, 5, di competenza comunale, limitatamente alle seguenti linee di attività:

- Azione 3: progetto dell'intervento;
- Azione 4: cofinanziamento per la realizzazione dell'intervento da parte di soggetti privati;
- Azione 5: progetto di fattibilità dell'intervento.

Le attività di concertazione

La concertazione tra i vari soggetti coinvolti è stata attivata tramite l'istituzione di un tavolo tecnico di coordinamento che vede partecipare di volta in volta:

- i firmatari del Protocollo: Regione Marche, RFI, Autorità Portuale di Ancona, Comune di Ancona;
- i referenti per le Aree e i Servizi del Comune: Area Urbanistica, Edilizia e Ambiente, Area Lavori Pubblici, Servizio Pianificazione Urbanistica Generale, Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa, Servizio Progettazione Lavori Pubblici, Servizio Verde e Arredo Urbano, Servizio Interventi di Riqualificazione Urbana, Servizio Infrastrutture Varie e Traffico, Servizio Tecnologico Lavori Pubblici, Servizio Patrimonio, Servizio Ragioneria, 2^a Circoscrizione;
- i gestori di rete rappresentati dalle società di servizi comunali: Multiservizi s.p.a., per i servizi acqua, gas e fognature, Anconambiente s.p.a., per il servizio illuminazione pubblica ed i servizi di igiene ambientale, Conerobus s.p.a., per i servizi di trasporto pubblico locale;
- altri Enti: Provincia di Ancona, Questura di Ancona.

Gli scopi del tavolo tecnico di coordinamento sono:

- lo scambio di conoscenze inerenti le azioni del Programma in capo ai vari attori;
- la condivisione degli obiettivi e delle linee di intervento;

- la risoluzione di eventuali criticità;
- la semplificazione delle procedure;
- l'informazione relativa ad eventuali finanziamenti regionali per la realizzazione degli interventi.

Il tavolo tecnico ha effettuato numerosi incontri su tematiche specifiche a cui di volta in volta hanno partecipato i soggetti interessati, oltre al gruppo di lavoro del Servizio Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Ancona.

Le attività di partecipazione e di comunicazione

Il successo delle operazioni di recupero urbano ed il buon utilizzo degli spazi pubblici trae ottimi risultati dalla collaborazione sinergica tra amministrazione locale e mondo sociale costituito dai comitati di quartiere, dalle associazioni e dal volontariato. Il piano di azione che ha caratterizzato la partecipazione al Programma si è basato su di una preventiva indagine demografica e sociale e sulla lettura del tessuto sociale.

La lettura del tessuto sociale del Quartiere Archi-Stazione è stata effettuata tramite:

1. la mappatura dei servizi pubblici, delle sedi di associazioni e comitati, dei principali spazi e luoghi d'incontro presenti nel quartiere Archi-Stazione e in un bacino di utenza percorribile a piedi;
2. alcune interviste condotte a una serie di soggetti portatori di interessi all'interno del quartiere, in grado di farci capire meglio le dinamiche sociali che caratterizzano il quartiere e i problemi esistenti;
3. la stretta collaborazione con la II Circoscrizione e con il suo Presidente, che si è attivato per coordinare e agevolare la rete di relazioni con le associazioni e gli abitanti del quartiere, oltre che per illustrarci tutte le iniziative organizzate dalla Circoscrizione stessa e che coinvolgono direttamente il quartiere.

La partecipazione dei cittadini ha caratterizzato fortemente questo Programma Innovativo, attraverso la sperimentazione di tecniche e forme di coinvolgimento:

- incontri pubblici presso il quartiere in occasione della fiera cittadina degli Archi con distribuzione di questionari con i quali veniva richiesto ai cittadini quali fossero i problemi del quartiere, come fossero percepiti e quale fosse l'ordine di priorità degli interventi progettuali proposti;
- presentazione pubblica del Programma "Viale di luci" presso la scuola elementare del quartiere: sono stati presentati partecipanti i primi progetti e le idee da sviluppare;
- esposizione nei negozi del quartiere di materiali informativi (book e brochure) e distribuzione di un nuovo questionario per capire il grado di soddisfazione riguardo alla riqualificazione del quartiere durante l'evento della notte bianca;
- presentazione pubblica di tre ipotesi progettuali relative al ridisegno di piazza del Crocifisso e alla creazione del parco della rupe retrostante e distribuzione di questionari con i quali ciascun cittadino ha potuto esprimere la propria preferenza scegliendo una delle tre ipotesi presentate;
- esposizione presso la sala consiliare, presso la chiesa del quartiere e presso la sede della II Circoscrizione dell'intero Programma e del processo di partecipazione;
- attivazione di un laboratorio di progettazione con gli studenti dell'Istituto Statale d'Arte "E. Mannucci" di Ancona riguardante gli aspetti dell'arredo urbano degli spazi pubblici del quartiere: fontana, sedute, delimitazioni, segnaletica che ha raggiunto un primo risultato concreto con la presentazione agli abitanti nella piazza del quartiere del modello in scala ridotta della fontana;
- predisposizione di un dossier dal titolo «dossier5_urbanistica partecipata. PIAU Porti e Stazioni Viale di luci », che riassume il lavoro svolto e illustra le caratteristiche del processo partecipativo che è poi stato pubblicato sul sito Internet comunale affinché possa essere visionato da tutti i cittadini;
- pubblicazione sul sito Internet comunale del Programma "Viale di luci" per offrire la possibilità di informarsi sul Programma, scaricare elaborati, conoscere le ultime novità legate alla partecipazione e leggere gli articoli della rassegna stampa;
- piano della comunicazione articolato in pubblicazioni sul giornale del Comune, che viene inoltrato a tutte le famiglie della città, comunicati stampa sul sito Internet comunale e distribuzione di brochure illustrativa delle linee essenziali del programma distribuita presso gli esercenti del quartiere a disposizione degli abitanti.

La qualità urbana e la sicurezza

A seguito della raccolta dei questionari, è emerso che la scarsità di sicurezza costituisce uno dei principali problemi avvertiti dagli abitanti del quartiere.

Per questo motivo si è contattata la Questura di Ancona per organizzare un incontro con alcuni agenti e poliziotti di quartiere. In seguito è stato redatto un rapporto da parte degli agenti stessi, con il quale sono state evidenziate le principali criticità del

quartiere e dal quale scaturiscono spunti utili per la messa a punto delle ipotesi progettuali nell'ottica della sicurezza e più in generale della qualità urbana. In particolare, sono emerse interessanti indicazioni per la messa a punto di accorgimenti tecnico-progettuali finalizzati sia ad un migliore controllo spontaneo dello spazio urbano da parte degli abitanti del quartiere, che ad una sorveglianza ed ad un intervento più efficaci da parte delle Forze dell'Ordine.

Il Progetto Connected Cities del Programma INTERREG IIIC

Connected Cities riguarda la mobilità sostenibile e lo sviluppo spaziale ed è finanziato da Interreg III, concentra la propria attenzione sul trasporto pubblico innovativo e sulle aree di sviluppo della mobilità.

Il progetto riunisce 25 partner in tutta Europa, in Italia sono stati selezionati i Comuni di Ancona e Ferrara.

Essi condivideranno le proprie esperienze attraverso il coordinamento degli interventi, workshop interregionali, comunicazione dei risultati e la redazione di una guida di buone pratiche.

Connected cities considera prioritarie la qualità spaziale, la sicurezza e l'accessibilità per far sì che mobilità e qualità della vita raggiungano un equilibrio sia nelle comunità urbane che in quelle rurali.

Connected Cities considera vitale per il proprio successo la divulgazione e la comunicazione delle esperienze acquisite nei vari incontri. A tal fine vengono previsti conferenze, film, pubblicazioni e la predisposizione del sito web, per informare non solo i partecipanti al progetto, ma anche le amministrazioni e gli enti locali.



Network map del progetto Connected Cities (fonte: sito Internet <http://connectedcities.eu>)

Il Comune di Ancona partecipa, in qualità di partner, al progetto Connected Cities del Programma europeo INTERREG IIIC attraverso il progetto di sviluppo della mobilità pedonale e della intermodalità in ambiti urbani complessi, contenuto all'interno del Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni".

Il quartiere Archi-Stazione si configura come una TDA (transport development area), cioè come un'area di sviluppo dei trasporti organizzata con destinazioni multiple situata nei pressi dei punti di accesso ai trasporti pubblici, importante non solo a livello urbano, ma per la natura delle infrastrutture che lo interessano anche a livello regionale e nazionale.

A tal proposito, si è sentita l'esigenza di avere una visione più organica e completa sugli scenari e i progetti relativi ai nodi infrastrutturali e logistici che insistono sul territorio.

Si è quindi proceduto ad intervistare i principali attori della mobilità regionale: in primo luogo Regione Marche e Provincia di Ancona, ossia le istituzioni con il compito di individuare gli scenari e gli indirizzi generali per il territorio, in secondo luogo i rappresentanti delle istituzioni responsabili di erogare effettivamente i servizi: Autorità Portuale, Anas, RFI, Interporto Marche, AerDorica.

I risultati si possono riassumere nei seguenti concetti chiave:

- concertazione;
- triangolo aeroporto/ interporto/porto;
- potenziamento performance territoriali attraverso un utilizzo più strategico delle infrastrutture già presenti;
- necessità di potenziare i collegamenti stradali, sia costieri che interni;
- necessità di creare una maggiore consapevolezza tra le PMI dell'importanza delle logistica.

Il coordinamento dei Programmi del Ministero

L'occasione per un coordinamento nasce dalla concomitanza di 3 Programmi/progetti promossi dal Ministero delle Infrastrutture all'interno della Regione Marche:

Programma Porti e Stazioni, Comune di Ancona;

Programma S.I.S.Te.M.A., Comune di Jesi;

Piano strategico e P.U.M., Comune di Fabriano.

I progetti/programmi sono disposti nel territorio in modo da delineare una strategia di sviluppo che si identifica con il corridoio esino ovvero con la trasversale che dalla costa arriva fino al confine con l'Umbria.

Questo corridoio costituisce la parte marchigiana della Piattaforma Territoriale Strategica Nazionale Ancona_Terni_Civitavecchia, di qui l'esigenza di un coordinamento che attraverso l'apporto dei tre singoli programmi/progetti possa costituire un sistema capace di dialogare sia con il Ministero delle Infrastrutture, che con la stessa Regione Marche.

I tre programmi presi singolarmente hanno finalità, modi di costruzione, tempistiche diverse tuttavia è anche innegabile che condividono alcuni temi fondamentali:

- mobilità;
- ambiente;
- logistica/infrastrutture.

Il valore aggiunto del coordinamento risiede nella opportunità che i tre progetti insieme possano rapportarsi al Ministero come una porzione significativa della Piattaforma Territoriale Strategica e alla Regione Marche come massa critica idonea per indirizzare la programmazione dei fondi comunitari 2007-2013, per i quali è da tempo attivo un tavolo tecnico regionale.

Dal punto di vista operativo il coordinamento potrebbe quindi raggiungere a breve alcuni obiettivi di base utili anche a verificare la effettiva concretezza della strategia sopra delineata:

- a) organizzazione del coordinamento;
- b) condivisione del sistema delle conoscenze;
- c) definizione di obiettivi comuni;
- d) formazione di un tavolo tecnico di coordinamento allargato.

INTERVENTI PER UNA RETE TERRITORIALE DI CENTRI SPECIALIZZATI PER L'INNOVAZIONE E LO SVILUPPO. L'ESPERIENZA DI RAGUSA, SIRACUSA, CATANIA

Salvatore **Zinna**, Pietro **Fazio**, Michele **Scarpulla** - RUP S.I.S.Te.M.A. Sicilia Orientale, Comuni di Catania, Siracusa, Ragusa

L'idea-programma di S.I.S.Te.M.A.

La particolarità del Programma S.I.S.Te.M.A., relativamente alla Sicilia Orientale, sta innanzi tutto nella sua articolazione territoriale, includente tre Comuni capoluoghi di provincia (Catania, Siracusa, Ragusa), e nell'idea programma, centrata sulla creazione di una rete di centri o laboratori per l'innovazione.

E' importante sottolineare le tre implicazioni principali di un sistema reticolare così concepito:

1. l'apporto ad una nuova visione strategica delle relazioni funzionali e territoriali della Sicilia orientale;
2. la possibilità di dare forma alle nuove funzioni legate alla information & communication technology, alla logistica ed ai sistemi di governance multilivello, localizzando opportunamente e configurando urbanisticamente i nodi della rete;
3. l'interazione tra infrastrutture materiali (trasportistiche) e immateriali (info-telematiche) per una gestione integrata dei flussi di persone, merci, informazioni.

L'assetto policentrico dell'armatura urbana e territoriale

Si tratta di uno dei paradigmi fondamentali nella concezione comunitaria dello spazio geografico europeo; esso ci consente di affrontare le problematiche di area vasta da un punto di vista diverso, superando l'approccio dicotomico tradizionale, con tutti i problemi e gli equivoci che ogni dicotomia comporta: rapporto urbano/rurale, dualismo dello sviluppo socio-economico e così via.

Le relazioni tra centri urbani e territori rurali possono essere così impostate e lette in un'ottica del tutto nuova, sottolineandone gli aspetti legati all'efficienza dei modelli rispetto alla capacità di accesso ed alla velocità diffusiva dei fenomeni innovativi.

Attraverso la specializzazione funzionale - nel quadro di una forte collaborazione istituzionale – è infatti possibile innalzare la competitività generale del sistema considerato. Dando per scontato il ruolo di leadership delle funzioni urbane centrali, se ne vogliono dimostrare i vantaggi a livello di sistema.

Le azioni del Programma S.I.S.Te.M.A. sono volte a consolidare ed arricchire le strategie di integrazione territoriale che i diversi strumenti di programmazione hanno posto in essere, nella prospettiva di macro-sistemi urbani e territoriali capaci di essere competitivi sotto il profilo della vivacità amministrativa, del dinamismo dell'investimento pubblico e privato, della capacità di elaborazione progettuale.

In questo senso, il Comitato di Coordinamento, appositamente costituitosi, ha deciso di stabilire un nesso speciale fra i tre studi di fattibilità di SISTeMA ed i Piani Strategici delle tre realtà, recentemente avviati dalla Regione Siciliana con fondi FAS (figura 1). Altrettanto importante è il relazionamento con altre esperienze analoghe a livello europeo, in un'ottica di *networking* e di condivisione delle migliori pratiche di programmazione.

Figura 1: Le relazioni fra i tre sistemi urbani e territoriali



Fonte: Piano Strategico "Catania Città Metropolitana"

La specializzazione funzionale dei centri

Per quanto riguarda il secondo punto, l'idea programma prevede la seguente specializzazione funzionale dei tre centri:

Catania: nei settori più avanzati della logistica del trasporto e della info-mobilità (servizi di location intelligence per la mobilità e la sicurezza) e del transfer tecnologico nei settori high-tech e bio-tech

Siracusa: nei sistemi di fruizione e gestione del patrimonio culturale ed ambientale

Ragusa: nei sistemi di qualità integrale del territorio, delle attività produttive e dei servizi.

Interesse comune ai tre centri è il rapporto tra funzioni specialistiche e servizi all'utenza (persone e imprese) in un'ottica di *k.governance* delle città e del territorio. L'obiettivo principale è cioè quello di creare una rete distribuita, ma fortemente interconnessa, di Centri o Laboratori per l'Innovazione, funzionalmente specializzati. Si può immaginare un sistema di questo tipo alla stregua di una rete neurale percorsa da correnti informative intense ed interagenti, della quale emergeranno sul territorio alcuni nodi (veri e propri neuroni ad alta specializzazione), dotati di una propria specifica visibilità, in modo tale da funzionare ed essere percepiti come *portali fisici della rete*.

Al tempo stesso tali nodi (i centri per l'innovazione) si organizzeranno al loro interno come laboratori specialistici per l'applicazione delle nuove tecnologie a tematiche di interesse comune. In maniera strettamente coordinata e con metodologie confrontabili, possono essere studiate e monitorate azioni pilota finalizzate all'elaborazione e all'implementazione di strategie e politiche d'intervento, adattabili e replicabili anche negli altri contesti urbani e nei loro hinterland di riferimento.

Le specializzazioni funzionali adottate nell'ambito del Programma S.I.S.Te.M.A., non devono essere perciò lette in un'ottica di divisione del lavoro o come criterio esclusivo di competenza; ma, al contrario, come valore aggiunto che ciascuna delle tre entità può conferire al sistema territoriale nel suo complesso.

Reti di relazioni materiali ed immateriali

In terzo luogo, il modello policentrico della Sicilia orientale prefigura e propone una stretta integrazione tra infrastrutture materiali ed immateriali: tra sistemi di trasporto e sistemi logistici, i quali ultimi sempre più stanno assumendo e sviluppando un ruolo di *intelligenza* nei confronti dei primi, assicurando una gestione integrata dei flussi di persone/merci e di informazioni.

Il Comune di Catania, in particolare, appare più direttamente coinvolto in questo tipo di problematica; sia per l'oggettiva concentrazione sul suo territorio di molte delle più importanti infrastrutture trasportistiche della Sicilia orientale; ma anche a causa dei rischi naturali cui tali infrastrutture sono soggette, con la conseguente esigenza di innovare i sistemi di monitoraggio e di sicurezza, attiva e passiva.

A parte ciò, aspetti comuni a tutti e tre i sottosistemi sono: a) la mobilità urbana e l'accessibilità delle funzioni centrali da parte del territorio; b) i collegamenti alla rete primaria e il livello di servizio della rete secondaria.

Su queste problematiche ciascuno dei tre comuni sta pensando a soluzioni non tradizionali e tecnologicamente innovative. La tematica della mobilità locale è dunque oggetto di studio, confronto e scambio per tutti e tre i laboratori.

Un esito particolarmente interessante degli studi di fattibilità del Programma S.I.S.Te.M.A. della Sicilia Orientale, è dato dall'analisi degli impatti potenziali che nuovi modelli organizzativi dei servizi generano, rispetto agli assetti spaziali e a quelli relazionali delle città e dei loro territori. In effetti, a tutt'oggi, non appaiono sufficientemente indagate le conseguenze della globalizzazione e della società dell'informazione rispetto agli assetti urbanistici e territoriali ereditati dal passato.

Il polo integrato dei trasporti della Sicilia orientale

La Sicilia orientale ospita una concentrazione davvero rilevante di infrastrutture portuali, aeroportuali, stradali, ferroviarie ed intermodali per il trasporto delle persone e delle merci; tale da suggerire la creazione di un vero e proprio sistema integrato dei trasporti, con speciali vantaggi per le funzioni produttive, annonarie e di stoccaggio, presenti e future.

L'ubicazione del polo trasportistico catanese, in particolare, consente un rapido e facile accesso sia al Porto di Catania che a quello di Augusta (in un'ottica di specializzazione dei traffici e integrazione delle rispettive funzioni portuali) e può anche giovare di una vastissima riserva di aree industriali (in particolare l'ASI di Catania), che potrebbero essere incentivate dalla creazione di una zona franca strettamente collegata alle infrastrutture portuali.

L'area vasta Catania-Siracusa-Ragusa, individuata dal Programma S.I.S.Te.M.A., si candida perciò a divenire una delle *Piattaforme territoriali strategiche* previste dal QSN, secondo le linee portanti indicate dal Ministero delle Infrastrutture.

Pur limitandosi agli aspetti relazionali di natura fisica (mobilità delle persone e delle cose), appaiono da subito evidenti le implicazioni che la creazione di un polo integrato potrebbe determinare non soltanto sull'assetto urbanistico della città di Catania ma, più in generale, sull'intera area vasta di riferimento. Ciò che è in gioco non è solo il sistema infrastrutturale, ma anche l'insieme delle funzioni logistiche di tipo strategico, che rappresentano oggi la punta più avanzata della direzionalità urbana e territoriale. Molte delle operazioni più interessanti di rinnovo urbano – che si sono compiute nel mondo negli ultimi anni – hanno riguardato

proprio la riconversione funzionale di vaste aree portuali, industriali o di stoccaggio, dismesse e recuperate a nuovi usi. In questo senso, come già detto, un aspetto particolarmente interessante risiede nell'analisi degli impatti potenziali che nuovi modelli organizzativi dei servizi generano rispetto agli assetti spaziali e a quelli relazionali delle città e dei loro territori.

Il Coordinamento degli studi di fattibilità

Il Comitato di Coordinamento ricopre una funzione molto importante nella elaborazione degli studi di fattibilità e per la convergenza dei loro esiti; esso svolge infatti un'azione di orientamento e monitoraggio, promuovendo uno scambio ed un confronto continuo tra i diversi gruppi di lavoro.

In particolare, il CdC ha delineato una traccia condivisa per l'impostazione degli studi stessi, comprendente: l'analisi del contesto; l'analisi della domanda; la valutazione dell'offerta attuale e potenziale; le proposte di intervento (impostazione e funzionamento dei centri per l'innovazione); la definizione dei modelli di interazione funzionale; l'analisi degli impatti urbanistici e territoriali di tali modelli.

Le politiche e le azioni d'intervento vengono sviluppate con particolare attenzione alle tipologie di servizio più innovative proponibili (laboratori per l'innovazione) e, nell'ambito delle azioni locali, alla progettazione dei loro modelli funzionali e relazionali.

CATANIA

L'obiettivo generale del Programma S.I.S.Te.M.A. a Catania è quello di attivare un *Centro di Location e Computing Intelligence* di supporto alla Città Digitale Metropolitana. Il Centro si occupa di rendere fruibili, attraverso una infrastruttura a banda larga caratterizzata da accessi capillari, i servizi telematici ed informatici che consentono alla comunità di persone dell'area metropolitana di muoversi e di operare in una Città virtuale capace di integrare ed estendere le attività sociali ed economiche che si svolgono nella Città fisica. Il Centro si articola nei seguenti quattro laboratori, la cui progettazione tiene anche conto di quanto si sta sviluppando a livello internazionale relativamente alle infrastrutture ed alle applicazioni di interesse delle Comunità Digitali. *Wi-Metropolis*: piattaforma telematica basata su WiMax, WiFi e Web Service per lo scambio dei messaggi e su Grid ed Ontologie per la condivisione dei dati, da integrare a quella wired e satellitare; costituisce la piattaforma attraverso cui erogare i servizi della Città digitale metropolitana ed è integrabile con il sistema sperimentale W3GO del Dipartimento di Ingegneria Informatica e delle Telecomunicazioni dell'Università di Catania.

Sistemi Metropolitani: piattaforma per la pianificazione urbanistica e territoriale dei sistemi complessi in ambito metropolitano, con ausilio di Sistemi informativi territoriali (SIT) e Sistemi di supporto alle decisioni (DSS); è integrabile con il SIT del Comune e della Provincia di Catania, il Sistema di trasporto pubblico metropolitano, l'Osservatorio socio-economico metropolitano del Comune di Catania.

Location Intelligence: sistemi informativi in tempo reale per utenti mobili, basati su Intelligent Transportation Systems (ITS) e Location Based Services (LBS), per supportare le attività di Logistica, Mobilità, Sicurezza e Business che hanno luogo nella Città Metropolitana; sono integrabili con il sistema di gestione semaforica e di controllo ambientale del Comune e con quello di informazione on line ai cittadini dell'AMT.

Digital-Metropolis: costruzione e gestione della città virtuale, della sua semantica e delle relative interazioni, allo scopo di facilitare l'utilizzo dei servizi informativi esistenti o quelli futuri rivolti alla Comunità Digitale Metropolitana, tra i quali, di particolare importanza, quello di incubazione virtuale delle imprese. Vi possono essere infatti integrati i sistemi elettronici per la governance attivati da Comune e Provincia: E-Gov per i cittadini (Progetto E-Government del MIT) e K-Gov per lo sviluppo locale (Progetto Catania Territorio di Eccellenza ICT del MIT), attivati dal Comune; Seol per le imprese, attivato dalla Provincia (Progetto E-Government del MIT). Vi possono essere inoltre integrati i progetti di incubazione per nuove imprese attivati dall'Università di Catania e dal Comune di Catania nell'ambito del Progetto Catania Territorio di Eccellenza ICT del MIT, nonché le iniziative di innovazione tecnologica del distretto HiTech-BioTech catanese (BIC, Media IRC, ecc.).

Il laboratorio Wi-Metropolis riguarda l'infrastruttura infotelematica di base della metropoli digitale, mentre gli altri tre puntano ad integrare la metropoli fisica e quella virtuale, con un'attenzione più rivolta al livello fisico nel laboratorio sui Sistemi Metropolitani, al livello virtuale nel laboratorio sulla Digital Metropolis ed all'interconnessione tra i due livelli in quello di Location Intelligence.

Wi-Metropolis

I sistemi di comunicazione e di elaborazione che sono alla base dei laboratori prima delineati di Location Intelligence e Digital Metropolis non andranno sperimentati solo per i loro risvolti funzionali e di compatibilità con gli standard di trasmissione dell'informazione nel settore ITS (vedi protocollo ARTIST) o con gli standard sul Web Semantico (vedi protocollo W3C), ma si dovrà anche studiare attentamente il problema delle prestazioni (tempi di risposta e throughput) ricercando per ogni applicazione di interesse della Comunità Digitale la soluzione tecnologica più adeguata a garantirne il funzionamento ottimale e una diffusione

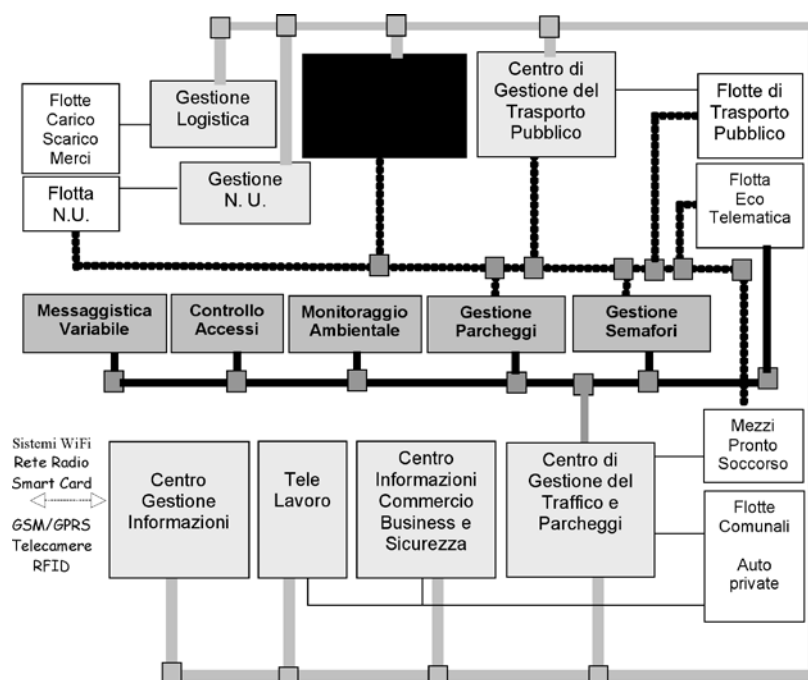
capillare nel territorio a costi bassi, onde evitare di innescare fenomeni di *digital divide* metropolitano.

Fermo restando che in genere le applicazioni *Location Based* si rivolgono ad utenti mobili che utilizzano la telefonia cellulare o reti Wi-Fi e Wimax ad hoc, per un corretto dimensionamento della rete digitale wired, è comunque utile analizzare quando e come gli utenti interagiscono con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica o con i sistemi di Governance della PA.

Questa esigenza pone tre ulteriori vincoli al sistema info-telematico di base e cioè: i) consentire un'accessibilità ai dati di amministrazioni diverse con la tecnologia dei web-service; ii) supportare applicazioni che integrano i dati di varie amministrazioni con la tecnologia del GRID computing; iii) facilitare la ricerca e l'utilizzo dei servizi informativi su Web con la tecnologia delle Ontologie.

Per questo motivo la piattaforma info-telematica di base sarà basata sull'architettura W3GO del Dipartimento di Ingegneria Informatica e delle Telecomunicazioni dell'Università di Catania che, come detto, è costituita da una rete WiMax, WiFi e Web Service per lo scambio dei messaggi potenziata dalle tecnologie Grid ed Ontologie per il web semantico e la condivisione dei dati (figura 2).

Figura 2: Piattaforma Telematica per la Info-Mobilità (lato server)



Fonte: *Ontology based intelligent mobility systems* - Faro, A.; Giordano, D.; Musarra, A.; IEEE Int. Conf. Systems Man and Cybernetics Washington 2003

Governance urbana: Sistemi informativi territoriali e non solo

La Città digitale non è una forma di alienazione dalla Città reale, ma un sistema che ne integra e ne estende le funzioni. Per questo motivo la Governance dei sistemi metropolitani, basata su una buona pianificazione urbanistica e territoriale, è alla base di un progetto di città digitale metropolitana. Rispetto ai metodi di approccio tradizionali, la pianificazione urbanistica dello spazio metropolitano deve essere affrontata non solo in modo interdisciplinare, ma soprattutto con la consapevolezza che esso è sede di sistemi complessi riguardanti sia le infrastrutture di base che le attività produttive ed i servizi. In questo senso occorre sempre più fare ricorso alle tecnologie dell'ingegneria informatica e dei sistemi complessi, costituendo gruppi di lavoro capaci di integrare i metodi tradizionali dell'urbanistica e dell'architettura con le tecnologie dei SIT e quelle di supporto alle decisioni, in modo da: i) identificare, sulla base di valutazioni qualitative e quantitative (sia crisp che fuzzy), le situazioni funzionali e/o territoriali più rilevanti nel contesto metropolitano; ii) formulare gli schemi interpretativi degli assetti spaziali e relazionali ad esse correlati, valutando l'applicabilità e l'efficacia, in termini urbanistici e produttivi, delle funzioni/attività che si svolgono nella Città digitale metropolitana, con particolare riferimento ai settori della logistica, della mobilità, della sicurezza e del business; iii) definire gli interventi di trasformazione urbana e territoriale ipotizzabili in tali situazioni, a livello metaprogettuale.

I sistemi informativi territoriali (SIT) sono da tempo uno strumento importante per analizzare un'area territoriale, pianificarne la gestione e prendere decisioni sul suo sviluppo. La visualizzazione cartografica di dati spaziali a carattere tematico fornisce una

raccontano la rappresentazione della realtà o la simulazione di possibili scenari, attraverso cui chi gestisce può comprendere: come i processi (sociali, economici, di trasporto, etc.) si manifestano sul territorio; quali sono le condizioni che consentono a questi processi di evolvere in modo corretto e quali sono quelle che ne possono causare una evoluzione non desiderata; cosa bisogna fare per mantenere e rafforzare le condizioni per lo sviluppo ottimale e come contrastare le condizioni che tendono a fare uscire il sistema da livelli accettabili di funzionamento o addirittura dai livelli di sicurezza.

I SIT costituiscono però solo un primo passo verso una gestione efficace dei sistemi territoriali, specialmente di quelli a carattere metropolitano, dove i processi da analizzare riguardanti la logistica, la mobilità e la sicurezza non sono né semplici, in quanto dipendono da molte variabili, né lineari in quanto possono divergere improvvisamente uscendo dal controllo, come nel caso dei processi caotici tipici del traffico veicolare.

Pertanto i SIT devono essere arricchiti da sistemi di supporto alle decisioni (DSS), possibilmente sviluppati con le tecniche di soft-computing proprie dell'intelligenza artificiale, capaci di trattare fenomeni complessi sulla base di regole che gli stessi DSS estrapolano dalle regolarità statistiche o relazionali tra i dati a disposizione, senza l'ausilio di modelli analitici difficili da identificare.

Per essere ancora più utili i DSS devono essere capaci di interagire con i gestori del sistema, non solo in forma numerica, ma anche attraverso domande e risposte espresse in linguaggio naturale, in modo da fornire rappresentazioni e suggerimenti semanticamente rilevanti, piuttosto che informazioni basate su scale di misura spesso poco indicative dell'entità dei fenomeni sotto osservazione.

Intelligent Transportation Systems e Mobile Location Intelligence

L'idea che la soluzione dei problemi territoriali di una metropoli sia solo una questione di urbanistica e trasporti è il frutto di una visione immobilistica, talvolta mitigata da un approccio di tipo ridistributivo dei valori dei suoli. Oggi, con l'avvento di internet, non è più così e l'informazione sul tipo di ingorgo stradale e su come limitarne le conseguenze è altrettanto importante della costruzione di una nuova strada; l'informazione in tempo reale sulle condizioni delle strade può evitare incidenti gravissimi; l'informazione su dove andare ed eventualmente su come concludere una transazione senza spostarsi da casa o dal luogo di lavoro, è di fondamentale importanza per diminuire il traffico e l'inquinamento. Per questi motivi si è pensato di attivare un Laboratorio di Location Intelligence capace di fornire in tempo reale agli utenti mobili le informazioni necessarie sia alla loro mobilità e sicurezza che per le loro attività di logistica e di business. Sul piano tecnico questo laboratorio si baserà sulle tecnologie degli ITS e del Mobile Computing.

Se l'integrazione dei SIT con i DSS intelligenti è necessaria per evitare l'approssimazione, molte volte non trascurabile, che deriva dalla eccessiva semplificazione dei processi territoriali da analizzare, essa è del tutto insufficiente nel caso dei territori metropolitani. Qui, infatti, i processi non sono solo complessi ma devono essere gestiti in tempo reale, fornendo informazioni tempestive ad operatori ed utenti che si trovano sul territorio sia in postazioni fisse che in postazioni mobili.

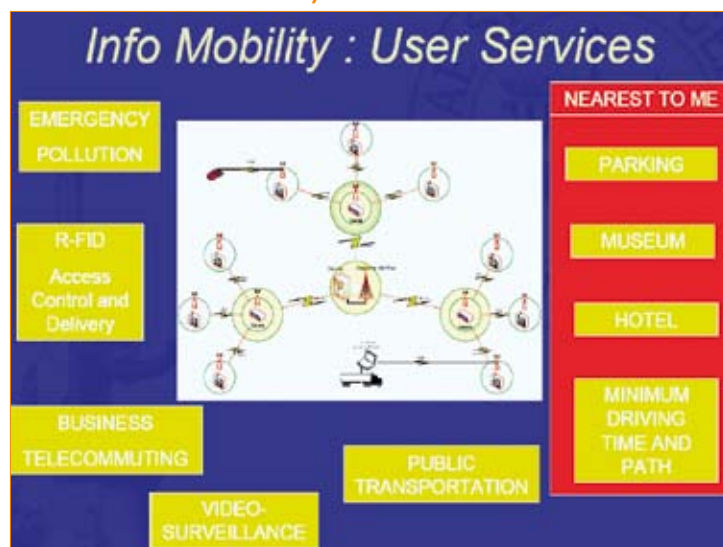
Bisogna, pertanto, sviluppare anche il segmento dei sistemi di monitoraggio e controllo, montati su piattaforme fisse e mobili (telecamere, sensori, sistemi RFID, etc.), capaci di inviare informazioni location based sui flussi di mezzi che si muovono sul territorio per trasportare merci e persone, e dotati, in genere, di dispositivi di comunicazione *wireless*. Per questi motivi i SIT, potenziati dai DSS, vanno integrati anche con i cosiddetti *Intelligent Transportation Systems* (ITS), in grado di raccogliere, elaborare e distribuire informazioni location based.

Non si deve però credere che, nei territori metropolitani, le informazioni location based su canali wireless (comunicazione telefonica, reti Wi-Fi, reti WiMax, etc.) siano importanti solo per la gestione della rete di trasporto o per supportare gli spostamenti delle persone e delle merci. Esse risultano altrettanto rilevanti per sistemi di *Location Management*, quali la sorveglianza di luoghi e persone, o di *Mobile Location Management*, quali la gestione delle emergenze.

Per questi motivi oggi vanno sperimentati sistemi di gestione territoriale più avanzati rispetto a quelli basati solo sui SIT. In questi sistemi, che con una sigla potremmo chiamare sistemi di *Mobile Location Intelligence*, i SIT sono potenziati da DSS intelligenti e da sistemi, altrettanto intelligenti, di *Location Management*, fruibili da terminali fissi e da dispositivi mobili (palmari, cellulari, etc.), sia attraverso internet che mediante reti ad hoc di tipo wireless (figura 3).

In tal modo i sistemi di logistica, mobilità e sicurezza si trasformano in sistemi del tipo *k.logistics*, *k.mobility* e *k.security*, dove *<k>* connota le funzioni proprie dei territori appartenenti alla società dell'informazione e della conoscenza.

Figura 3: Piattaforma Telematica per la Info-Mobilità (lato client: architettura di comunicazione mobile basata su WiMax e WiFi)



Fonte: Prof. Alberto Faro

Digital Metropolis

Questo laboratorio rappresenta il livello di sintesi del progetto. Esso intende fornire agli utenti una rappresentazione virtuale della metropoli digitale: con i suoi edifici-servers, che erogano i servizi informativi degli enti e delle amministrazioni che partecipano all'iniziativa; con le sue strade (costruite con la tecnologia del web semantico), che supportano la ricerca dell'informazione; con i suoi agenti artificiali, che facilitano l'interazione tra utenti e sistema virtuale. L'accesso ai vari sistemi informativi esistenti, che intendono configurarsi come servizi terminali della Metropoli Digitale, sia in forma indipendente che integrandosi tra loro, sarà ottenuta attraverso la tecnologia del Web Service e del Grid Computing.

Oltre ai servizi E-Gov e K-Gov, saranno resi fruibili attraverso una *web-farm* le forme di *incubazione virtuale* delle imprese, che si stanno sempre più diffondendo a livello italiano (ad esempio presso la Technocity di Busto Arsizio, l'Area Nolana-Clanio ed il CNA di Bologna) e che sono attualmente in corso di sperimentazione anche a Catania, all'interno del progetto del Comune denominato Territorio di Eccellenza ICT, promosso dal MIT. La *web-farm* potenziata da una *web-tv*, sarà anche utilizzata per incentivare tutte le forme di *e-culture* che hanno risvolti sia formativi (ad esempio *e-learning*) che economici (turismo culturale) e ricreativi (spettacoli ed eventi), favorendo la comunicazione (*e-government*) e la partecipazione (*e-democracy*).

SIRACUSA

L'Amministrazione Comunale di Siracusa, nell'ambito della realizzazione delle *Azioni di sistema* previste dal Programma S.I.S.Te.M.A., ha incaricato l'Associazione Mecenate 90 di elaborare uno studio di fattibilità per la creazione di un Laboratorio dedicato ai sistemi di valorizzazione, gestione e fruizione del patrimonio culturale. Inoltre, allo scopo di dotarsi di un'analisi di contesto riferita all'intera area S.I.S.Te.M.A., è stato dato incarico al CIDAC per la formulazione di una mappa ragionata delle risorse e delle domande culturali presenti a livello di area vasta.

Obiettivi dello Studio di fattibilità

Obiettivo dello Studio di fattibilità è l'individuazione di una strategia di sviluppo, centrata sulla valorizzazione integrata e innovativa delle risorse culturali e ambientali, che sia in grado di incidere positivamente sulla competitività e sull'attrattività della Città di Siracusa e, indirettamente, dell'area S.I.S.Te.M.A. nel suo complesso.

Lo Studio di fattibilità individua alcune traiettorie di intervento utili per un ammodernamento e un avanzamento del sistema di fruizione delle risorse culturali e ambientali locali, tenendo conto: da un lato, delle azioni e dei programmi già in essere, da cui si attende un contributo importante al ridisegno di nuove funzioni e centralità urbane; dall'altro, delle attuali esigenze e caratteristiche della domanda di cultura e di turismo culturale, nonché dei nuovi comportamenti di consumo ad essa correlati.

Lo Studio intende, in particolare:

- a) offrire un'approfondita analisi e un quadro interpretativo della domanda e dell'offerta di beni culturali e delle filiere collegate nella città di Siracusa, individuando punti di forza e di debolezza, in particolare sotto il profilo della qualità e quantità

- di servizi e attività per la valorizzazione, fruizione e integrazione del patrimonio;
- b) ricostruire le direttrici fondamentali dei processi di valorizzazione, trasformazione e riqualificazione urbana, in atto o programmati, con particolare riferimento al Parco di Neapolis, Porto Grande, ex Cintura ferroviaria e Ortigia, in grado di incidere in misura rilevante sulle condizioni e modalità di fruizione del patrimonio culturale e ambientale della città;
 - c) identificare modelli di intervento per lo sviluppo e l'innovazione dei sistemi di valorizzazione, gestione e fruizione del patrimonio culturale, tarati sullo specifico territorio siracusano, ma suscettibili di trasferimento, in tutto o in parte, in altri contesti della Sicilia orientale;
 - d) censire ed analizzare i "contenitori" storici di proprietà comunale, ubicati in Ortigia e suscettibili di rifunzionalizzazione, allo scopo di definire la localizzazione ottimale del Laboratorio siracusano per l'innovazione, ove possano essere sperimentate attività ed interventi di valorizzazione del patrimonio culturale.

Approccio innovativo alla valorizzazione del patrimonio

I programmi di riqualificazione e le intense attività di recupero, sviluppate nel corso degli ultimi dieci anni, hanno consentito di sottrarre il centro storico di Ortigia da una condizione di marginalità urbana, restituendogli qualità, vivibilità e piena centralità nei processi di fruizione culturale e turistica della Città di Siracusa. Altri importanti risultati, in termini di recupero e rifunzionalizzazione di ampie porzioni di città e di valorizzazione ambientale, sono attesi dai numerosi programmi in corso di attuazione, quali gli interventi di riqualificazione relativi al Porto Grande e alla ex Cintura ferroviaria.

La recente iscrizione di Siracusa nella WHL dell'UNESCO (2005), seguita a quella del Val di Noto (2002), ha peraltro favorito un processo di riconoscimento collettivo dei valori del patrimonio culturale locale, elevando anche il grado di consapevolezza della popolazione e dunque il livello di potenziale coinvolgimento nelle attività di conservazione e valorizzazione dei beni cittadini.

La crescita sostenuta dell'offerta alberghiera dal 2000 ad oggi - in particolare di quella di fascia media e alta, più che raddoppiata - conferma peraltro, insieme all'altrettanto vivace incremento della domanda turistica nello stesso periodo, il processo in atto di riconversione del modello economico locale in chiave turistico-culturale.

Oggi Siracusa offre condizioni ideali per la sperimentazione di un approccio alla valorizzazione e gestione dei beni culturali che, partendo dagli esiti positivi delle azioni fin qui intraprese e dai fattori competitivi che la città può mettere in campo a supporto della crescita del contesto produttivo urbano nell'area della cultura, introduca fattori di profonda modernizzazione nella gestione e valorizzazione delle risorse culturali.

Ambiti di azione prioritaria

La ricchezza e la diversificazione delle risorse presenti consente a Siracusa di divenire un laboratorio ideale di sperimentazione di azioni innovative che puntino a realizzare condizioni di massima integrazione fra le risorse ed i servizi di interesse culturale e turistico.

Un obiettivo importante è pertanto quello di superare le modalità con cui tradizionalmente l'offerta culturale policentrica di una città d'arte si offre al visitatore. Oggi l'offerta culturale di una città storica è, quasi sempre, mera coesistenza di musei, eventi espositivi e immobili di pregio, gestiti in maniera separata (in termini di orari, sussidi promozionali, servizi, ecc.), non collegati fra loro, se non in termini viari e fisici. Valorizzare in modo integrato il sistema di offerta culturale cittadino significa applicare alla città i criteri che presiedono alle più moderne tecniche museologiche o espositive, pensare lo *spazio urbano* come un *sistema integrato di comunicazione* (culturale, storico, estetico, ambientale), "attrezzandolo" in modo che risulti leggibile ed apprezzabile per i variegati pubblici che oggi raggiungono e visitano le città d'arte.

Coerentemente con gli attuali orientamenti della domanda, i diversi momenti e strumenti didattico/informativi, pensati in maniera coordinata e complementare, devono contribuire a costruire un sistema integrato di lettura della città e ad arricchire emozionalmente l'esperienza della visita. Le applicazioni info-telematiche e multimediali, orientate alla fruizione virtuale del patrimonio culturale, possono, da questo punto di vista, offrire importanti ausili e strumenti, anche allo scopo di contribuire ad incrementare il carattere "esperienziale" della fruizione dei beni culturali. Studi recenti hanno infatti dimostrato che il consumo culturale e turistico sarà sempre più, nei prossimi anni, marcato dalla ricerca di "esperienze": in questo contesto le tecnologie digitali svolgeranno un ruolo essenziale, nella misura in cui riusciranno a favorire l'evoluzione della visita tradizionale ad un museo o ad una città storica in un'esperienza a tutto tondo, carica di emozioni e suscettibile di essere ricordata e trasmessa ad altri.

La messa in rete del patrimonio culturale

Un terreno importante di innovazione riguarda anche le modalità di gestione di un'offerta policentrica e diversificata, come quella di una città d'arte, quale è Siracusa. Altro obiettivo prioritario è dunque dato dall'organizzazione in rete dell'offerta culturale e turistica urbana, in modo da amplificare il significato delle singole realtà e strutture di interesse turistico, elevandole a

poli di un sistema integrato, contrassegnato da un'immagine unitaria e riconoscibile.

Organizzare in rete i beni e i servizi di interesse turistico-culturale, rispettando le autonomie gestionali, organizzative ed istituzionali di tutti i soggetti interessati, significa individuare alcune linee strategiche ed alcuni ambiti operativi comuni che consentano, in un'ottica di marketing territoriale, di favorire una percezione unitaria e complessiva del sistema nei confronti dell'ambiente esterno.

In questa ottica la rete ha lo scopo di favorire lo svolgimento coordinato di funzioni e azioni volte alla promozione ed alla valorizzazione dei beni culturali cittadini, in un'ottica di collaborazione e di integrazione: a) assicurando ai diversi poli standard di qualità omogenei e sufficientemente elevati; b) offrendo servizi per il pubblico quantitativamente e qualitativamente superiori a quelli oggi erogati dalle singole unità; c) consentendo una gestione delle attività e dei servizi museali economicamente sostenibile, razionalizzando erogazione e distribuzione delle risorse e ottimizzando i costi; d) realizzando azioni di promozione e comunicazione comuni, finalizzate a favorire l'incremento della domanda in tutti i nodi della rete, e conquistando segmenti diversificati di pubblico; e) dando maggiore visibilità ad ogni polo, sia esso di maggiore o minore interesse per il pubblico, e contribuendo così a una migliore circolazione dei flussi di visitatori, anche allo scopo di superare alcune asimmetrie esistenti; f) favorendo la creazione di un'identità di marca della città e un allungamento del tempo di permanenza della domanda turistica.

Anche in questo caso le tecnologie digitali possono dare un contributo determinante per sviluppare network, creare i presupposti per il monitoraggio dei dati di domanda e di offerta, favorire un accesso facilitato da parte del pubblico alle informazioni culturali e logistiche.

Per quanto riguarda la localizzazione del Laboratorio, l'Amministrazione comunale di Siracusa ha indicato come potenziale sede il Complesso di Montevergini e Cinque Piaghe, in forza della sua ubicazione strategica nel cuore di Ortigia, delle sue rilevanti dimensioni, dell'attuale presenza al suo interno di funzioni di carattere culturale e dell'urgenza di definire un percorso progettuale di rifunionalizzazione, date le precarie condizioni di conservazione e il perdurante sottoutilizzo dell'immobile. Tale localizzazione dovrà comunque essere sottoposta ad opportune verifiche tecniche, allo scopo di accertare e valutare l'idoneità del contenitore rispetto all'ipotesi individuata.

RAGUSA

L'obiettivo generale del Programma S.I.S.Te.M.A. a Ragusa è quello di elaborare un modello di qualità, capace di determinare l'innescio di processi di sviluppo finalizzati all'affermazione del suo territorio e delle sue produzioni nelle arene competitive nazionali e internazionali.

L'Amministrazione Comunale ha affidato gli Studi di fattibilità al CEDOC (Centro di documentazione e studi sulle organizzazioni complesse e i sistemi locali dell'Università di Catania).

Ambito territoriale di intervento

L'ambito territoriale di applicazione dello Studio di fattibilità è quella del Piano Strategico *Terre Iblee Mare & Monti*, con l'obiettivo di creare un collegamento tra la parte costiera, a sud di Ragusa, e la parte montana, a nord, così da comprendere all'interno di un unico distretto l'ampio territorio che va da Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso Almo a Scicli, con la città di Ragusa chiamata a svolgere il ruolo di baricentro.

I territori dei comuni in questione comprendono un'area connotata dal sistema fluviale dell'Irminio e, in particolare, da quattro SIC (*Alto corso del fiume Irminio, Foce del fiume Irminio, Fondali della foce del fiume Irminio, Pendici del Monte Lauro*). I quattro comuni sopra indicati più il comune di Santa Croce Camerina costituiscono peraltro una delle aree geografiche individuate dall'Istat come "Sistema Locale di Lavoro". Le ragioni che inducono ad individuare tale ambito sono, oltre che di carattere ambientale e socio-economico, anche storiche e culturali: i comuni in questione dispongono infatti di un patrimonio architettonico d'eccellenza, legato in particolar modo al Barocco.

Le vocazioni agricole e zootecniche dell'area considerata possono determinare, attraverso opportune strategie territoriali, l'assunzione, da parte del sistema produttivo locale, di assetti multifunzionali aventi importanti ricadute sia sullo sviluppo economico e turistico dell'area, che sulla preservazione del suo tessuto ambientale, sociale e culturale.

Obiettivi generali dello studio di fattibilità

Il modello di qualità riguarda quattro sotto-sistemi territoriali, in considerazione della loro centralità nel «genotipo» ragusano: 1) il sotto-sistema agro-alimentare; 2) il sotto-sistema delle risorse ambientali e storico-culturali; 3) il sotto-sistema del turismo; 4) il sotto-sistema dell'ambiente urbano e della mobilità.

Il Laboratorio per l'Innovazione di Ragusa, denominato *Centro servizi per i sistemi di qualità*, svolgerà le funzioni di progettazio-

ne, studio, ricerca e divulgazione, finalizzate all'implementazione di un sistema di qualità totale – TQC (*Total Quality Community*) – del territorio. Il modello, elaborato nell'ambito del Programma S.I.S.Te.M.A. e replicabile anche in altri contesti, si pone, come obiettivo, la transizione dal «genotipo» territoriale (territorio come semplice somma di risorse) al «fenotipo» territoriale (territorio come sistema complesso di risorse che definiscono vocazioni e identità).

Il Centro dovrà dunque progettare «qualità» e diffondere metodi di controllo della stessa, monitorando costantemente – in applicazione della teoria della *pentade della qualità* – non soltanto il divario fra qualità «progettata» e qualità «ottenuta», ma anche quello fra qualità «attesa» e qualità «percepita», favorendo, attraverso strategie di comunicazione (qualità «promessa»), una corretta attribuzione della qualità, da parte del fruitore, al prodotto-territorio.

Nello specifico, il Centro attiverà, per ciascun sotto-sistema, processi di implementazione dei sistemi di qualità (ambientale, urbana, produttiva, etc.), nel rispetto del principio secondo cui la Qualità Totale aspira a sinergizzare le singole risorse territoriali facendone «sistema».

Sistema di qualità delle produzioni agro-alimentari e zootecniche

Il territorio ragusano esprime già produzioni di altissimo pregio e, proprio per tale ragione, può aspirare all'affermazione delle produzioni *specialty* su mercati sempre più ampi, anche internazionali. L'individuazione di standard di qualità per l'internazionalizzazione delle produzioni è una direttrice prioritaria per lo sviluppo del comparto agro-alimentare. È inoltre evidente lo strettissimo legame fra qualità dei prodotti, qualità dei processi e qualità ambientale, in un comparto in cui il principale fattore della produzione è l'energia generatrice della natura, con le sue peculiarità costituite dagli assetti ambientali territoriali. La funzione del «Centro servizi per i sistemi di qualità» riguarderà la diffusione, nel comparto agro-alimentare, dei disciplinari di produzione e delle certificazioni «legali» di prodotto e di processo (ISO/VISION) e delle certificazioni ambientali (ISO ed EMAS). Funzione fondamentale del laboratorio sarà anche quella di progettare e di implementare sistemi di qualità relazionale, connessi cioè alle filiere produttive e miranti alla fluidificazione delle relazioni fra livello primario (colture agrarie, allevamenti zootecnici, silvicoltura), livello secondario (trasformazione dei prodotti) e livello terziario (commercializzazione). Inoltre, un modello di sviluppo orientato alla qualità nel settore agro-alimentare deve necessariamente tener conto di ulteriori elementi di filiera, come quelli costituiti dalle attività agrituristiche e turistico-rurali, le quali – rappresentando in sé una «filiera concentrata» – assumono il ruolo di «vetrina» del comparto agro-alimentare locale e di elemento di contatto con altri comparti, come quello turistico.

Sistema di qualità delle risorse ambientali e storico-culturali

In questo ambito, il principale obiettivo è di trasformare l'insieme delle risorse in sistema di risorse, e ciò attraverso l'elaborazione e la diffusione di sistemi di qualità miranti alla preservazione ed alla gestione produttiva delle risorse stesse. La qualità ambientale può essere garantita in maniera compatibile con lo sviluppo socio-economico del territorio. L'azione del «Centro servizi per i sistemi di qualità» mirerà per l'appunto alla progettazione e diffusione dei sistemi di qualità ambientale, sia attraverso una forte azione sul tessuto produttivo, sia attraverso l'istituzione di un tavolo di concertazione con le istituzioni locali, regionali e nazionali. Il Centro dovrà inoltre progettare e implementare, insieme ai partner pubblici e privati, sistemi innovativi di gestione delle risorse ambientali e storico-culturali, con finalità sia di preservazione che di valorizzazione. Particolare interesse riveste, in tal senso, la *Valle dell'Irminio*, dal punto di vista tanto delle risorse ambientali quanto del patrimonio storico, architettonico, culturale ed etnoantropologico, legato all'ambiente urbano e rurale dei diversi comuni del comprensorio.

Sistema di qualità dei servizi turistici

L'obiettivo generale può essere identificato nella promozione di uno sviluppo turistico basato sul concetto di «intersezione dei bisogni» e incentrato su target turistici riferibili al modello del turismo culturale ed eno-gastronomico. L'offerta territoriale ragusana, nella sua ricchezza e varietà, ben si presta a soddisfare modelli di bisogno complessi, che caratterizzano target turistici a volume contenuto, ma ad alta intensità di spesa. Target di questo tipo sono particolarmente indicati per lo sviluppo di un turismo sostenibile, in quanto non generano la pressione antropica tipica del turismo di massa. In un turismo così orientato, la qualità rappresenta un valore fondamentale, sia per le singole imprese del comparto, sia per la filiera nel suo complesso, che coinvolge anche la pubblica amministrazione. L'elaborazione di disciplinari di qualità e la loro diffusione possono attivare sinergie e strategie comuni per un pieno sviluppo del comparto.

Sistema di qualità dell'ambiente urbano e della mobilità

La qualità dell'ambiente urbano è determinata da una serie di fattori, materiali e immateriali, legati altresì ai soggetti pubblici e a quelli privati, nonché, in ultima analisi, ai singoli cittadini. Ragusa appartiene ad uno dei principali sistemi locali di lavoro

della Regione Siciliana; è evidente la sua forza attrattiva e propulsiva, in termini di movimenti di merci e di persone, determinati dalla sua posizione e, soprattutto, da vocazioni produttive che si fondano storicamente su una spiccata “cultura del lavoro”. D’altro canto, il territorio è ancora carente a livello di infrastrutturale di base (autostrada, ferrovia, aeroporto), indispensabili allo sviluppo. La qualità di questo sottosistema sembra dunque dipendere da tre principali fattori: l’ambiente urbano; il sistema di relazioni, in termini di mobilità, fra ambiente urbano e ambiente rurale; il sistema di accessibilità da e verso l’esterno. In questo ambito, l’azione del “Centro servizi per i sistemi di qualità” sarà incentrata su strategie di valorizzazione dell’ambiente urbano – e ciò soprattutto attraverso il partenariato con gli enti locali – e di sviluppo e valorizzazione delle infrastrutture rurali legate ai percorsi territoriali. Per quanto concerne invece l’accessibilità da e verso l’esterno, il Centro contribuirà all’elaborazione di strategie e progetti di connessione alle grandi infrastrutture di trasporto di interesse nazionale e comunitario (Corridoi trans e pan-europei).

Le azioni locali

Le azioni locali, nel caso di Ragusa, consistono in alcuni progetti a carattere dimostrativo, nei seguenti ambiti territoriali.

Parco degli Iblei: si tratta di interventi riguardanti la conservazione e la valorizzazione degli elementi tipici del paesaggio storico agrario (recinzioni e suddivisioni fondiari con muretti a secco, filari arborei, percorsi, canalizzazioni, fontanili, edicole, mulini, metodi e tecniche colturali tradizionali, ecc.), nonché l’eliminazione di elementi estranei ed impattanti;

Parchi costieri di Torre Vigliena, Canalotti, Randello: si tratta di aree costiere di alto pregio, ubicate nella parte occidentale del territorio comunale, limitrofe ad un’area forestale demaniale ed in prossimità del parco archeologico di Kamarina; esse sono state destinate dal nuovo PRG a parco suburbano.

Sistema minerario del Ragusano: si tratta di un complesso di risorse di elevato valore archeologico-industriale e storico-culturale, direttamente accessibili dal centro storico attraverso la creazione di percorsi alternativi ed altamente suggestivi.

L’esperienza nazionale ed internazionale ci insegna che i sistemi di alta qualità produttiva agricola sono strettamente correlati ad una altrettanto elevata qualità nella gestione del territorio rurale, in tutte le sue componenti costitutive. Essi costituiscono, in altri termini, dei veri e propri *Sistemi paesaggistici*, altamente caratterizzati, frutto di una secolare interazione tra componenti naturali ed antropiche. Ne conseguono anche implicazioni dirette e consistenti sullo sviluppo turistico di tali territori; quantomeno in rapporto ai quei segmenti più pregiati, orientati ad una fruizione intelligente, colta ed in forte crescita quantitativa, soprattutto a livello internazionale. Lo sviluppo di un turismo di qualità, legato alle risorse primarie (ambientali, culturali ed agricole) del territorio, rappresenta, come già detto, la forma più efficace di promozione e pubblicità che possa essere concepita e concretamente attuata.

IL CORRIDOIO MERIDIANO COME DISPOSITIVO TERRITORIALE NEL QUADRO STRATEGICO DEL MEDITERRANEO

Nicolò Savarese* - IZI S.p.A.

*Coordinatore dello Studio di fattibilità *Il Corridoio Meridiano come dispositivo territoriale nel Quadro Strategico del Mediterraneo* nell’ambito dell’Assistenza tecnica svolta da IZI S.p.A.-Moneo S.p.A. al Programma S.I.S.Te.M.A. – Aree sottoutilizzate del Ministero Infrastrutture e Trasporti

Centralità del Mediterraneo e globalizzazione dell’Economia mondiale

L’idea del Corridoio Meridiano nasce dalla constatazione di una nuova centralità del Mediterraneo negli scenari europei di sviluppo e cooperazione territoriale. Alcuni fatti, accaduti nell’ultimo decennio, giustificano e supportano questa affermazione: innanzi tutto, le previsioni di crescita della domanda di trasporto tra l’UE e il resto del mondo e, all’interno di tale crescita, il trend del trasporto marittimo rispetto alle altre modalità di trasporto.

Lo scenario 2020, elaborato dal Progetto comunitario TEN-STAC, prevede incrementi degli scambi commerciali (oli grezzi esclusi) dell’89,9% tra l’UE e il resto del mondo. La stima della ripartizione modale (*modal split*), relativamente ai traffici indotti, appare notevolmente favorevole al trasporto marittimo (+62,5%), anche se la sua incidenza media sul totale dei traffici nazionali ed internazionali, sia interni che esterni all’UE, si limita al 19-20%.

Il secondo importante indizio è costituito dalla quota di mercato possedute dall’insieme dei porti mediterranei rispetto a quella dei porti nord-europei. Come mostra la figura 1, il divario, tradizionalmente a forte favore del Nord Europa, si è andato col tempo assottigliando, a tutto vantaggio del Sud Europa.

D’altra parte, nell’attuale quadro di accentuato squilibrio modale, a vantaggio del trasporto su gomma, solo il trasporto marittimo ne eguaglia la performance, con una crescita decennale del 40% (figura 2), mentre quello ferroviario è addirittura calato del 10%.

Da ultimo, va considerato l'exploit delle economie asiatiche (Cina e India in primo luogo), con conseguente forte e costante incremento dei traffici marittimi Asia/Europa lungo la direttrice Suez-Gibilterra, la quale intercetta il 50%, grosso modo, degli scambi commerciali di quei paesi (figura 3).

L'impatto sui flussi di attraversamento del Mediterraneo appaiono in prospettiva – secondo le previsioni effettuate dall'Euro Med Transport Project – davvero impressionanti, favorendo i grandi porti di transhipment attivatisi in questi ultimi anni nel Sud Europa. Tutto questo dà conto del fatto che il famoso Rapporto dello High Level Group del novembre 2005 (*Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions*) non solo recepisce le politiche dei trasporti all'interno della nuova ENP (*European Neighbourhood Policy*), ma assume le Autostrade del Mare come uno dei cinque assi fondamentali di relazionamento dell'UE con i Paesi Partner mediterranei e balcanici (includendo anche il Mar Rosso ed il Mar Nero).

Il Corridoio Meridiano rappresenta dunque la traduzione di questi cambiamenti in un modello spaziale innovativo, potenzialmente capace di spostare un poco più a sud l'asse baricentrico dell'economia comunitaria. Non si tratta di una ingenua costruzione geometrica, sovrapposta ad un diagramma di flussi, ma di un'ipotesi realistica di potenziamento del ruolo che le regioni mediterranee dell'UE oggettivamente potrebbero acquisire, grazie all'intercettazione di quei flussi.

Non si può tuttavia sottacere il fatto che, negli ultimi due o tre anni, alcuni dei fattori di successo prima citati, si siano andati attenuando, dimostrando ancora una volta che i fenomeni spontanei (cioè non previsti) di sviluppo, se non accompagnati e sostenuti da adeguate politiche di medio-lungo termine, rischiano di essere effimeri; se non altro in ragione della maggiore sofferenza dei numerosi competitor internazionali. Nel nostro caso non solo la Spagna, ma anche i Paesi del Maghreb e del Mashrek si sono attrezzati o lo stanno facendo molto rapidamente.

Nuovi scenari infrastrutturali e trasportistici

Per chiarire meglio il concetto suesposto, occorre considerare i due aspetti basici che stanno trasformando l'assetto della portualità mediterranea: a) il sistema di smistamento e distribuzione delle merci; b) l'inserimento dei vettori marittimi nella catena del trasporto *door to door*. Entrambi questi aspetti hanno a che fare, in qualche modo, con il sistema delle Autostrade del Mare.

Le rotte intercontinentali, che attraversano il Mediterraneo lungo la direttrice Suez-Gibilterra, sono servite, per evidenti economie di scala, da navi di enorme tonnellaggio, dotate di capacità di stivaggio di oltre 5.000 container, che presto raggiungeranno e supereranno la soglia dei 10.000. A parte il fatto che tali navi richiedono dotazioni e caratteristiche portuali del tutto speciali, non c'è più convenienza a frammentare il viaggio con scali multipli, in corrispondenza di ciascun porto o paese di destinazione. Si è così creata una nuova tipologia portuale, specializzata nelle funzioni di transhipment: i) la nave portacontainer è programmata per uno o due scali al massimo, presso terminali dedicati; ii) le operazioni di carico/scarico avvengono direttamente, senza passaggi intermedi in banchina, tra nave portacontainer e navi più piccole, dedicate esclusivamente all'inoltro delle merci a/dai porti di origine/destinazione finale (linee feeder).

I porti di transhipment tendono a localizzarsi al centro del Mediterraneo, allo scopo di ottimizzare la distribuzione dei traffici feeder, delineando un nuovo modello dell'intero sistema portuale mediterraneo (figura 4).

E' a questo punto che entrano in gioco SSS e AdM. La definizione di *Short Sea Shipping* (SSS) copre due principali tipologie di traffico a medio e corto raggio, con origine/destinazione interna al Mediterraneo: il cabotaggio e il traffico feeder.

Le Autostrade del Mare (AdM), a loro volta, sono state introdotte nel Programma TEN-T nel 1999 (Progetto n° 21) e includono quella parte dello SSS che presenta sufficienti caratteristiche di regolarità e frequenza (linee marittime colleganti stabilmente coppie di porti). Esse rappresentano una delle più interessanti componenti delle politiche di riequilibrio modale del trasporto merci, causa di inefficienze, inquinamento ambientale, congestione, costi elevati. Ma il successo di queste politiche dipende strettamente dai progressi che si registreranno, nei prossimi anni, nel campo dell'intermodalità.

Affinché il trasporto marittimo possa divenire competitivo – non rispetto alle altre modalità, ma all'interno dell'intera catena del trasporto – occorre che lo scambio intermodale sia quanto più possibile prossimo all'ottimalità. Uno stato di intermodalità perfetta o ideale si ha quando tutte le modalità di trasporto possibili sono – *coeteris paribus* - intercambiabili in qualsiasi momento ed in qualsiasi regione dello spazio geografico, senza rotture di carico, con tempi trascurabili e procedure amministrative e doganali semplici e speditive. In queste condizioni il trasporto via mare non è soltanto indispensabile tra paesi che hanno in comune solo una frontiera marittima, ma può divenire conveniente e competitivo anche tra paesi che hanno in comune anche una frontiera marittima o addirittura all'interno di uno stesso paese (cabotaggio). Un efficiente sistema di intermodalità dipende dall'efficienza dei nodi di scambio intermodale, che rappresentano perciò la vera sfida per un assetto ottimale del sistema dei corridoi trans-europei di trasporto.

Il Programma S.I.S.Te.M.A. e il QSN

Il Programma S.I.S.Te.M.A. ha dato un apporto significativo alla definizione del QSN, perlomeno per quanto riguarda due suoi assi

portanti: a) le reti e i collegamenti per la mobilità (priorità 6); b) la competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani (priorità 8). Dal Programma S.I.S.Te.M.A. hanno preso in qualche modo origine molte delle idee ed iniziative che stanno caratterizzando il dibattito e la ricerca di ipotesi innovative nel settore del trasporto: il concetto di “Piattaforme Territoriali Strategiche”; l’idea del “Corridoio Meridiano”; l’ipotesi di una riconfigurazione del Corridoio VIII; i Piani Strategici ed i PUM di 2° generazione; il Progetto “MoS.Med.I.A.”, come contributo alla definizione di un Master Plan del Mediterraneo Orientale, nell’ambito del Programma Interreg IIIB – Archimed.

L’esistenza di una “piattaforma territoriale” rimanda ad un insieme di politiche d’intervento riguardanti:

- a) il potenziamento e l’integrazione delle componenti infrastrutturali e di servizio, con particolare riferimento ai porti, ai collegamenti viari e ferroviari ai corridoi transeuropei, alle reti primarie di trasporto, ai nodi di scambio intermodale;
- b) lo sviluppo di servizi logistici e terziari avanzati, con particolare riferimento ai sistemi info-telematici di gestione in tempo reale dei vettori e dei flussi di trasporto (ITS), bene illustrati in tutte le loro potenzialità dalla Relazione del Prof. A. Faro (Sicilia Orientale);
- c) la specializzazione e la distrettualizzazione delle aree produttive connesse ai terminali di trasporto ed ai nodi di scambio intermodale, anche attraverso la creazione di zone franche e off shore e la dotazione di servizi avanzati alle imprese.

Alcuni dei progetti S.I.S.Te.M.A. per il Mezzogiorno stanno aggiustando i loro piani d’azione per supportare la formazione di piattaforme strategiche, come nel caso della Sicilia del Sud Est. L’impatto del Corridoio Meridiano e, più in generale, delle Autostrade del Mare sulle piattaforme territoriali, potrà avere effetti rilevanti sulle economie delle regioni meridionali italiane e degli altri paesi mediterranei.

L’idea di un Corridoio Meridiano intersecante il sistema mediterraneo delle Autostrade del Mare, ribalta l’orientamento nord-sud ancora prevalente nello schema TEN, alla luce di una più approfondita analisi quantitativa e qualitativa dei traffici marittimi attuali e tendenziali. Da un’attenta valutazione dei dati e delle tendenze in atto emergono, lungo l’asse mediano del Mediterraneo, potenti cluster portuali capaci già ora di intercettare una quota rilevante degli scambi commerciali intercontinentali.

Pertanto l’esistenza di un Corridoio Meridiano contribuisce non solo ad un quadro complessivo di competitività interregionale, ma anche ad un riequilibrio dei pesi tra Europa centro-settentrionale ed Europa mediterranea. Ad una condizione però: che siano messe in atto impegnative politiche di investimento territoriale, capaci di trasformare i vantaggi posizionali, trasportistici e commerciali in impulsi allo sviluppo ed all’innovazione, sia dei sistemi produttivi locali che delle reti di servizi urbani e territoriali.

Già attualmente, come abbiamo visto, i grandi porti di transhipment si localizzano al centro del Mediterraneo (Taranto, Gioia Tauro, Maraxiokk, Cagliari; cfr. figura 5). Ma anche molti dei progetti S.I.S.Te.M.A. per il Sud si distribuiscono e si sono strutturati in maniera tale da suggerire una riconfigurazione del Corridoio VIII, attualmente limitato ai terminali di Bari e Brindisi. L’ipotesi abbozzata nell’ambito dello Studio di fattibilità per il Corridoio Meridiano, prevede infatti un suo prolungamento e l’intercettazione del Corridoio I, fino a Malta, includendo la piattaforma pugliese (Bari-Brindisi-Taranto), la piattaforma dello Stretto (Messina-Reggio Calabria-Gioia Tauro) e la piattaforma siciliana sud-orientale (Catania-Siracusa-Ragusa).

Pertanto, in diverse realtà meridionali di S.I.S.Te.M.A., i fondi integrativi del Ministero hanno supportato la pianificazione strategica, favorendo uno stretto coordinamento tra i progetti di S.I.S.Te.M.A., una seconda generazione di Piani strategici, i Piani urbanistici strutturali, i Piani di marketing urbano e territoriale, i Piani urbani della mobilità (Lecce, Matera, Caserta, Catanzaro, Catania, Siracusa, Ragusa).

Il Progetto MoS.Med.IA ed il Master Plan del Mediterraneo Orientale

Nello Studio di fattibilità per il Corridoio Meridiano viene identificato, sulla base di vari fattori posizionali, funzionali e di mercato, un certo numero di raggruppamenti portuali a livello interregionale, potenzialmente integrabili, di cui si riporta la distribuzione geografica in figura 6 e la composizione funzionale in figura 7.

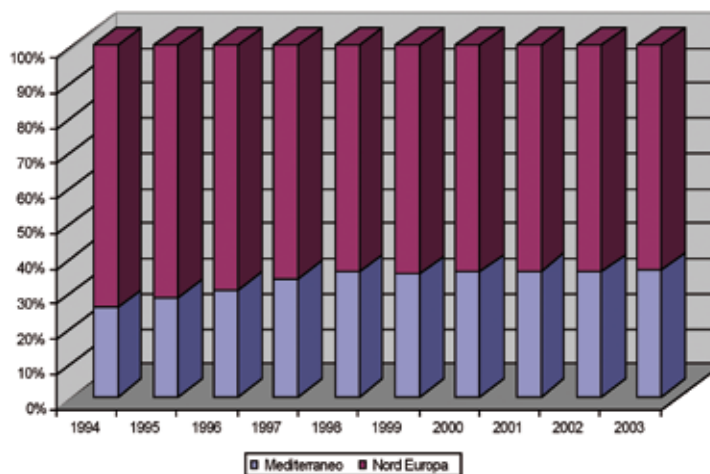
La potenzialità di movimentazione di tali cluster varia da 100 a 200.000 milioni di tonnellate di merci annue. Il Mediterraneo orientale (Adriatico, Ionio, Egeo, Nero) conta la presenza di sei (su dieci) di tali cluster, con una potenzialità di traffico complessiva pari a circa 830 milioni di tonnellate annue.

In occasione della 2° call di Archimed (Interreg IIIB 2000-2006), il Ministero delle Infrastrutture ha promosso un progetto Italia-Grecia denominato MoS.Med.I.A. (*Motorways of the Sea – Mediterranean Impact Analysis*), il cui obiettivo generale è lo studio delle interrelazioni tra i terminali portuali delle Autostrade del Mare, i corridoi trans-europei ed i bacini territoriali su di essi gravitanti (figure 8 e 9).

L’analisi e la modellazione degli impatti urbani e territoriali delle AdM riveste grande importanza a diversi livelli concettuali e pratici. A livello locale si potranno meglio definire le caratteristiche infrastrutturali e logistiche delle piattaforme territoriali strategiche. A livello regionale si potranno valutare le relazioni funzionali dei poli integrati di trasporto con la direzionalità urbana da una parte, e con la formazione di distretti produttivi dall’altra. A livello interregionale e transnazionale, infine, si potranno meglio definire i processi di clusterizzazione della portualità mediterranea, allo scopo di accrescerne la competitività complessiva e specifica (rispetto al Nord Europa).

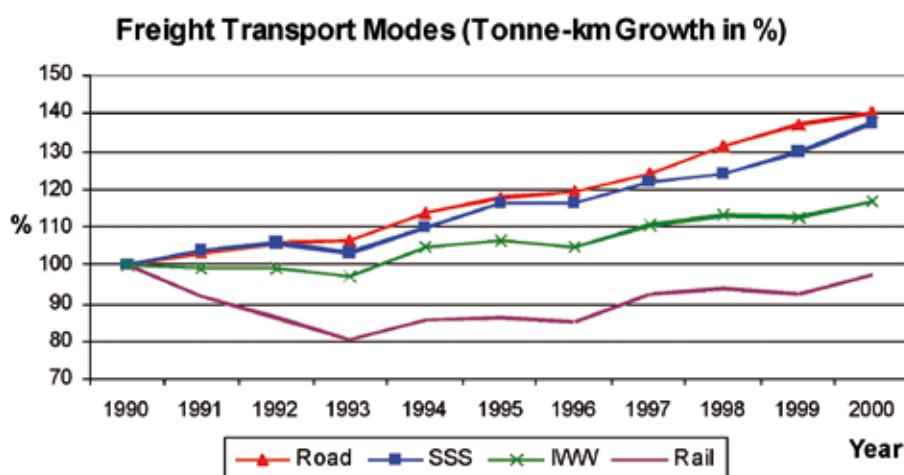
Lo studio ed il monitoraggio di tali processi sarà sostenuto da un network interregionale, volto ad aggregare non soltanto regioni e stati promotori del progetto (Italia e Grecia), ma appartenenti anche agli altri Paesi Membri (Malta, Cipro) ed ai Paesi Partner del Mediterraneo Orientale. Un Osservatorio dedicato ed un'Agenzia svolgeranno un'importante funzione di diffusione e disseminazione dei risultati del progetto.

Figura 1: Dinamica delle quote di mercato detenute dalla portualità mediterranea e nord-europea nel traffico container



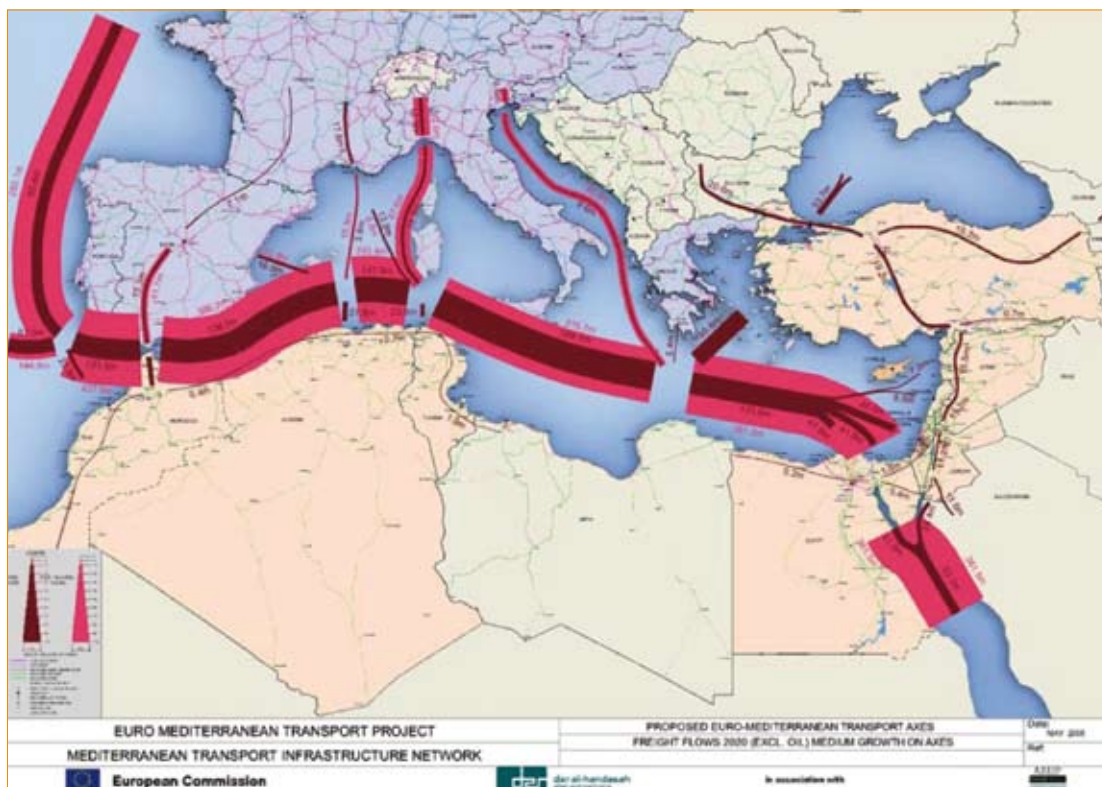
Fonte: IZI S.p.A.

Figura 2: Dinamica comparata del trasporto stradale (Road), marittimo a corto raggio (SSS), idroviario (IWW) e ferroviario (Rail)



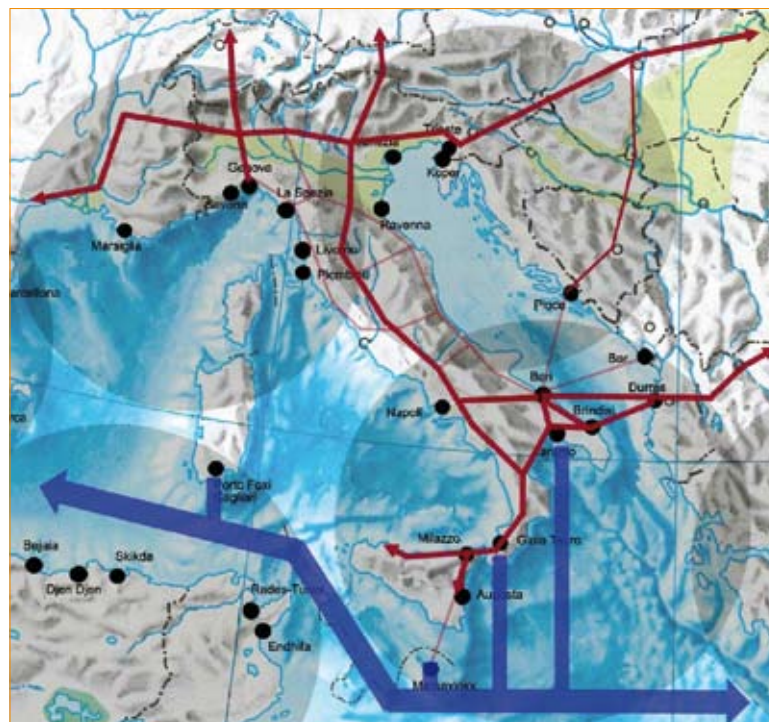
Fonte: UE Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2002

Figura 3: Proiezioni del traffico marittimo elaborate dall'Euro Med Transport Project



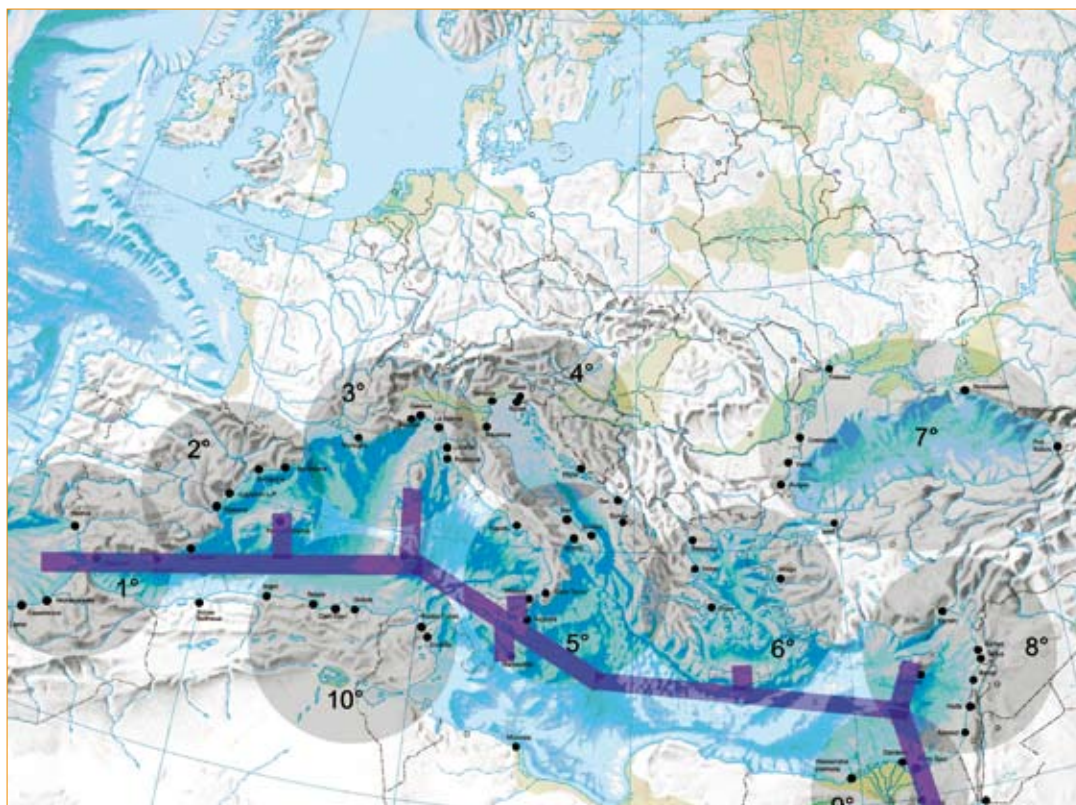
Fonte: Documento dello High Level Group, presieduto da Loyola de Palacio (Novembre 2005) "Networks for Peace and Development – Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions"

Figura 4: Schematizzazione del Corridoio Meridiano e dei suoi rapporti con il sistema portuale



Fonte: IZI S.p.A.

Figura 5: Posizionamento dei principali porti di transhipment dell'Italia meridionale ed insulare



Fonte: IZI S.p.A.

Figura 6: Il Corridoio Meridiano in rapporto ai principali cluster portuali del Mediterraneo



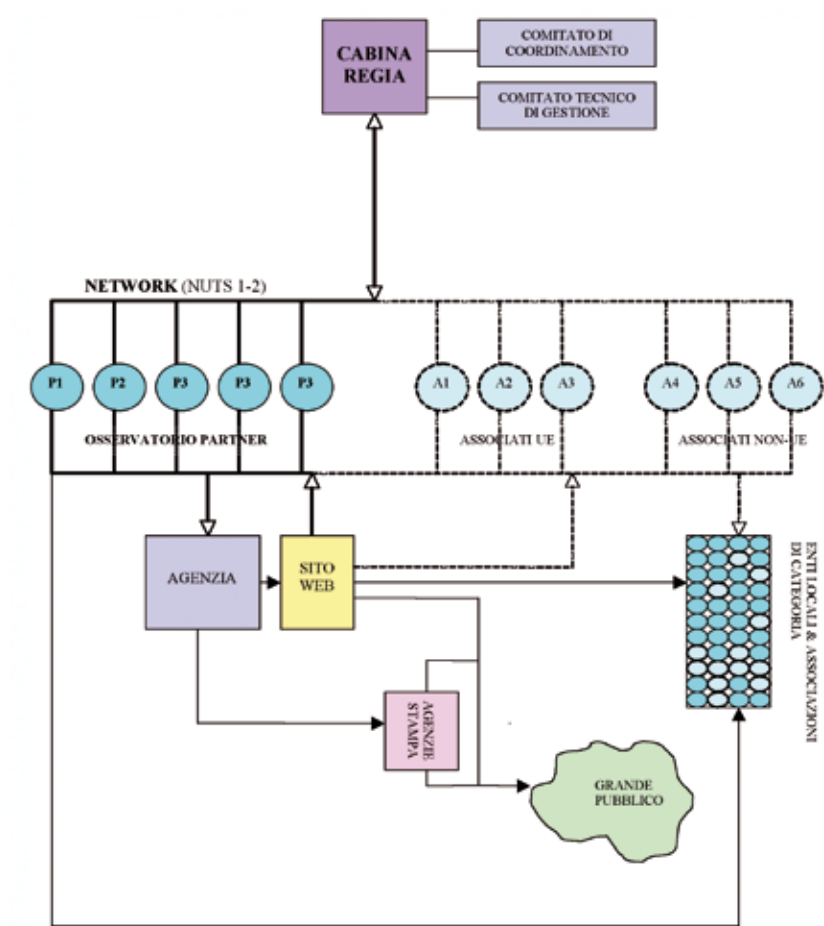
Fonte: IZI S.p.A.

Figura 7: Composizione e caratterizzazione dei principali cluster portuali del Mediterraneo

Cluster	Porto	Stato	Totale merci (kiloton)	Totale solide (kiloton)	Tipologia specializ. z.	Rete TEN MoS
1	Algeciras	ES	41.704	24.634	lo-lo	8
	Huelva	ES	18.181	7.308	oli	8
	Santa Cruz De Tenerife	ES	13.979	5.524	ro-ro, lo-lo	
	Las Palmas G. Canaria	ES	13.210	9.069	ro-ro, lo-lo	
	Casablanca	MA	21.305			8
	Jorf Lastar	MA	10.329			
	Mohammedia	MA	9.533		prog. lo-lo	8
	Potenzialità totale attuale		210.000		ro-ro, lo-lo	
2	Valencia	ES	28.481	26.856	lo-lo	
	Barcelona	ES	24.991	15.502	ro-ro, lo-lo	8
	Tarragona	ES	29.232	11.778	oli	8
	Palma Maiorca	ES	10.709	9.036	ro-ro, lo-lo	
	Cartagena	ES	21.892	4.731	oli	
	Castellon de La Plana	ES	10.334	2.833		
	Potenzialità totale attuale		210.000		ro-ro, lo-lo	
3	Genova	IT	44.408	24.955	ro-ro, lo-lo	8
	Savona - Vado	IT	12.477	5.066		
	Livorno	IT	22.374	12.798	ro-ro, lo-lo	
	La Spezia	IT	13.339	9.778	lo-lo	
	Plombino	IT	7.729	7.052	ro-ro	
	Marseille	FR	89.244	25.096	ro-ro, lo-lo	8
	Potenzialità totale attuale		230.000		ro-ro, lo-lo	
4	Ravenna	IT	23.659	16.698	lo-lo	
	Venezia	IT	27.248	14.795	lo-lo	8
	Trieste	IT	43.717	8.146	ro-ro, lo-lo	8
	Koper	SL	9.110			8
	Fiume	HR	:			
	Ploce	HR	:			8
	Potenzialità totale attuale		120.000		ro-ro, lo-lo	
5	Taranto	IT	32.462	27.203		
	Giola Tauro	IT	25.538	25.538	tranship.	8
	Brindisi	IT	9.093	6.214		8
	Napoli	IT	11.961	5.928	ro-ro, lo-lo	8
	Augusta	IT	29.904	794	oli	
	Santa Panagia	IT	18.305	3	oli	
	Milazzo	IT	15.249	523	oli	
	Marsaxlokk	MT	16.000		tranship.	8
	Durres	AL	:			8
	Bar	CS	:			
	Potenzialità totale attuale		190.000		tranship.	
6	Piraeus	GR	19.145	18.851	ro-ro, lo-lo	8
	Volos	GR	9.182	8.866		8
	Thessaloniki	GR	14.295	6.305	lo-lo	8
	Eleusis	GR	16.358	4.401	oli	
	Aliaga	TR	21.330		oli	
	Potenzialità totale attuale		150.000			
Cluster	Porto	Stato	Totale merci (kiloton)	Totale solide (kiloton)	Tipologia specializ. z.	Rete TEN MoS
7	Izmit	TR	9.653		lo-lo	8
	Haydarpasa-Istanbul	TR	5.114			8
	Costantza	RO	25.119			8
	Burgas	BG	12.481			8
	Varna	BG	7.711			8
	Odessa	UA	:			8
	Novorossiysk	RS	:			8
	Poti - Batumi	GE	:			8
	Potenzialità totale attuale		170.000			
8	Mersin	TR	13.763		lo-lo	8
	Haifa	IL	16.700		lo-lo	8
	Ashdod	IL	13.600		lo-lo	
	Tartous	SY	8.475			8
	Baniyas	SY	16.865		oli	
	Beirut	LB	5.600		lo-lo	8
	Limaassol	CY	2.872	2.702	lo-lo	8
	Aqaba	JO	14.158			8
	Potenzialità totale attuale		140.000		lo-lo	
9	Alessandria-Dekhella	EG	32.852		lo-lo	8
	Damietta	EG	13.692		lo-lo	8
	Port Said	EG	7.480		lo-lo	8
	Potenzialità totale attuale		60.000		lo-lo	
10	Arzew-Bethioua	DZ	48.972		oli	
	Skikda	DZ	26.585		oli	
	Bejaia	DZ	11.643			
	Algeri	DZ	9.732		lo-lo	8
	Djen Djen	DZ	1.753		prog.tranship.	8
	Rades	TN	3.624		prog.tranship.	8
	Endhifa	TN	:		prog. lo-lo	8
	Porto Foxi	IT	24.203	60	oli	
	Mizurata	LY	:			
	Potenzialità totale attuale		180.000			

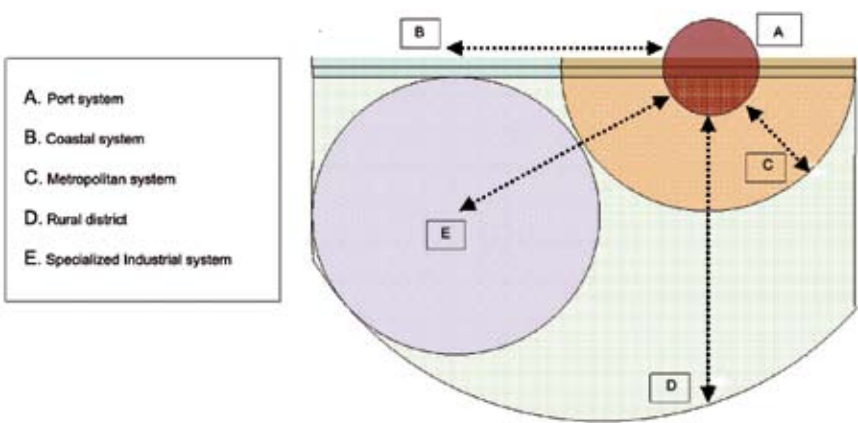
Fonte: IZI S.p.A.

Figura 8: Organigramma del Progetto MoS.Med.IA Italia Grecia (Interreg IIIB – Archimed)



Fonte: Ministero delle Infrastrutture

Figura 9: Tipologie di impatto generate dai terminali delle Autostrade del Mare sui sistemi urbani e territoriali



Fonte: Ministero delle Infrastrutture

NUOVA CENTRALITÀ URBANA E PATRIMONIO ESISTENTE. INTERVENTI DI MARKETING MIX PER LA GESTIONE DEL BINOMIO INFRASTRUTTURE/CULTURA A LECCE, CERNIERA DELLA PLURIMODALITÀ PUGLIESE E POLO CULTURALE SALENTINO

Nicola **Elia** - RUP S.I.S.Te.M.A. Comune di Lecce

In questo momento della vita politica ed amministrativa della Città, il Programma S.I.S.Te.M.A. costituisce la fase conclusiva di una lunga serie di programmi complessi e integrati attivati dal Comune di Lecce nel corso degli ultimi anni. Tale circostanza, oltre ad evidenziare le capacità progettuali e di leadership istituzionale dell'Amministrazione Comunale, contribuisce al perseguimento del più ampio obiettivo di sottrarre un intero territorio, il Salento, all'emarginazione geografica, economica e culturale, cui, fino a pochi anni fa, sembrava condannato.

Tale intensa attività di programmazione e progettazione inizia nella seconda metà degli anni 90 con l'esperienza di P.I.C. URBAN, di riqualificazione urbana ed economico sociale del centro storico della città, dei P.O.P. Programma Operativo Plurifondo e si sviluppa attraverso alcune esperienze estremamente significative tra le quali si segnalano il PRUSST - Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio -; gli interventi di restauro monumentale realizzati con la legge sul barocco leccese (L. 449/87); il Programma di Riqualificazione e Valorizzazione Ambientale, Architettonica ed Archeologica del Centro Storico; lo Studio di Fattibilità per la costituzione di una S.T.U. - Società di Trasformazione Urbana -; i Contratti di Quartiere, i Programmi di Recupero Urbano, i Progetti EQUAL ed INTERREG, ed una serie di altri interventi di valorizzazione urbana ed ambientale, finanziati prevalentemente con fondi strutturali.

Avendo completato questo primo ciclo di interventi, da tempo programmati e volti al recupero ed alla valorizzazione delle proprie risorse culturali, materiali ed immateriali, ci si è posti così il problema di accedere a forme nuove di pianificazione strategica a livello di area vasta, definendo ruoli e funzioni in un'ottica policentrica, sorretta dalla specializzazione delle produzioni, dei servizi e delle infrastrutture per lo sviluppo.

Lecce, porta del Salento, capoluogo del barocco pugliese, città d'arte non soltanto per risorse e vocazione, ma anche per capacità di valorizzare un patrimonio storico-culturale di enorme consistenza e qualità, intende così inserirsi nel nuovo assetto strategico, infrastrutturale e funzionale, che va lentamente assumendo il bacino del Mediterraneo nello spazio economico europeo, intessendo una serie di relazioni con altre città e territori ad essa complementari, sia in ambito regionale che nazionale ed internazionale.

Il Salento, collocandosi in posizione terminale rispetto alla rete di corridoi transeuropei, costituisce un importante bacino di domanda per i traffici di persone e merci verso l'Europa ed il Mediterraneo; ma al contempo rappresenta un bacino di offerta e di attrazione turistica molto significativo e caratterizzato. Lecce costituisce la "città centrale" di un'area urbana densamente popolata ed in posizione baricentrica rispetto alla penisola salentina, a 12 Km dall'Adriatico e a 25 Km dallo Ionio. Il sistema radiocentrico dei circa cento nuclei urbani, che struttura la penisola salentina meridionale, presenta grandi potenzialità turistiche, grazie al suo patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale, soprattutto costiero; piccole città come Otranto e Gallipoli sulla costa, Nardò e Galatina nell'entroterra, costituiscono già espressioni vivaci ed affermate di tali potenzialità.

Il ruolo di Lecce, in tale contesto, necessita però di un rafforzamento e di un riposizionamento strategico sul mercato del turismo culturale nazionale ed internazionale; ciò comporta inevitabilmente un ulteriore potenziamento del sistema di servizi ed infrastrutture, nella linea già da tempo perseguita dall'Amministrazione Comunale.

Gli interventi proposti all'interno del Programma S.I.S.Te.M.A. mirano a riconnettere il sistema policentrico salentino al sistema trasportistico europeo integrato, con specifico riferimento al Corridoio VIII e alla Egnatia Motorway, al corridoio intermodale Ionio-Adriatico - con aggancio al Corridoio I - e al corridoio Adriatico, nell'ambito del sistema mediterraneo delle Autostrade del mare.

All'interno di questo sistema di relazioni e sfruttando la sua posizione di cerniera tra Taranto e Brindisi, Lecce si candida dunque a divenire un polo di servizi terziari avanzati nei settori della cultura, del turismo e dell'ambiente, sviluppando ulteriormente una vocazione già affermata e rafforzata dal ruolo capofila assegnatole dalla Regione Puglia nell'ambito del PIS "Barocco Pugliese" e valorizzando le risorse di tutto il Salento.

Inoltre, dal punto di vista delle infrastrutture territoriali, Lecce aspira a svolgere una funzione di cerniera plurimodale tra il territorio salentino da una parte, e l'asse Brindisi-Taranto dall'altra, potenziando alcune infrastrutture a valenza urbana e territoriale di area vasta.

Infatti, mentre i principali flussi produttivi e commerciali tendono a gravitare prevalentemente su Taranto, in direzione del Corridoio I, i flussi turistici nazionali ed internazionali sono orientati sul versante adriatico. In questo senso si pone per Lecce l'esigenza impellente di definire - anche sotto il profilo trasportistico - il posizionamento di mercato negli scambi da/per la Grecia, l'Albania ed i Balcani in generale.

Accanto a questi obiettivi generali, il Programma S.I.S.Te.M.A. del Comune di Lecce prevede alcuni obiettivi specificamente connessi al sistema produttivo salentino. Tra di essi si segnala l'esigenza, più volte manifestatasi, di consolidare il tessuto pro-

duttivo già esistente ed accrescerne la competitività sui mercati nazionali ed internazionali.

Ciò può essere ottenuto anche sviluppando nuove forme di imprenditorialità, formando nuove professionalità nei settori in cui Lecce esprime le sue maggiori vocazioni e potenzialità, rafforzando le sinergie tra imprese (locali ed estere), enti di ricerca ed istituzioni. In definitiva, introducendo nei processi produttivi elementi di forte innovazione tecnologica.

Gli interventi previsti all'interno del Programma S.I.S.Te.M.A mirano ad intervenire su tre distinti livelli: di sistema, di contesto e di azioni locali.

A livello di sistema, si sta realizzando un **Piano di Marketing Urbano e Territoriale**, che dovrà rappresentare una componente fondamentale di una visione strategica del futuro della città e del territorio salentino, anche in una logica che sia coerente con le future politiche di Sviluppo Urbano previste nella Politica di Coesione 2007-2013 e le nuove Politiche di Prossimità dell'UE ed Area euro-mediterranea.

L'obiettivo prioritario del Piano è rappresentato dal potenziamento e dalla promozione delle risorse scientifiche, produttive e di servizio legate alla conservazione ed alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale del territorio salentino.

Il Piano si sta occupando di analizzare le risorse culturali, ambientali, urbane e territoriali attualmente presenti. Esso provvederà ad analizzarne le loro potenzialità di mercato, a livello euromediterraneo, anche attraverso un'analisi di benchmarking. Propedeutica a tale analisi è la rassegna delle principali esperienze di marketing urbano e territoriale in Europa e nel mondo, in termini di individuazione di *best practices*.

Sono inoltre oggetto di specifica valutazione i settori produttivi e di servizio connessi alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale. Tra di esse si possono citare, a titolo di esempio, l'editoria tradizionale e multimediale, il restauro e il recupero edilizio, l'organizzazione di eventi, l'artigianato artistico, il merchandising museale, il turismo, l'*edutainment* e il comparto agro-alimentare.

L'apporto che il marketing strategico del territorio può fornire all'internazionalizzazione dell'economia salentina, ai fini dell'attrazione di investimenti stranieri nei settori summenzionati si ritiene possa essere rilevante e comunque è oggetto di specifica valutazione nell'ambito del piano.

L'esito finale consisterà nella definizione del *marketing mix*, attraverso la progettazione di azioni trasversali di sistema (fiere e borse mercato, assistenza tecnica agli operatori, formazione specialistica, pubblicità, lobbying, ecc.) ed azioni ad elevato contenuto dimostrativo (*direct marketing*, *flagship projects*, eventi, *partnership*, portali specializzati, ecc.).

Il Piano di marketing si articola in tre macrofasi.

La prima fase, di diagnosi, prevede l'individuazione delle filiere dei beni culturali presenti nel Comune di Lecce. Nel corso di tale fase si sta procedendo ad identificare contenuti e caratteristiche del "prodotto" territorio, analizzandone le risorse primarie (risorse naturali e paesaggistiche, nonché legate patrimonio storico, artistico ed architettonico). Si sta anche procedendo alla valutazione della consistenza del patrimonio infrastrutturale attraverso un'analisi di benchmarking rispetto ad altri territori assimilabili sul piano dell'interesse turistico-culturale. Si sta inoltre provvedendo ad effettuare un'analisi di posizionamento tesa a definire il livello di percezione che i diversi stakeholders hanno del territorio, anche in termini di prodotto offerto.

La seconda fase, di pianificazione strategica, mira a definire uno o più scenari prospettici di posizionamento per il sistema del patrimonio culturale del Comune di Lecce. Tale attività dovrà consentire contestualmente l'enfatizzazione dei punti di forza e il contenimento delle debolezze strutturali del territorio, offrendo un concreto supporto al miglioramento del *positioning* dell'intera economia salentina anche attraverso l'accreditamento dell'immagine del prodotto turistico "Lecce".

Infine la terza fase, di pianificazione operativa, intimamente correlata alla fase precedente, consisterà nella vera e propria definizione delle politiche di *marketing mix* funzionali al conseguimento del posizionamento ottimale, ad ottenere livelli di visibilità soddisfacenti nell'ambito del contesto competitivo dei territori d'interesse turistico-culturale e a garantire il raggiungimento degli obiettivi di posizionamento strategico attraverso l'identificazione di azioni concrete e fortemente mirate.

A livello di contesto, si sta procedendo all'elaborazione di visioni condivise tra i principali soggetti interessati, sia quelli istituzionali - le amministrazioni locali salentine, i potenziali interlocutori a livello transnazionale - che gli attori dello sviluppo economico locale. A tale scopo è prevista la predisposizione e l'attivazione di appositi **tavoli di confronto e concertazione**.

La metodologia proposta si fonda su alcuni principi e metodi della pianificazione strategica urbana, assunti dalla città di Lecce nell'intento di consolidare il suo ruolo territoriale e funzionale.

Infine a livello locale, si sta dando luogo ad un insieme di **Studi di fattibilità-progettazioni preliminari o di integrazioni progettuali**, volte ad accrescere la coerenza e l'organicità del sistema della mobilità urbana e territoriale.

In particolare, si sta procedendo alla definizione di analisi economiche e trasportistiche di base, attraverso la ricostruzione dell'attuale offerta infrastrutturale e trasportistica, e dei programmi e progetti in corso. Sono inoltre in corso analisi specifiche tese ad individuare le specificità e le specializzazioni, attuali e tendenziali, emergenti dall'analisi, a livello infrastrutturale, trasportistico, produttivo ed occupazionale. Tutte le analisi sono rese intelleggibili attraverso l'individuazione di un set di indicatori significativi in grado di correlare i dati infrastrutturali e trasportistici con quelli socio-economici.

Una lettura integrata di tali dati sta permettendo di delineare gli scenari euro-mediterranei di inquadramento e riferimento relativamente alla domanda ed all'offerta di trasporto, sia di merci che di persone) ed alla loro ripartizione modale (mare/gom-

ma/ferro/aria). Oggetto di analisi sono anche le tendenze in atto riguardo all'evoluzione tecnologica e logistica delle funzioni intermodali. Questa attività sta cercando di identificare le opportunità occorrenti per il sistema infrastrutturale e trasportistico dell'area di interesse e le sue potenzialità in termini di specializzazione, complementarità ed integrazione.

Tutte le analisi trasportistiche ed infrastrutturali consentiranno di definire specifici scenari di domanda e offerta di trasporto e di elaborare uno schema trasportistico plurimodale in grado di fornire al Comune di Lecce uno strumento di programmazione strategica ed operativa, in grado di valutare in modo più efficace ed efficiente le sue dotazioni infrastrutturali e funzionali connesse al trasporto ed alla mobilità, la localizzazione urbana/territoriale di tali dotazioni, le politiche urbane/territoriali in materia di trasporto e distribuzione delle merci, mobilità dell'utenza locale e turistica, intermodalità e logistica dei trasporti.

All'interno di tale schema trasportistico multimodale si colloca la previsione di almeno due interventi ritenuti prioritari che sono rappresentati: a) dalla realizzazione di **un'area parcheggio a servizio dei flussi turistici del centro storico di Lecce**; b) la riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'area di contorno all'ampliamento del **porto turistico di S. Cataldo**.

La prima attività si inserisce in un quadro più complesso di interventi strategici sul sistema del trasporto e della mobilità individuati dal P.U.M. e che mirano, in questo caso, ad una più razionale distribuzione e localizzazione di grandi parcheggi in ambito urbano con specifiche destinazioni in rapporto alle esigenze dei flussi traffico di mezzi pubblici e privati.

La seconda attività integra e completa il progetto di potenziamento del porto turistico di San Cataldo (da realizzare mediante project financing) nell'ottica di una sua specializzazione in senso turistico (escursionismo e diportismo turistico), anche in rapporto alle isole ed alle coste greche e balcaniche.

CITTÀ, TERRITORI URBANI E ARMATURE INFRASTRUTTURALI

PIANI E PROGETTI PER LE STRUTTURE/POLO DEL TERRITORIO. L'ESPERIENZA DI RAVENNA

Alberto **Mutti** - *RUP Porti e Stazioni Comune di Ravenna*

La pianificazione generale

Ravenna rappresenta una realtà territoriale molto complessa: basti pensare all'estensione territoriale (653 Km².) ed alle dimensioni caratteristiche delle sue componenti (40 Km. di costa, 8.000 Ha. di zone ambientali, un canale di 12 Km. lungo il quale è stato creato un porto di 1.600 Ha, emergenze archeologiche di assoluto valore, zone industriali-portuali dimesse per 136 Ha.), a fronte di una popolazione di "appena" 149.000 abitanti. "Appena", riferito evidentemente alla relazione che può intercorrere tra la dimensione della città ed i problemi che questa deve risolvere.

Il grande tema del territorio, e delle Amministrazioni che l'hanno governato, al di là del merito degli interventi, è sempre stato allocato nella disponibilità di risorse da destinare agli investimenti.

Agli inizi degli anni '70 del secolo scorso Ravenna ha intrapreso un innovativo percorso di governo del territorio che, attraverso successivi Piani regolatori, ha prodotto modelli e implementato modalità di finanziamento degli interventi idonei alla concreta realizzazione degli obiettivi strategici. Soprattutto, il processo di pianificazione ha avuto una costante cadenza decennale che ha consentito un reale aggiornamento delle strategie: senza sotterfugi, senza scorciatoie.

PRG '62 Quaroni: un Piano caratterizzato da ampie quote di espansione con compromissione pesante della fascia costiera;

PRG '73 Vittorini: impegno programmatico che fissa indirizzi generali in ordine ai temi della tutela ed equilibrio territoriale, dell'Edilizia Economica e Popolare, della dotazione dei servizi pubblici e delle funzioni commerciali del porto

PRG '83 Vittorini: conferma e specifica ulteriormente le scelte del PRG 73 con due obiettivi fondamentali, relativi alla promozione di una radicale qualificazione del territorio, della città, della vita perseguendo la tutela ambientale, la qualità urbana, la dotazione di servizi sociali, la tutela del C.S. ed alla fornitura agli operatori economici di stimoli e suggerimenti in relazione al porto ed agli insediamenti produttivi, alle attività turistiche, al potenziamento del sistema infrastrutturale. Inoltre, implementa il S.I.T. per il governo del territorio.

PRG '93 Crocioni: si pone alcuni importanti "temi strategici" relativi al potenziamento e razionalizzazione del sistema infrastrutturale, alla qualità urbana in primo luogo con la limitazione dell'espansione urbana e, soprattutto, all'attuabilità delle previsioni, intendendo il P.R.G. come strumento di programmazione delle azioni necessarie per sostenere la fasi attuative.

PRG '03 Nigro: PRG di nuova generazione, articolato sui tre strumenti previsti dalla LR 20/2000 (PSC-RUE-POC), dei quali è in corso di controdeduzione il PSC ed in corso di formazione il RUE (adozione prevista inizio estate). È un piano che conferma le strategie principali del PRG 93 e che utilizza strutturalmente strumenti di perequazione e compensazione.

Territorio complesso, territorio, quindi, per il governo del quale sono necessarie alcune pre-condizioni, riferibili ad un'Amministrazione "credibile", ad un apparato tecnico "autorevole" ed a un tessuto economico-imprenditoriale attivo ed attento all'innovazione, poiché è necessario il coinvolgimento di un notevole numero di interessi, funzioni e competenze per ottenere la necessaria sinergia economico-istituzionale.

Il motivo costante, fin dall'inizio del processo, è proprio quella concertazione che in anni recenti ha caratterizzato gran parte delle azioni di governo del territorio in tutto il Paese.

Certamente il porto, per la specificità della funzione e per le competenze in gioco, ha rappresentato, insieme, punto di forza (economica e territoriale) e momento di concertazione delle scelte ed ha perciò partecipato a pieno titolo al processo di conformazione del territorio. Non è stato semplice ricondurre a logiche urbanistiche la pianificazione portuale che, prima della riforma degli anni '90, era improntata a pure logiche "straordinarie" di "opere pubbliche", da approvare anche in variante" agli strumenti urbanistici.

Sembra trascorso un tempo lunghissimo da quando, all'indomani dell'approvazione della riforma portuale, il coro dei Sindaci delle città portuali suonava "finalmente il porto entra a far parte del territorio comunale"... sono trascorsi poco più di 10 anni. 10 anni che hanno significato molto dal punto di vista della pianificazione e del modo di fare pianificazione.

A Ravenna, per fortuna, il porto ha fatto parte del territorio "a pieno titolo", inserito organicamente nel PRG, con norme di attuazione coerenti. Ed è una precisa scelta del Comune di Ravenna quella di non forzare la pianificazione vigente ma di ricercare la massima integrazione delle risorse disponibili; risorse economiche, certo, ma anche risorse territoriali ed istituzionali.

Concertazione delle scelte, concertazione dei tempi e delle modalità attuative, concertazione degli strumenti di governo territoriale ancorchè di settore.

Dal punto di vista dei modi della formazione, degli obiettivi generali e delle modalità attuative che contiene, il PRG 93 (vigente) costituisce la pietra miliare che ha consentito a Ravenna di programmare un'attuazione organica delle scelte e di trovarsi allineata alle indicazioni della L.R. 20/2000 per la formazione dei nuovi strumenti urbanistici generali che questa prevede (PSC-RUE-POC).

Particolare conformazione del territorio, si diceva all'inizio, con interessi anche antitetici da governare; caratteristica che ha obbligato alla ricerca di concertazione ed a forme-piano che contengano già le ragioni e le convenienze per un'attuazione organica delle scelte.

Darsena di Città e Cintura verde del Capoluogo, nomi di luoghi che costituiscono, nella sequenza della pianificazione a Ravenna, i punti fermi in relazione ai quali sono state sperimentate forme di attuazione innovative; queste hanno consentito, da un lato, di trasformare i proprietari di aree destinate a standards urbanistici da "soggetti passivi" (controparti dell'Amministrazione comunale negli inevitabili contenziosi sugli espropri) in soggetti interessati (anche economicamente) alla realizzazione delle previsioni, e perciò "soggetti attivi", che intervengono direttamente per sollecitarne l'attuazione, dall'altro di implementare la pratica del trasferimento "a distanza" delle potenzialità edificatorie e delle aree standards

La fortunata e innovativa stagione dei Programmi complessi e della Riqualificazione urbana, che il Min. LL.PP. inaugurò all'inizio degli anni '90, ha contribuito ad una decisa accelerazione della pratica consolidata della concertazione, associando a questa risorse in grado di far evolvere significativamente il rapporto stesso di concertazione, coinvolgendo gli operatori ed i capitali privati nel processo di riqualificazione urbana e di attuazione delle scelte strategiche della pianificazione.

È stato un passaggio epocale che il Comune di Ravenna ha colto in sede di pianificazione generale, anticipando con ciò gli stessi indirizzi della L.R. 20/2000: forme attuative "concertate"; concentrazione nella Darsena di Città della nuova potenzialità edificatoria del capoluogo; individuazione della Darsena di Città come parte "strategica" del PRG, di validità 20-30 anni che travalica gli stessi riferimenti temporali del piano, da realizzare attraverso la riconversione ad usi urbani di una parte significativa del porto (la Darsena di Città) dell'estensione di circa 136 Ha e con un doppio fronte canale di circa 2 Km..

Una scelta coraggiosa, non priva di rischi, che ha tuttavia consentito all'Amministrazione comunale di guadagnare risultati importanti ed in particolare:

- il superamento della prospettiva di decadenza dei vincoli urbanistici per le aree strategiche della "cintura verde del capoluogo" (aree con potenzialità edificatoria propria realizzabile "a distanza" in Darsena di città ed in altri comparti di espansione previsti dal PRG);
- la metabolizzazione del concetto di "territorio finito" e di conseguenza dei concetti di recupero e di riqualificazione urbana in alternativa dell'idea di un organismo urbano in costante ed ineluttabile espansione;
- l'attivazione del processo di riqualificazione urbana mediante l'accesso ai finanziamenti relativi al bando PRU che ha consentito di implementare la logica del co-finanziamento pubblico-privato che tanta parte avrà, come vedremo, nei processi attuativi della pianificazione a Ravenna.

I Programmi complessi

Il **PRU**, in questa logica di pianificazione, costituisce il primo "esperimento" di innovazione attuativa della pianificazione a scala urbana (il PRG 93 prevede espressamente il PRU come principale strumento attuativo della riqualificazione urbana) ed ha scontato perciò tutte le contraddizioni ed i timori che il "pubblico" e gli stessi operatori hanno percepito nell'abbandono del modello espansivo della città (competenze, co-finanziamento degli interventi, limite delle proprietà, bonifica dei terreni, programmazione delle opere pubbliche, trasferimento dei diritti edificatori, ...); si è trattato in ogni caso di un esperimento che ha consentito, in breve tempo, un'evoluzione culturale storica e di costruire modelli di gestione strategica via via più sofisticati ed affidabili.

Il PRU "Darsena di Città", co-finanziato dal Min. LL.PP. con € 8.426.510, dalla Regione E.R. con € 637.824, dal Comune di Ravenna con € 5.118.230 (dei quali 2.239.375 fondi Giubileo 2000), da ACER con € 644.021 e da iniziativa privata per € 21.649.630, è praticamente concluso avendo in essere, fino al 2010, la sola attività di monitoraggio della falda legata all'intervento di messa in sicurezza dei terreni relativi al primo stralcio attuativo della riqualificazione urbana.

L'attuazione del PRU, ed in particolare la realizzazione del Parco urbano di Teodorico, ha consentito di mettere a punto e di attivare il percorso perequativo ed il trasferimento dei diritti edificatori a distanza pianificati dal PRG 93. Il corso di realizzazione del parco ha, inoltre, richiesto un forte sforzo di concertazione e di rimodulazione per il noto ritrovamento di un'imbarcazione romana nel corso dei lavori (dal ritrovamento alla ripresa dei lavori sono trascorsi 108 giorni).

Con il **Programma Speciale d'Area** attivato dalla Regione Emilia Romagna, il PRG di Ravenna ha avuto un ulteriore impulso attuativo non solo nel comparto della riqualificazione urbana, ma negli altri comparti strategici che completavano le scelte strategiche del PRG stesso: il porto, in primo luogo, il settore produttivo industriale, l'ambiente, le infrastrutture stradali e ferro-

viarie. In questo caso la Regione Emilia Romagna ha attivato un programma, privo di finanziamenti propri, per la finalizzazione delle risorse settoriali alla realizzazione di interventi con un obiettivo comune e che ha contribuito in maniera significativa alla concertazione istituzionale ed alla definizione di strategie di spesa condivise.

Il **PRUSST** ha rappresentato per Ravenna l'occasione di poter programmare temporalmente ed economicamente interventi strategici previsti dal PRG vigente, coinvolgendo formalmente le risorse e gli obiettivi di soggetti pubblici e privati.

Il PRUSST "Sistema urbano e sistema portuale nella prospettiva del corridoio adriatico" è un programma che "cambia scala" rispetto ai precedenti; un programma che prevede la massiccia e prevalente partecipazione delle risorse private per la realizzazione delle previsioni; un programma che stimola l'Amministrazione Comunale ad "andare oltre" l'utilizzo di fondi pubblici per la "realizzazione di opere".

Lo stesso decreto relativo al bando PRUSST stimolava all'individuazione di obiettivi e finalità di spesa maggiormente integrati con il territorio, uscendo dalla logica di settore che ha contraddistinto la fase precedente dei PRU.

Il territorio di Ravenna, proprio per le specificità che venivano richiamate all'inizio, ben si è prestato all'individuazione di interventi che rispondessero alla logica dell'equilibrio territoriale, anche in questo caso non solo in maniera del tutto conforme al PRG vigente ma divenendone in pratica uno, seppur particolare, strumento attuativo.

Ancora, con questo strumento di concertazione, si indirizzano le risorse al co-finanziamento di interventi in grado di creare condizioni favorevoli per la delocalizzazione di attività incompatibili con l'ambiente urbano; ricerca di sinergie possibili nella programmazione degli interventi, individuazione di obiettivi su cui indirizzare la ricerca di risorse.

La riqualificazione della pialassa dei Piomboni è un intervento, di tipo prettamente ambientale, necessario e propedeutico al potenziamento della zona portuale Piomboni secondo le previsioni del piano Regolatore del Porto e del PRG, a sua volta intervento indispensabile per la de-localizzazione di attività operative portuali ancora esistenti nella Darsena di Città, anche questa indispensabile per la reale possibilità di riconversione urbana delle banchine e, quindi, per la reale riqualificazione urbana della Darsena di Città. La riconversione a fini produttivi-terziari del comparto dell'ex raffineria AGIP, comparto posto a cuscinetto tra la Darsena di Città ed il porto, costituisce esso stesso "la" modalità attuativa che il PRG ha individuato per quell'area di 70 Ha. Inoltre, la delocalizzazione degli spazi operativi della Dogana sortisce un duplice effetto: un primo effetto, diretto, sulla possibilità "reale" di riconversione urbana delle banchine non più impegnate da traffico pesante prodotto dalla necessità dei controlli doganali; un secondo effetto, più indiretto ma di fondamentale importanza, è costituito dalla "massa critica" che la Dogana rappresenta ai fini della realizzazione del "centro direzionale del porto" all'interno del quale trova nuova collocazione.

La dimensione del co-finanziamento assume, in questo programma, una dimensione diversa con la quota di finanziamento pubblico mirata ad attivare meccanismi attuativi, progettazione di opere più che la loro realizzazione. Il MIT ha infatti destinato al programma, che vale globalmente € 730.218.730 dei quali € 487.255.765 finanziati con risorse private, un co-finanziamento di € 4.330.599, individuando in € 137.527.584 (€ 106.445.286 pubbliche ed € 31.082.297 private) la necessità di risorse da reperire.

Il Programma Innovativo in ambito urbano Porti e Stazioni

Il PIAU che Ravenna ha proposto riguarda, ancora una volta, il territorio della Darsena di Città e la "cerniera" tra questa ed il Centro Storico, costituita dalla testata della darsena, dalla stazione ferroviaria e dalle aree di sedime dello scalo ferroviario merci in corso di de-localizzazione.

Il Programma si pone tre obiettivi fondamentali che, come vedremo, sono intimamente correlati ed indissolubili:

- una forma di "governo" della riqualificazione urbana;
- la ricerca della autonomia finanziaria della riqualificazione urbana;
- la ricerca di proposte di qualità per la risoluzione della zona di cerniera tra darsena e centro storico

Il primo tema, quello del governo, è per Ravenna un nodo fondamentale, in quanto gli ambiti di riqualificazione urbana e di riconversione produttiva riguardano la zona portuale storica: le competenze che sulla zona portuale si esplicano, che rispondono a logiche e programmazioni proprie, necessitano di una concertazione "permanente" che i singoli Enti, ed il Comune in primo luogo, non sono in grado di sostenere. Il PIAU prevede, quindi, la creazione di una "società a capitale totalmente pubblico", con funzioni di "Agenzia", che coinvolga, oltre al Comune, l'Autorità Portuale, la Provincia, la Camera di commercio.

Per la definizione del modello è stato commissionato uno studio specifico (Prof. Caja – Prof. Stanghellini) che ha approfondito i temi della partecipazione dei soggetti pubblici e delle relative "ragioni", del modello di amministrazione e di funzionamento e della ricognizione delle risorse, producendo in bozza i documenti necessari alla costituzione ed al funzionamento

Il secondo tema riprende un intervento già individuato come necessario dal PRUSST, la "de-localizzazione degli spazi operativi della Dogana", ed ipotizza un percorso attraverso il quale le risorse pubbliche statali (PRUSST, PIAU), che rispondono a logiche di "finanziamento a fondo perduto", insieme alle risorse proprie che il Comune mette in campo, producono come risultato l'acquisizione in proprietà per il Comune dell'immobile attualmente occupato dalla Dogana in Darsena di Città: acquisizione in proprietà che consente al Comune di partecipare al governo anche su base immobiliare del processo di riqualificazione urbana.

Il terzo tema, non meno importante anche se in un certo senso scontato, è rappresentato dall'individuazione di un percorso concorsuale per l'individuazione di soluzioni "di qualità" per la zona di cerniera tra darsena e C.S., sulle quali attivare la progettazione degli interventi strategici e prioritari.

Tre temi strategici, intimamente correlati, che hanno il loro "motore" nell'intervento di "delocalizzazione degli spazi operativi della Dogana.

Con riferimento, quindi, all'ipotesi contenuta nel Protocollo d'Intesa.

L'edificio della Dogana è ubicato alla testata della Darsena di Città ed ha una consistenza di circa 1.860 mq.; le operazioni doganali (prevalentemente "dogana di terra") comportano la presenza giornaliera di automezzi pesanti, provenienti/diretti in paesi extracomunitari, non necessariamente riferibili a operazioni portuali: una sofferenza urbana, quindi, derivante da traffico senza reali ragioni di affacciare sul porto.

Un primo, immediato interesse per il Comune è rappresentato dall'eliminazione del traffico pesante dalla zona di riqualificazione per consentirne la reale riconversione a fini urbani.

Il PRG vigente prevede, in prossimità della zona portuale moderna (darsena S. Vitale), un'area di adeguate dimensioni, razionalmente collegata alla grande viabilità per la realizzazione del "centro direzionale del porto". È una previsione datata anche se ampiamente condivisa, che ha scontato la difficoltà di incanalare le utilità ed aspettative di Enti ed operatori privati in un unico sito.

Una seconda utilità, quindi, è rappresentata dalla possibilità che la localizzazione della Dogana in quel sito possa costituire la ragione di un'aggregazione di funzioni pubbliche e private in grado di rendere economicamente sostenibile la realizzazione di un Centro direzionale per il porto.

L'ipotesi di una S.p.A. a capitale totalmente pubblico per governare il processo di riqualificazione urbana pone immediatamente il tema della partecipazione al capitale sociale ed alle risorse per il proprio funzionamento.

La delocalizzazione degli spazi operativi della Dogana nel nuovo edificio realizzato nell'ambito del centro direzionale del porto produce un risultato "immobiliare" costituito dall'acquisizione da parte del Comune, in permuta alla pari, dell'edificio attualmente utilizzato in Darsena di Città.

Una terza utilità, quindi, è costituita dalla possibilità di impegnare risorse comunali, derivanti da alienazioni patrimoniali per la realizzazione del nuovo edificio per la Dogana avendone di ritorno un nuovo patrimonio costituito, appunto, dall'edificio della Dogana in Darsena di Città che consente di finalizzare le relative risorse al processo di riqualificazione urbana.

A nostro avviso, quello contenuto nell'ipotesi iniziale, era un meccanismo perfetto:

- lo Stato finalizza risorse, a fondo perduto, per co-finanziare la realizzazione di un nuovo e più funzionale edificio (di valore superiore all'investimento e quasi doppio rispetto all'attuale) da destinare ai servizi doganali;
- il Comune di Ravenna acquisisce la proprietà di un immobile in una posizione strategica della Darsena di Città;
- la Dogana localizza i propri spazi operativi nel cuore del porto, in un edificio moderno e razionale, con adeguate aree di pertinenza.

La realizzazione del centro direzionale del porto può essere attivata.

L'edificio attualmente sede dell'Agenzia delle Dogane in Darsena di Città è entrato, in corso di gestione del programma, nel pacchetto degli immobili alienati al Fondo Immobili Pubblici con i decreti di cartolarizzazione degli immobili dello Stato ed è perciò diventato, a tutti gli effetti, di proprietà privata.

Incompatibilità evidente con l'ipotesi iniziale: l'ipotesi della permuta del vecchio immobile con il nuovo si basava, infatti, sul saldo a favore dello Stato del maggior valore del nuovo immobile, a fronte dei finanziamenti che lo stesso aveva erogato per l'operazione.

Grande difficoltà dell'Amministrazione comunale, che non è stata coinvolta nel procedimento di cartolarizzazione in quanto l'immobile non è vincolato; ed immediata necessità di individuare un percorso possibile e di reperire risorse aggiuntive per rendere possibile l'attuazione del programma.

È iniziata, quindi, una nuova concertazione per verificare se, ed a quali condizioni, l'operazione fosse ancora possibile, tenendo ben presenti gli obiettivi ultimi: acquisizione di patrimonio da destinare alla riqualificazione urbana e risorse per la costituzione e funzionamento dell'Agenzia.

I decreti di cartolarizzazione prevedono che lo Stato, che ha ceduto gli immobili ad un prezzo "di pacchetto" (cioè scontato), è titolare di contratti di affitto degli stessi immobili, con manutenzioni e messe a norma a suo carico, per 9 anni rinnovabili per ulteriori 9 a condizioni di mercato (per il nostro edificio 7,5% del valore/anno): l'acquisizione dell'immobile ci metteva, perciò, in condizione di sub-entrare nei rapporti di locazione, con una prospettiva, quindi, di poter acquisire direttamente risorse dal contratto di locazione stesso.

L'Autorità Portuale, firmataria del PIAU, ha ribadito il proprio grande interesse alla costituzione di una società di capitali totalmente pubblica ed ha corrisposto alla richiesta di destinare all'operazione le maggiori necessarie risorse.

Abbiamo perciò collegato la realizzazione del nuovo edificio alla costituzione dell'Agenzia secondo lo schema seguente:

- viene costituita l'Agenzia;
- il Comune acquisisce l'edificio della Dogana in Darsena di Città dal Fondo Immobili Pubblici (valore circa € 2.350.000) e ne ottiene i relativi benefici (affitto per circa € 121.000/anno);
- Autorità Portuale destina risorse sufficienti al co-finanziamento della nuova sede dell'Agenzia delle Dogane (circa € 1.900.000);
- l'edificio così realizzato nell'ambito del Centro direzionale del porto (del costo di circa € 3.650.000) viene "conferito" all'Agenzia che ne gode, perciò, i benefici (affitto);
- il Comune di Ravenna "conferisce" l'immobile in Darsena di Città all'Agenzia, che ne gode, perciò, i benefici;
- l'Agenzia dispone quindi di risorse sufficienti al proprio funzionamento ed alla promozione di interventi di riqualificazione urbana.

Quali le risorse necessarie e coinvolte:

- lo Stato, con risorse PRUSST e PIAU, partecipa all'operazione con € 2.209.375 (37%);
- il Comune di Ravenna con € 1.891.073 (31%);
- l'Autorità Portuale di Ravenna con € 1.907.971 (32%).

È evidente che gli obiettivi del Programma sono estremamente complessi, pur nella loro linearità, e richiedono perciò una capacità "adattiva" che non sempre gli enti pubblici riescono ad esprimere: il modello di gestione basato su uno strumento societario "pubblico" riteniamo possa essere perciò "vincente" e perseguiamo con determinazione l'obiettivo della sua piena operatività.

PROPOSTE PER UN RINNOVATO ASSETTO DI TERNI CITTÀ/CERNIERA, ATTRAVERSO IL CONSOLIDAMENTO DELLE RELAZIONI TERRITORIALI CON ROMA E L'ASSE TERNI-RIETI-L'AQUILA

Aldo Tarquini - RUP S.I.S.Te.M.A. Comune di Terni

L'idea-programma

L'*idea-programma* del Comune di Terni è sintetizzata nella denominazione: "RAFFORZARE IL RUOLO DI CERNIERA DI TERNI ATTRAVERSO IL CONSOLIDAMENTO DELLE RELAZIONI TERRITORIALI LUNGO L'ASSE TERNI – RIETI – L'AQUILA".

L'*idea* è focalizzata sul potenziamento infrastrutturale della città, da condurre sia attraverso la valorizzazione delle infrastrutture esistenti, sia mediante il loro completamento, il tutto in raccordo con l'inserimento di Terni nell'asse viario Nord – Sud ed E45 (Venezia – Civitavecchia) ed al fine di garantire lo sviluppo della città secondo due linee guida:

- la riorganizzazione della città in rapporto al sistema delle infrastrutture – porte urbane e logistica;
- la valorizzazione della vocazione turistico-naturalistica di Terni – sport naturalistici e Città dello Sport – in funzione della creazione di un vero e proprio "distretto" e della promozione e sviluppo di relazioni con i territori interessati dall'asse Terni – L'Aquila – Sulmona.

In questo senso l'*idea-programma* si pone in sinergia con diversi strumenti di programmazione e pianificazione operanti sul territorio.

Si segnala, in particolare, la coerenza con il Piano Urbanistico Territoriale elaborato dalla Regione dell'Umbria, nel quale la strategia di coesione territoriale messa in campo dall'*idea-programma* sostanzia la definizione di territorio transregionale assegnato all'area ternano-reatina, individuandone specifiche valenze in relazione alla creazione di un "distretto" turistico fondato sulla valorizzazione delle comuni risorse storico-culturali e naturalistiche.

Il perseguimento di un modello di sviluppo sostenibile rappresenta un obiettivo comune anche ad altri strumenti, tra i quali il progetto A.P.E., il PTC della Provincia di Terni ed il PRUSST.

I temi delle porte urbane, della Città dello Sport e della rifunionalizzazione della linea ferroviaria Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona si pongono in perfetta coerenza con gli obiettivi di pianificazione contenuti nel Documento Programmatico di indirizzi per l'elaborazione del nuovo PRG del Comune di Terni.

Il primo obiettivo guida si sostanzia nel perseguimento di un'interrelazione più stretta tra il sistema delle infrastrutture, con particolare riferimento alle grandi direttrici di collegamento nazionali ed internazionali, e l'armatura urbana e territoriale.

Il rafforzamento del ruolo di cerniera territoriale di Terni è perseguibile lungo tre direttrici principali:

- verso Roma, con l'obiettivo di un decongestionamento del nodo di Orte e valutando l'ipotesi di realizzazione di un nuovo tracciato attraverso la Sabina;
- verso l'Umbria settentrionale e le Marche, in relazione al rafforzamento dei collegamenti trasversali di interesse nazionale;

- verso Rieti e L'Aquila, promuovendo il rafforzamento delle relazioni esistenti in funzione della creazione di un "distretto" per la valorizzazione delle comuni risorse storico – culturali e naturalistiche in chiave turistica.

Il ridisegno dei punti di interfaccia tra città ed assi infrastrutturali a valenza territoriale si realizza tramite la creazione di porte urbane attrezzate, intese come nodi – cerniere finalizzati a stimolare, nonché facilitare, l'accessibilità urbana, attraverso l'offerta di servizi alle persone, ricettività, informazione e promozione della città.

Il secondo obiettivo guida trae origine dalla crisi del modello tradizionale di sviluppo della città, incentrato sull'industria, e dalla conseguente ricerca di un nuovo modello di sviluppo, definito multilivello in quanto focalizzato sulla valorizzazione delle risorse endogene del territorio urbano, in particolare quelle storico-culturali e naturalistiche.

L'obiettivo trova corpo nella strutturazione di una serie di azioni che in termini di risultati attesi fanno riferimento:

- alla rifunzionalizzazione dell'asse ferroviario Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona, inteso quale asse strutturante del "distretto" in funzione della valorizzazione e messa in rete delle risorse storico-culturali e naturalistiche presenti;
- alla realizzazione di una maglia strutturata di percorsi a valenza naturalistica e storico-culturale, tale da collegare i luoghi di interesse turistico con il sistema infrastrutturale di supporto, in primo luogo rappresentato proprio dall'asse ferroviario Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona;
- alla creazione di un nuovo polo urbano – Città dello Sport – destinato all'offerta di servizi e strutture nel campo della pratica sportiva e, più in generale, del tempo libero, pensato quale polo ordinatore dell'intero "distretto".

Azioni di sistema, di contesto e locali

L'*idea-programma* si sviluppa attraverso azioni di sistema, di contesto e locali.

Come **azione di sistema** il potenziamento delle infrastrutture si pone quale importante opportunità per lo sviluppo economico della città, profondamente e maggiormente auspicato in considerazione dell'attuale stato di sofferenza, nonché strumento di stimolo allo sfruttamento della vocazione territoriale della stessa la quale, con il completamento dell'asse viario Terni – Rieti, di quello Viterbo – Civitavecchia e con la riorganizzazione della Flaminia, costituisce la cerniera fra l'attuale asse della E45 e le due trasversali Pescara – L'Aquila – Rieti – Terni – Viterbo – Civitavecchia e Fano – Foligno – Spoleto – Terni – Roma, oltre ad essere lo snodo fra la ferrovia Roma – Ancona e quella Terni – Rieti – Sulmona.

Con il programma, già definito, di trasformazione della linea Venezia – Civitavecchia in autostrada a pedaggio si intende sviluppare l'opportunità di potenziare il collegamento con Roma attraverso la Sabina, in integrazione al raccordo Terni – Orte ed Orte – Roma, già oggi in sofferenza.

Nel settore delle infrastrutture ferroviarie, che con il completamento del raddoppio della linea Orte – Ancona nel tratto Terni – Spoleto consolidano il ruolo strategico di questo asse trasversale per le merci e per il trasporto persone, si prevede il potenziamento e la riorganizzazione della Terni – L'Aquila – Sulmona, tratta che potrà svolgere sia un ruolo metropolitano nel territorio comunale di Terni, sia un ruolo territoriale legato alla vocazione turistico-ambientale dei territori serviti.

Le **azioni di contesto** sono finalizzate alla valorizzazione della vocazione turistico-naturalistica della città e dei territori confinanti.

L'arrampicata sportiva di Ferentillo, nella Valnerina, gli sport acquatici legati al complesso sistema delle acque presente nel territorio ternano – canottaggio a Piediluco, canoa nella Valnerina, rafting nella Cascata delle Marmore, pesca sportiva nei laghi generati dalle cave di ghiaia – il volo a vela nell'Aviosuperficie e vari centri di attività ippica sono connessi da un sistema di percorsi naturalistici – trekking e mountain bike – di estremo interesse paesaggistico ed ambientale, oltre che strettamente connessi a risorse culturali ed archeologiche ed ai vari centri minori dell'Umbria.

Le attività già in essere ed, in particolare, gli sport acquatici – canottaggio, rafting, canoa – e l'arrampicata sportiva esercitano una forte attrattiva rivolta sia all'area metropolitana romana, oltre a quella regionale, sia per alcuni aspetti ad ambiti nazionali ed internazionali.

La possibilità di realizzare un sistema integrato delle varie attività sportive di tipo naturalistico contribuirebbe senz'altro a potenziare questa capacità attrattiva ed orientare anche la riorganizzazione ed il potenziamento delle più importanti strutture sportive cittadine – stadio, complesso natatorio – che sono collocate nelle aree centrali della città in diretto raccordo con l'asse ferroviario Terni – L'Aquila – Sulmona.

Come **azioni locali** lo studio intende approfondire due aspetti, per i quali sono già state avviate concrete iniziative di realizzazione e di progettazione.

Il primo aspetto afferisce alla riorganizzazione della logistica delle merci in connessione con la realizzazione del centro logistico per le merci della zona di Maratta, in diretto raccordo con lo svincolo fra le E45 e la Terni – Orte e con la ferrovia Roma – Ancona.

Tale intervento è destinato a modificare o, comunque, ad influire su realtà consolidate, quali l'attuale scalo merci delle Ferrovie dello Stato, gli scali merce delle grandi aziende siderurgiche e chimiche, ed, altresì, sulla distribuzione delle merci a livello urbano e territoriale.

Il secondo aspetto attiene alle porte urbane, quali snodi funzionali-strategici fra il sistema urbano ed i principali accessi alla città.

Ruoli

Il Comune di Terni, nella sua veste di responsabile del progetto, si propone quale coordinatore delle relazioni con il soggetto esterno affidatario della redazione dello studio di fattibilità e con i partners coinvolti e, attraverso il gruppo di lavoro interno appositamente costituito, coadiuvato da due professionisti esterni incaricati, è attuatore della progettazione preliminare, ed in parte definitiva, relativa ai temi della Città dello Sport, dei percorsi e sport naturalistici e delle porte urbane.

L'ATI VIA Ingegneria S.r.l. e Nissardi Associati S.r.l., soggetto esterno individuato attraverso apposita gara pubblica, è affidataria dello studio di fattibilità generale e della definizione degli studi progettuali preliminari relativi all'asse viario Terni – Roma attraverso la Sabina, alla Ferrovia metropolitana ed a scarsa velocità Terni – Sulmona nel tratto Terni – Rieti, all'infrastruttura viaria e sue connessioni strutturali con la città – porte urbane e logistica, nonché è attuatrice di un'attività di promozione inerente all'uso turistico della ferrovia Terni – Sulmona.

Il perseguimento dell'*idea programma* è condotto, altresì, attraverso il coordinamento operativo con soggetti terzi all'Amministrazione comunale, in particolare con soggetti istituzionali, quali Regione dell'Umbria, Provincia di Terni e Comuni di Narni, Stroncone, Spoleto, Montefranco, Arrone, Ferentillo, Polino, Sangemini, e soggetti non istituzionali, quali ANAS, associazioni imprenditoriali, Distretto Integrato Territoriale, Cassa di Risparmio di Terni, Associazioni sportive, Società Ternana Calcio, Ferrovie dello Stato.

È previsto, poi, un raccordo operativo con le Regioni Lazio ed Abruzzo, le Province di Rieti, Roma, L'Aquila ed il Comune di L'Aquila.

In merito al tema della valorizzazione turistica della linea ferroviaria Terni – Sulmona si ipotizza la creazione di un partenariato stabile fra le città di Terni, Rieti, L'Aquila e Sulmona, secondo le forme stabilite dallo Studio di fattibilità.

Temi

Ferrovia Terni – Sulmona, tratto metropolitano

L'intento del progetto è quello di studiare le potenzialità dell'infrastruttura, sia sotto l'aspetto di linea turistica di media percorrenza, illustrato più avanti, che sotto l'aspetto di possibile infrastruttura di trasporto pubblico locale, quale linea metropolitana leggera di superficie.

Questa seconda funzione è stata presa in considerazione per la tratta, di circa 4 km, stazione centrale di Terni – zona sud della città, fino all'area Cospea, e presuppone l'elettrificazione della linea, la rimessa in funzione delle stazioni Stadio e Cospea e la realizzazione di una stazione in zona Cardeto, in corrispondenza del comprensorio di scuole superiori.

L'esame preliminare del tracciato ha evidenziato un quadro di forze e debolezze dell'idea cardine che prevede la sola riqualificazione del tronco cittadino della linea esistente.

Il superamento dei punti di debolezza ha indotto ad esaminare un'ipotesi più ampia di schema dei trasporti che superi, cioè, lo schema lineare limitato alla linea ferroviaria esistente e dia impulso alla crescita progressiva del TPL su ferro o sistemi innovativi simili, rispetto al continuo incremento del traffico privato.

Il quadro delle tecnologie evolutesi nel settore delle metropolitane leggere suggerisce, per il caso di Terni, due tipologie innovative di sistema metropolitano:

- il *tram-treno*, mezzo che può percorrere la ferrovia e le strade della città su binari a scartamento ferroviario e con caratteristiche prestazionali idonee al trasporto cittadino (esperienze in Germania a Karlsruhe; Olanda a Rijnouweleijn; Repubblica Ceca a Nise);
- il *tram su gomma*, mezzo su sistemi di guida vincolata di diverso tipo (guida ottica, rotaia centrale...), soluzione studiata nel primo impianto europeo in funzione a Clermont Ferrand, e in fase di collaudo a Padova e di realizzazione in altre città italiane quali Latina, L'Aquila e Mestre.

Un'attenzione particolare va alla tecnologia, oggi in forte recupero, del *filobus*, soluzione che presenta vantaggi in termini di costo, pur con i limiti in termini di caratterizzazione della sede, prestazioni, ecc...

La fase di approfondimento ha consentito di concentrare l'attenzione sulle prime due soluzioni alternative, scelte sulla base di una prima analisi multicriterio.

Valorizzazione turistica della ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona

La ferrovia Terni – Rieti – L'Aquila – Sulmona è compresa tra gli elementi *cardine dei cluster di studio*, sia rispetto alla mobilità locale, sia rispetto ad una valorizzazione turistica dell'infrastruttura, già da diversi anni interessata da treni speciali e nota nei circuiti internazionali del turismo ferroviario, ma utilizzata al di sotto delle proprie potenzialità rispetto agli sport naturalistici e all'escursionismo.

Dallo studio è emerso come l'uso turistico della ferrovia può conciliarsi con i flussi di traffico ordinari, interagire direttamente con

i sistemi turistici locali e superare l'ambito locale attraverso l'integrazione dell'itinerario Terni – Sulmona con itinerari turistici di più ampia portata che possono costituire un elemento regionale nell'offerta turistica del sistema Italia.

A tali considerazioni si aggiungono:

- le esperienze in atto su altri tronchi delle linee dell'Appennino centro – meridionale (treno del Parco della Direzione Regionale Molise di Trenitalia; recupero a fini turistici della linea Avellino – Rocchetta S. Antonio – Lacedonia);
- la limitatezza dell'offerta turistica ferroviaria attuale sulla linea;
- la scarsa pubblicizzazione della ferrovia;
- una limitata offerta di biglietti con valenza anche turistica che superino i confini regionali anche se, rispetto a pochi anni orsono, nel Lazio e in Abruzzo, le altre due regioni attraversate dalla linea, l'integrazione tariffaria tra i diversi vettori del trasporto pubblico è già una realtà consolidata ("Girabruzzo" in Abruzzo e "Metrebus" nel Lazio);
- la chiusura al traffico di stazioni/fermate che per posizione geografica possono essere, al contrario, base di escursioni o che sono, comunque, prossime ad attrattori turistici noti (quali il lago di Piediluco);
- uno scarso coordinamento, soprattutto nel tratto umbro – laziale, tra servizio ferroviario e servizio pubblico di accesso alle stazioni;
- l'assenza di servizi ferroviari turistici, ad eccezione di treni organizzati episodicamente da appassionati e associazioni;
- le potenzialità che la linea assume nel quadro di un contesto territoriale più ampio.

Rispetto a questo ultimo punto lo Studio ha sviluppato l'ipotesi di considerare la linea come parte centrale di un più ricco itinerario che da San Sepolcro, attraverso l'insieme di linee ferroviarie esistenti che seguono in senso longitudinale la catena appenninica, attraversando anche il Molise e la parte interna della Campania, raggiunge Salerno, per un'estensione complessiva di 640 km.

Tale itinerario, che si snoda lungo la parte centrale della catena appenninica, interseca importanti itinerari nazionali Tirreno – Adriatico (Roma – Ancona, Roma – Pescara, Napoli – Bari) e costituisce un vero e proprio potenziale *grand tour* in grado di illustrare quasi tutti gli aspetti della storia, del paesaggio, dei caratteri insediativi, della storia religiosa, dell'artigianato, del folklore, della musica, delle specialità eno-gastronomiche dei territori attraversati, territori che sono, inoltre, già oggi luoghi privilegiati per lo svolgimento degli sport naturalistici.

L'insieme delle azioni da compiere per la valorizzazione turistica della linea e per un suo eventuale inserimento in un'azione di più ampio respiro quale quella dell'itinerario San Sepolcro – Perugia – Terni – L'Aquila – Sulmona – Campobasso – Benevento – Salerno costituirà il contenuto di un apposito Accordo di Programma da siglare con gli enti territoriali competenti e con i soggetti proprietari delle infrastrutture ferroviarie.

In merito, infine, agli aspetti di promozione turistica della ferrovia è in programma una campagna di documentazione diretta alla redazione di opuscoli informativi e ad una divulgazione sul web della linea medesima, finalizzata a superare il carattere amatoriale che oggi caratterizza l'informazione disponibile sul web.

Collegamento Terni – Roma attraverso la Sabina

Il tema del collegamento stradale con tracciato diretto al nodo di Roma è stato concepito dalle Amministrazioni locali e dalla Regione dell'Umbria durante le fasi di concertazione istruttoria della nuova autostrada E55 Civitavecchia – Mestre, oggi in fase di istruttoria per la Valutazione di Impatto Ambientale.

Il tracciato di collegamento intercetta l'E55 in corrispondenza della sua intersezione con l'attuale tracciato della Orte – Terni e si sviluppa verso Sud superando i rilievi della Sabina attraverso un percorso sub – parallelo alla valle del Tevere.

In occasione degli incontri istituzionali inerenti all'E55 e della stipula dell'atto integrativo per la programmazione congiunta della Mestre – Orte – Civitavecchia la Regione dell'Umbria ha rappresentato "l'esigenza di prosecuzione del tracciato Terni – Rieti verso Passo Corese fino al ricongiungimento con la A1 a Fiano Romano".

Poiché questo intervento non è stato, ancora, inserito negli strumenti di pianificazione territoriale e non risulta presente nei piani ANAS, l'obiettivo dello studio è quello di offrire elementi di valutazione sulla sua fattibilità e sostenibilità, oltre che sulla sua stessa funzione nell'ambito del sistema "cerniera".

L'asse in esame costituisce un percorso alternativo alla direttrice dell'A1 Orte – Roma, che si potrebbe raccordare in prima analisi in prossimità di Passo Corese, in corrispondenza del nodo costituito dalla A1 e dalla bretella Fiano San Cesareo.

L'intento è quello di captare il traffico della dorsale Perugia – Cesena e rafforzare il legame con l'area metropolitana di Roma.

Una delle valutazioni strategiche più rilevanti sta nella sua messa a sistema con il programmato terminal Intermodale di Roma Nord di Rete Ferroviaria Italia S.p.a., oggi previsto nel Comune di Passo Corese.

Questo tracciato si sviluppa attraverso la Sabina per una lunghezza complessiva di circa 48 km e riveste caratteristiche di complessità tecnica e costi rilevanti (che possono variare dai 500 milioni di euro al miliardo) a causa dell'orografia e della geologia dei terreni attraversati.

Le ipotesi progettuali in esame sono suddivisibili in due famiglie di soluzioni:

- tracciato stradale con caratteristiche di strada extraurbana a due corsie (tipo C1), meno costoso, interamente finanziato con risorse pubbliche;
- tracciato autostradale a pedaggio, quattro corsie (tipo A), finanziabile parzialmente o totalmente con il ricorso a capitali privati attraverso il sistema della finanza di progetto.

Città dello sport

L'attività di ricognizione dei contenuti della pianificazione e di analisi di *best practices* ha evidenziato la caratterizzazione degli impianti sportivi/Città dello Sport quali centralità urbane polifunzionali che ospitano funzioni indipendenti, dalla pratica dello sport o dallo spettacolo sportivo a centri commerciali, residenze, uffici, così come l'importanza all'accessibilità su ferro garantita almeno in occasione di eventi sportivi, come nel caso di Basilea, o permanentemente come nel caso della città lusitana di Porto.

Il carattere polifunzionale degli interventi consente, quindi, da un lato di garantire un equilibrio finanziario in termini di ritorno degli investimenti effettuati, dall'altro fa sì che tali zone siano pienamente coinvolte nel sistema della vita urbana, evitando il formarsi di zone poco frequentate al di fuori delle manifestazioni sportive, che con estrema frequenza si candidano a divenire luogo di attività illecite.

Sport naturalistici

Dai primi risultati della fase ricognitiva presso testimoni privilegiati sono emersi i seguenti dati:

- la conoscenza a livello nazionale della Valnerina quale ambito privilegiato per lo svolgimento degli sport naturalistici;
- la definizione geografica del bacino di pubblico dell'ambito ternano all'interno di un tempo di percorrenza massimo di circa 3 ore di viaggio. Tuttavia le caratteristiche dei siti ampliano tale bacino di utenza anche al contesto dell'Italia Settentrionale – e segnatamente della Pianura Padana – specie in riferimento al *canyoning*;
- la prevalenza del mezzo di trasporto privato quale vettore di accesso ai luoghi della pratica sportiva (l'interesse per il vettore ferroviario non è, finora, emerso. Probabilmente esso emergerà dalle risposte di CAI e FIAB che vantano una consolidata collaborazione con il gruppo FFSS);
- l'esigenza di una migliore segnaletica riguardo a percorsi sportivi;
- il fabbisogno di servizi di supporto alla pratica sportiva quali: noleggio di attrezzature, laboratori di riparazione, ricettività a prezzi contenuti.

Infine non sono emersi dati significativi, da parte dell'APT, verso le forme di turismo legate a tale genere di attività sportive. Al tempo stesso è emerso come i circa 350.000 visitatori annui della Cascata delle Marmore non pernottino nella zona, dove peraltro mancano strutture ricettive *leisure oriented*.

Porte Urbane

Il Comune di Terni ha identificato nel PRG adottato, in corrispondenza dei principali accessi stradali al sistema insediativo e delle attività, le porte urbane, all'interno delle quali si privilegia la collocazione di funzioni connesse ai servizi agli automobilisti, alle persone ed alle imprese.

In corrispondenza dell'ingresso nel tessuto urbanizzato della S.S. 3 da Narni è localizzata la porta Flaminia Sud, quale caposaldo del progettato boulevard delle industrie, collegamento tra il Parco fluviale del Nera, il sistema insediativo delle attività produttive, artigianali e di servizio locali, la via Flaminia e gli ambiti di paesaggio collinare di Collescipoli. Ad integrazione delle destinazioni d'uso previste dal PRG si ipotizzano strutture ricettive e rafforzamento della componente commercio/direzionale. La porta Flaminia nord, in corrispondenza dell'ingresso da Spoleto, a ridosso della parte settentrionale del comprensorio siderurgico, della via Flaminia si caratterizza per servizi di supporto alla vita urbana e quale filtro tra il sistema insediativo e il comprensorio industriale delle Acciaierie.

La porta urbana E 55 si pone, anche in termini morfologici e funzionali, quale ingresso verso il cuore dell'Umbria, la Valnerina e la Conca di Terni nonché, in previsione della realizzazione dei nuovi assi stradali di PRG e della nuova strada Terni – Rieti, del grande itinerario stradale dell'Appennino centro – meridionale costituito dall'insieme della S.S. 74 e della S.S. 17.

Tenendo conto delle strutture di supporto e servizio all'automobilista esistenti si ipotizza la realizzazione di una nuova porta urbana in corrispondenza del tratto della S.S. 675, compresa tra la E55 e l'uscita Terni centro/Via del Centenario, che dovrà assumere una forte caratterizzazione configurativa tale da evocare il carattere di filtro tra sistema urbano e territorio.

Con funzioni assimilabili a quelle di porta urbana, ma fortemente relazionata al turismo legato agli sport naturalistici (servizi alla persona, noleggio attrezzature, etc.), è l'area posta lungo il fiume Nera, in prossimità del previsto svincolo della nuova S.S. Terni – Rieti in corrispondenza dell'ingresso alla Valnerina.

IPOTESI PER CAMPOBASSO, CROCEVIA DI RELAZIONI MATERIALI E IMMATERIALI TRA UN SISTEMA INTERNO PENINSULARE E L'AREA DEI BALCANI

Giuliana **Carano** - RUP S.I.S.Te.M.A Comune di Campobasso

Il Programma S.I.S.Te.M.A. e le sue premesse

All'inizio degli anni '90 si attiva a Campobasso un dibattito incentrato sul ruolo politico e culturale che la città deve avere all'interno della regione; un ruolo che si esplica anche nella capacità di leadership a livello propositivo e progettuale. Si avvia così la stagione della programmazione con una serie importante di piani e progetti:

- il Patto del Matese (centrato sullo sviluppo dell'agro-alimentare e coinvolgente 56 comuni del Molise Centrale e 106 promotori del Piano d'Azione Locale);
- il PRUSST "CittàTerritorio" (con cui vengono impostati alcuni dei progetti chiave per lo sviluppo della città, coinvolgendo 32 comuni);
- i Contratti di Quartiere I e II in situazioni urbane particolarmente complesse;
- la Società di Trasformazione Urbana (interessante una parte consistente della città, alle spalle del centro storico);
- URBANItalia "Rete e Dimensione Urbana" per la creazione della città telematica (piazze telematiche; telelavoro, scuole in rete);
- il Progetto E-Government per la realizzazione di un progetto di servizi telematici a cittadini ed imprese (assieme a 87 comuni, 3 unioni, 5 comunità montane);
- l'APQ Riserva Aree Urbane e l'APQ Città.

Attraverso questi Programmi il territorio si aggrega, attorno alla città, su temi specifici, quali: l'innovazione tecnologica; la programmazione e gestione delle reti per la mobilità; lo sviluppo locale; la qualità della vita e la sostenibilità ambientale; l'inclusione sociale; il turismo. Si sperimentano così forme nuove e complesse di partenariato: non solo con i Comuni contermini, ma anche con altri attori, istituzionali e non, come la Provincia, l'Università, l'Unione delle Camere di Commercio, il Patto Territoriale per l'Occupazione, l'INPS, l'INAIL, le associazioni di quartiere, di volontariato ed ambientali.

Tutto ciò ha indotto l'Amministrazione Comunale ad affrontare – attraverso i Programmi via via promossi e finanziati a livello regionale, nazionale e comunitario – i principali nodi dello sviluppo urbano e territoriale, cercando di introdurre nel sistema socio-economico locale forti elementi di innovazione. E' questa infatti la chiave per passare da un'economia condizionata dal basso valore aggiunto delle sue produzioni, ad un'economia più dinamica, caratterizzata dalla presenza di servizi avanzati, anche indipendentemente dalla natura dei settori produttivi presenti.

E' in questo contesto che si presenta l'opportunità del Programma S.I.S.Te.M.A., la cui articolazione originaria è legata a tre aspetti fondamentali dello sviluppo urbano e territoriale:

1. il Sistema Turistico Locale, finalizzato alla messa in rete ed alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale attraverso una seria politica di marketing urbano e territoriale;
2. la Metropolitana leggera comprensoriale, finalizzata al potenziamento della mobilità extra-urbana, nonché all'interconnessione ed allo scambio tra i due assi principali, trasversale e longitudinale, di infrastrutturazione del territorio;
3. la Cittadella dell'Economia, finalizzata alla creazione di un polo del terziario avanzato, specializzato nel settore agro-alimentare, con particolare riferimento ai comparti della trasformazione e della commercializzazione delle produzioni agricole locali.

Il Sistema Turistico Locale

IL STL coinvolge, in prima ipotesi, i Comuni confinanti con Campobasso e quelli della fascia Matesina, tutti dotati di rilevanti risorse ambientali, storiche ed archeologiche.

Si tratta di costruire un vero e proprio Piano di marketing strategico, in grado di valorizzare il patrimonio culturale ed ambientale comune, facendo del turismo un'importante fonte di reddito e di sviluppo delle risorse umane e produttive endogene.

L'obiettivo principale è mettere a sistema il vasto patrimonio di risorse culturali ed ambientali del territorio tradizionalmente gravitante sulla città di Campobasso. Questo è possibile restituendo a questo territorio un'identità forte, che parta dalla conoscenza e dalla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e naturalistico-ambientale, in tutte le sue declinazioni, da quelle più squisitamente artistiche a quelle più legate alle tradizioni popolari, alla cultura materiale, alla ritualità delle feste e degli eventi, all'artigianato tipico, alle tradizioni gastronomiche e culinarie locali.

Lo sviluppo di un'economia turistica, non subalterna a modelli estranei ed ormai anche obsoleti, ha uno dei suoi punti di forza nel sistema dei tratturi e nella cultura della transumanza. Si tratta di valorizzare e mettere a sistema non solo tutte le risorse

locali di questo patrimonio, materiale ed immateriale, tanto complesso, ma di sviluppare anche sinergie con le altre regioni del Sud Italia (Abruzzo, Puglia, Basilicata).

La rete dei percorsi tratturali può essere fruita attraverso varie forme di turismo attivo ed escursionistico, quali il trekking, il ciclismo e il mountain biking, l'equitazione; ma consente anche di sviluppare un sistema originale di accoglienza, centrato sul concetto di "albergo diffuso" e su una rete di servizi minimi di supporto alla fruizione turistica.

Il secondo cardine del potenziale turistico locale è costituito dalla storia antica del Sannio, il cui popolo – uno dei più importanti e significativi dell'Italia pre-romana - ha lasciato tracce cospicue in archeologia (Sepino-Altilia, Monte Vairano, Santuario sannitico di Campochiaro) e nelle tradizioni popolari locali.

Le altre risorse culturali sono costituite dall'architettura romanica (con le sue punte di eccellenza a Campobasso, Petrella Tifernina e Santa Maria della Strada), dai castelli e dalle fortificazioni sparsi su tutto il territorio (Campobasso, Boiano, Castropignano) e dai numerosi centri storici.

Si tratta perciò di valorizzare tale patrimonio, sia materiale che immateriale, assolutamente originale, attraverso la creazione di un attrattore culturale di tipo museale, in grado di fornire un'immagine approfondita e vivace della città e del suo territorio.

La Metropolitana comprensoriale

La metropolitana leggera fa da raccordo tra la direttrice turistica appenninica nord/sud e la futura direttrice veloce est/ovest (Termoli - S. Vittore), fungendo a tutti gli effetti da scambiatore di flussi passeggeri e turistici e quindi anche da supporto alle strategie turistiche che si andranno a definire con il Sistema Turistico Locale.

L'obiettivo è riqualificare la linea ferroviaria esistente che, attraversando la città di Campobasso, collega i Comuni di Matrice e Boiano. Il progetto di massima prevede: il recupero delle stazioni e la creazione di nuove fermate in prossimità dei poli industriali di Ripalimosani, Boiano, Campochiaro e Vinchiatturo, del Polo Ospedaliero e dell'Università degli Studi del Molise; la realizzazione di alcuni parcheggi di interscambio in corrispondenza di Ripalimosani e di Campochiaro; l'acquisto di nuovo materiale rotabile e un nuovo programma di esercizio.

L'intervento interessa un bacino molto ampio e ricalca l'attuale tratta ferroviaria da San Massimo a Matrice, coinvolgendo tutto il bacino territoriale sotteso, con una funzione di interscambio nodale in corrispondenza del Comune capoluogo.

Il disegno è quello di realizzare un efficace sistema di collegamento veloce, non solo per il trasporto passeggeri (con scambiatori intermodali localizzati nelle principali stazioni), ma anche per il trasporto delle merci, in modo da mettere in connessione diretta la zona industriale Campobasso-Ripalimosani con il Nucleo industriale Campobasso-Boiano e quindi con quello di Isernia-Venafro.

La Cittadella dell'Economia

La zona di Selva Piana, all'interno del Centro Fieristico Polifunzionale già esistente (su cui sono confluiti una serie di finanziamenti provenienti da vari programmi attivati dal Comune di Campobasso e dal partenariato), è destinata ad ospitare un insieme significativo di funzioni e di servizi ai cittadini ed alle imprese, quali:

- funzioni espositive e congressuali di tipo specialistico;
- servizi avanzati alle imprese nei settori della logistica, del telelavoro, dell'incubazione d'impresa, della sportellistica integrata per le attività produttive e commerciali;
- funzioni formative e di e-learning;
- azioni innovative a livello di marketing, anche grazie all'impiego intensivo delle tecnologie info-telematiche e multimediali.

Per la creazione della Cittadella è stato sottoscritto un accordo con la Unione delle Camere di Commercio del Molise, con il Patto Territoriale per l'Occupazione del Matese e con la Provincia di Campobasso.

La Cittadella dell'Economia di Selva Piana si connota come infrastruttura portante di un articolato progetto di sviluppo locale. Attraverso il coinvolgimento dei soggetti istituzionali e l'integrazione di servizi e di progetti già attivi o in fase di attuazione, la Cittadella si pone come strumento operativo a supporto della valorizzazione del capitale umano, della competitività delle imprese, della promozione del sistema produttivo, dello sviluppo della società dell'informazione.

Il Piano Strategico di Campobasso

Come diverse altre realtà del Mezzogiorno e quando già il Programma S.I.S.Te.M.A. era in fase di avvio, Campobasso è divenuta beneficiaria dei fondi FAS per la redazione del Piano Strategico e del Piano Urbano della Mobilità.

Anche in questo caso – e forse con più determinazione – l'Amministrazione comunale ha voluto sfruttare tale opportunità per riorganizzare in maniera più organica e sistematica tutto lo strumentario programmatico abbozzato sino ad oggi, strutturando-

si, anche al suo interno, per potersi dare una strategia complessa e integrata d'azione politica ed economica.

Il Piano Strategico è visto come una cornice che descrive la meta che la città intende perseguire, delinea le strategie e le azioni da percorrere e individua gli strumenti e i progetti necessari per raggiungere la meta; ma è anche un'azione di continua verifica e monitoraggio dei risultati e degli scostamenti, e di revisione delle iniziative da assumere in funzione dei mutamenti che possono incidere nel contesto locale o extra-locale.

Il Piano Strategico, inteso come passaggio ad un'economia competitiva, basata su conoscenza, ricerca e innovazione, è un processo creativo, in cui ciascun soggetto coinvolto, portatore di una specifica definizione dei problemi, delle priorità e delle domande emergenti, contribuisce a creare una visione della comunità locale, contribuisce cioè a ridefinirne l'identità. In questo senso, si tratta di un processo che mobilita una pluralità di soggetti nelle attività di ricostruzione della "visione del futuro" della città, definita a partire dalle rappresentazioni espresse dagli attori locali.

Il Piano Strategico si è anche costruita una immagine esterna forte, supportata da un'efficace struttura di comunicazione sociale ed istituzionale, condensata in un logo caratterizzato da 3 S: Solidale – Sostenibile - Sorprendente.

Solidale inteso come sentimento di appartenenza e come capacità di "tenuta" della società, nelle sue differenti componenti sociali, economiche, culturali; come sostegno e dunque come capacità di risposta collettiva ai problemi, anche individuali.

Sostenibile inteso come capacità di mantenere e rinnovare le proprie risorse, promuovendo reti infrastrutturali, ambientali, tecnologiche e di mobilità, in equilibrio tra sviluppo economico ed equità sociale.

Sorprendente interpretato come qualcosa di "inatteso", come esperienza che, partendo dall'imprevisto e dall'anomalo, rispetto alla conoscenza accreditata, provoca curiosità e stimola a ricercare un senso nuovo alla realtà osservata; e dunque come innovazione, capacità di mettere in discussione e ridefinire immagini e idee consolidate.

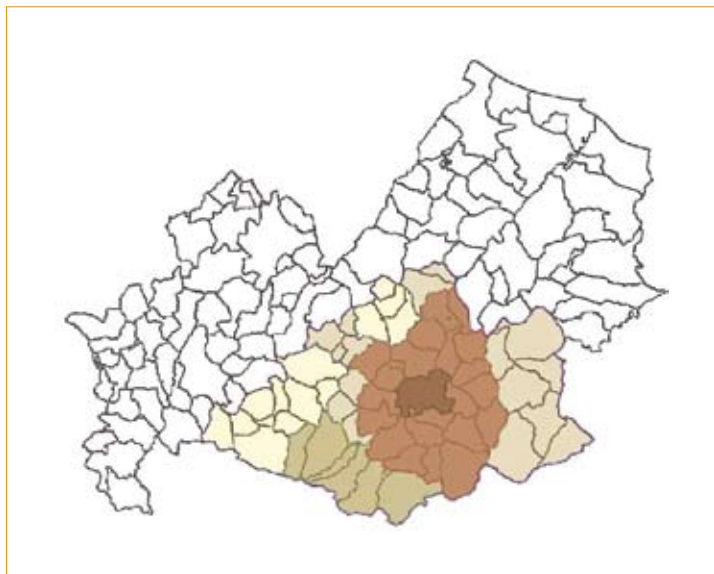
La tempistica del Piano Strategico prevede le seguenti cinque fasi.

Fase 0 – Avvio del processo e diagnosi		
Incontri preparatori Indagini preliminari	⇒	Documento di avvio
Fase I – Consultazione e ascolto		
Incontri ristretti con i rappresentanti dei Comuni e con le forze sociali	⇒	Documento preliminare di base per la discussione
Fase II – Discussione e partecipazione		
Forum tematici aperti a tutti i cittadini	⇒	Prima ipotesi di Piano Strategico
Fase III - Patto		
Verifica dei progetti Sottoscrizione accordi Avvio progetti bandiera	⇒	Documento finale di Piano Strategico
Fase IV – Attuazione e gestione		
Attuazione Gestione Monitoraggio	⇒	Implementazione Documento di Piano

Il Programma S.I.S.Te.M.A. si è totalmente integrato nella struttura del Piano Strategico, mettendo al servizio delle prospettive di sviluppo di Campobasso i propri obiettivi e le tre azioni chiave prima delineate. Ciò ha per un verso complicato e complessificato i rapporti partenariali originariamente ipotizzati; ma, per altro verso, ha consentito di raggiungere un'audience assai più vasta e capillare.

Uno dei primi aspetti affrontati è stato quello dell'area vasta di riferimento, giungendo alla conclusione che occorre pensare, di volta in volta, ad un ambito territoriale a geometria variabile, a seconda degli obiettivi perseguiti e dei livelli di condivisione raggiunti (cfr. figura 1).

Geometria variabile degli ambiti territoriali di riferimento



Fonte: Nicolò Savarese

Sistema Turistico Locale / PIT Ambiente Turismo Impresa / Patto Territoriale Matese



Successivamente si è effettuata una ricognizione approfondita ed un censimento accurato della progettualità esistente, anche di quella espressa dalla società civile, in maniera non istituzionalizzata.

Questo quadro d'insieme dei progetti e dei rispettivi ambiti territoriali di riferimento – grazie anche ad una composizione multidisciplinare assai ricca dell'équipe di piano – ha consentito di costruire una matrice degli obiettivi molto complessa.

Partendo dagli assi strategici, simbolicamente rappresentati dalle 3 S, si sono definiti 12 campi d'azione, all'interno dei quali sono stati inquadrati sia i progetti in corso che le ipotesi d'intervento individuate attraverso le prime analisi di fattibilità.

Allo stato attuale (aprile 2007) si è avviata la Fase II° con l'apertura dei forum tematici e la discussione del Documento preliminare di piano.

Assi	Azioni	Progetti attivati e/o conclusi	Idee progettuali
Per un territorio solidale	A.1. Promuovere nuove opportunità di occupazione giovanile	Incubatore di imprese del terzo settore Urban Italia "città telematica" Telelavoro	Laboratorio per l'autoimprenditorialità Sostegno alla nascita di imprese innovative Osservatorio per i fabbisogni di competenze
	A.2. Sviluppare un'economia solidale e sociale	Incubatore di imprese del terzo settore Art. 71, A 21 Locale Bilancio delle competenze Sportello donna	Tavolo permanente per un'"altra economia" Osservatorio locale permanente sul fenomeno delle povertà
	A.3. Favorire l'accessibilità delle risorse, qualità dei servizi e sicurezza per tutti	A21 locale, Bilancio partecipato Città dei Bambini Contratti di quartiere "San Giovanni" e "Sotto il Monte" Urban Italia "città telematica", Recupero impiantistica sportiva STU farmacie on line, servizi sociali on line	Osservatorio permanente sulla condizione dell'infanzia e dell'adolescenza Laboratorio di Criminologia
	A.4. Assicurare e sostenere forme di democrazia diretta	Incubatore di imprese III settore A21 locale, Bilancio partecipato Città dei Bambini Piazze telematiche Progetto E-GOV Comunimolisani URP Telematico	Centro di aggregazione e promozione giovanile per educazione alla differenza e alla transculturalità
	A.5. Migliorare la capacità tecnico-gestionale dei servizi	Comunimolisani Piazze telematiche Digitale terrestre Carta nazionale dei servizi Firma digitale e posta elettronica certificata Progetto Voip	Campagna di formazione e informazione per la fruizione dei servizi attraverso le nuove tecnologie
Per un territorio sostenibile	B.1. Promuovere il riconoscimento e valorizzare l'identità	Sistema Turistico Locale (SISTEMA)	Museo etno-antropologico del territorio e rete di servizi turistico-culturali Club del prodotto Tratturi Luce alla vecchia capitale sannita Circuito dei beni culturali (dall'antico al tipico)
	B.2. Valorizzare le risorse ambientali e il paesaggio	A 21 Locale, STU Percorsi verdi collina Riqualificazione ambientale Ripristino tratturi Contratti di Quartiere Orti e edifici bioclimatici Recupero contenitori storici	Centro studi per il recupero edilizio Recupero aree dismesse Scuola della pietra
	B.3. Potenziare l'accessibilità alle reti materiali ed immateriali	Metropolitana leggera Riqualificazione tracciati viari, sottopassi, sovrappassi, scambiatori intermodali, parcheggi, piste ciclabili Urban Italia "città telematica" Progetto e-government CST	Connessioni metropolitane Potenziamento infrastrutture Interventi PUM

Per un territorio sorprendente	C.1 Implementare la costruzione dell'eccellenza	Cittadelle dell'Economia Formazione di project manager della ricerca	Tavolo permanente dell'innovazione
	C.2. Promuovere e favorire la distrettualizzazione delle attività produttive	Distretto Agroindustriale MINA Pin – Polo innovativo Polo terziario avanzato settore agroalimentare (SISTeMA) Cittadella dell'Economia Sportello integrato per le imprese Sistema – Polo terziario avanzato settore agroalimentare Società di Trasformazione Urbana	Mappa dei distretti Museo del grano Centri collettori di saperi e sapori Tempio dei sensi e stazioni eno-gastronomiche Centro servizi per l'internazionalizzazione e nuove forme di distribuzione Club di prodotti e servizi
	C.3. Promuovere nuove centralità urbane e territoriali	Metropolitana leggera PRUSST “Città e territorio” Urban Italia “città telematica” Cittadelle (della Giustizia, dell'Economia, della Regione Molise) Centri fieristici, STU Centro direzionale comunale ex mattatoio Società di Trasformazione Urbana Centri sportivi urbani	Linee di trasporto Busso-Centro ospedaliero Sistemi di trasporto pedonali urbani Centro Mercè
	C.4. Sostenere la creatività e la produzione culturale	Centro produzione culturale giovanile Ex –Omni	Centri di creatività giovanile Fondazione culturale multipolare

IL TRIANGOLO ROMAGNOLO FORLÌ-CESENA-RAVENNA. VOCAZIONE, ORGANIZZAZIONE E MESSA IN RETE DELLE OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO DEL TERRITORIO

Manuela **Barducci** - RUP S.I.S.Te.M.A Comune di Forlì

Il rafforzamento del sistema nodo-lineare, orientato nei vertici di Forlì-Cesena-Ravenna, e la fluidità delle relazioni di persone e mezzi, in una cornice di salvaguardia ambientale e di valorizzazione degli ingenti patrimoni locali, configurano il complesso delle azioni “di sistema”, “di contesto” e “locali”, poste alla base del Progetto ministeriale S.I.S.Te.M.A. Centro-nord dal titolo *“Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale Est-Ovest parallelo alla via Emilia, quello del Corridoio adriatico e quello Nord-Sud Venezia – Orte”, che rappresenta il contesto – bersaglio del sistema territoriale del medio-Adriatico.*

Il progetto si occuperà principalmente dei benefici che possono derivare dalla creazione di una vera e propria piattaforma logistica romagnola derivante dalla messa a sistema dei diversi importanti poli trasportistici presenti sul territorio (Aeroporto di Forlì, Autoporto di Cesena, Porto di Ravenna, Scalo Mercè Forlì-Forlimpopoli) e di come questa “messa in rete” possa essere portata avanti in uno scenario di fattibilità economica, amministrativa e tecnica.

Quale azione di sviluppo per l'area portuale di Ravenna, lo studio approfondirà le reciproche opportunità riferite alla costruzione di una nuova stazione marittima da mettere a sistema con una nuova rete circolare del ferro. Le azioni “di sistema” per il rafforzamento dell'aeroporto di Forlì sono riconducibili al potenziamento infrastrutturale e a politiche di integrazione e sviluppo con strategie ed alleanze con compagnie e scali aeroportuali italiani e internazionali. La strategia di sviluppo dell'autoporto di Cesena sarà orientata, da un lato, alla messa a sistema della maglia infrastrutturale della rete e dei nodi strategici, dall'altro a promuovere strategie e politiche per il superamento della scarsa consistenza e frammentazione delle aziende.

Nel quadro di rafforzamento del sistema infrastrutturale d'area, da verificare in termini sia di domanda che di analisi costi-benefici, in previsione di un alleggerimento del traffico sull'attuale rete ferroviaria e di un'ipotesi di rafforzamento del corridoio adriatico, si verificherà la fattibilità di un sistema locale ad anello, a guida vincolata, che, utilizzando i tracciati esistenti, colleghi Forlì, Cesena e Ravenna. Per l'asse turismo lo Studio definisce il quadro delle azioni sinergiche tra le diverse componenti del sistema ambientale e culturale presente con eventuali riposizionamenti su settori non sufficientemente integrati o scarsamente valorizzati. Lo Studio prevede, come azione “di contesto”, la costituzione di un'Agenzia logistica di coordinamento e gestione del sistema logistico romagnolo, con l'obiettivo di promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica, le reti trasportistiche, nonché la promozione, l'organizzazione, la gestione, la commercializzazione di tutti i servizi relativi ai traffici merci. Lo studio, infine, affronta come azione locale, l'approfondimento sulle prospettive di crescita del Polo tecnologico Aeronautico di Forlì.

Lo Studio di fattibilità dovrà fornire a tutti i referenti istituzionali un selezionato parco progettuale “verificato nel suo insieme” da candidare su vetrine nazionali ed europee dei finanziamenti, per costruire un territorio capace di attrarre nuove imprese operanti in diversi settori.

Mission e strategie: obiettivo dello Studio di fattibilità è individuare strategie operative finalizzate al rafforzamento del livello della coesione territoriale nell’area romagnola centro settentrionale e al raggiungimento di alti livelli di efficienza nella gestione del sistema urbano policentrico del triangolo Forlì-Cesena-Ravenna, nella prospettiva di creare le condizioni per il raggiungimento di una *massa critica territoriale* tale da rendere possibile la competizione, a livello globale, con realtà urbane e regionali di rango superiore.

La strategia più significativa è mettere a sistema le quattro infrastrutture puntuali attraverso la rete esistente o di progetto per la “messa in rete di un territorio” costituito da realtà locali che, seppur vicine, e per certi versi molto integrate fra di loro, per ragioni di natura diversa, ma principalmente di carattere storico e culturale, non hanno intrapreso un percorso di crescita unitario e concertato, per cogliere pienamente le opportunità offerte dal sistema delle reti internazionali.

Città, territori urbani e armature infrastrutturali: Il rafforzamento del sistema nodo-lineare, orientato nei vertici di Forlì-Cesena-Ravenna, la fluidità delle relazioni di persone e mezzi, in una cornice di salvaguardia ambientale e di valorizzazione degli ingenti patrimoni locali, configurano il complesso delle azioni di sistema, di contesto e locali del progetto per costruire un sistema competitivo basato principalmente sulla creazione di una piattaforma della logistica, in grado di cogliere pienamente le opportunità offerte dal sistema delle reti internazionali e superare i ritardi infrastrutturali che frenano lo sviluppo del nostro territorio.

Complessità Territoriale: è determinata dalla presenza di 4 poli transportistici e le relative infrastrutture legate alla mobilità, dalla presenza di aree dismesse e dalla convivenza di realtà locali con identità specifica.

I quattro poli transportistici: il potenziamento dell’armatura infrastrutturale, della Romagna sud-est e la sua candidatura di “ponte” tra Europa e Mediterraneo Orientale, nell’ambito della rete TEN, si sostanzia attraverso azioni orientate al sistema dei nodi (porto, autoporto, aeroporto, scalo merci) e delle reti su gomma, su ferro ivi comprese le autostrade del mare. Il Porto di Ravenna, uno dei principali porti italiani e importante scalo commerciale per le merci varie e i container, ha una configurazione di porto canale con una estensione di circa 14 Km e con 18 terminal privati.

L’aeroporto di Forlì “L. Ridolfi” è situato a sud-est della città, a poco più di 4 km dal centro storico, prossimo al casello autostradale della A14 e vicino alla stazione ferroviaria della linea Bologna-Ancona. La specializzazione è stata intrapresa, grazie alla politica “low cost” il numero di passeggeri transitati dal “L. Ridolfi” sono aumentati dal 2001 al 2006 dell’80%. L’autoporto di Cesena, all’intersezione fra l’autostrada A14 e la strada statale E45, esercita un ruolo di servizio locale, e non di interporto alla grande scala per la distribuzione delle merci. Il recente completamento dell’E45 e del suo raccordo con l’A14, l’avvio di lavori relativi al 2° e 3° stralcio della Secante, la presenza di servizi avanzati per la commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli, la presenza di una già realizzata rete di imprese, legate al settore dell’alimentazione e dell’autotrasporto, insieme alla presenza, nell’area romagnola, dell’aeroporto di Forlì, dell’interporto di Lugo e del Porto di Ravenna, “mette in evidenza l’esistenza di una rete di infrastrutture che potrebbero contribuire in modo significativo alla costruzione di un sistema integrato in grado di rappresentare per il mercato internazionale un polo intermodale nell’area centro orientale del Paese” (PRG).

Il nuovo Scalo Merci ferroviario è parte costitutiva della “Piattaforma romagnola” che, insieme con il porto di Ravenna, l’Autoporto di Cesena e l’Aeroporto di Forlì, forma un sistema integrato per la distribuzione e la movimentazione delle merci. L’intervento consiste nella localizzazione di un unico scalo merci per l’area romagnola delle province di Forlì-Cesena e Rimini nella zona industriale di Villa Selva (al confine tra i Comuni di Forlì e Forlimpopoli) ritenuta idonea alla concentrazione dei traffici per la facilità di collegamento con la dorsale adriatica. L’ubicazione dello scalo è prevista a lato della linea Bologna-Rimini a 4,5 Km da Forlì e a 1,5 Km da Forlimpopoli. A fianco di tale area sorge la Zona industriale di Villa Selva ottimamente collegata con la viabilità ordinaria ed autostradale (SS9, E45, A14).

La rete delle infrastrutture: il sistema infrastrutturale di riferimento è quello lineare del medio Adriatico che attraversa da sud verso nord Abruzzo, Marche e Romagna. Di questo, il triangolo Forlì - Cesena – Ravenna, costituisce il terminale settentrionale. La rete stradale principale è costituita dall’A14 e dalla sua diramazione Imola-Ravenna, dalla Strada Statale E45 Orte-Ravenna (S.S. n.71), dalla S.S. n.67 “Tosco Romagnola” Ravenna-Forlì-Firenze (con due corsie per senso di marcia tra Forlì e Ravenna), dalla S.S. n.16 “Adriatica” Ferrara-Ravenna-Rimini, dalla SS n9 “Emilia” che collega Bologna-Forlì-Cesena e dalla S.S. n.309 “Romea” Ravenna-Venezia.

L’intero sistema è esaltato dall’allargamento ad est dell’Unione europea, dalla cooperazione con i paesi balcanici e da uno sviluppo della Romagna quale distretto logistico integrato imperniato sugli assi della mobilità e del turismo.

Risorse presenti nel territorio (oltre i confini amministrativi): La geografia dell’area Forlì-Cesena-Ravenna è distinta nelle

fasce omogenee della costa, con i suoi densi insediamenti lineari, della pianura con le tre città capoluoghi e i centri minori allineati lungo gli assi storici (via Emilia- S.S. n.67 – Cervese), della collina le cui dorsali appenniniche si estendono verso il confine regionale toscano, le cui valli costituiscono sistemi di comunità con un'identità specifica.

La struttura urbana e territoriale dell'area romagnola è caratterizzata da un sistema policentrico di città di dimensioni medio-piccole a distanza di circa 20-30 Km lungo le direttrici storiche della via Emilia e della costa.

Forlì, Cesena e Ravenna hanno un ruolo di servizio al territorio, che si è consolidato nei secoli, senza determinare però la formazione di una capitale della Romagna, ruolo che continua ad essere esercitato in via indiretta da Bologna.

Il sistema territoriale mostra una realtà viva dal punto di vista economico e sociale, ricca di testimonianze storiche e culturali, caratterizzata da un singolare patrimonio di imprenditorialità diffusa e di associazionismo cooperativo, forte nella qualità dei suoi servizi.

Si tratta di un contesto territoriale complesso, dinamico per quanto riguarda i processi urbani e territoriali delle singole realtà locali, ma nello stesso tempo non particolarmente coeso essendo predominante la tendenza ad elaborare politiche locali in un quadro di scarsa o insufficiente integrazione con le realtà limitrofe. Tale criticità è resa ancora più evidente dal mancato completamento del sistema delle infrastrutture della mobilità, sia a scala territoriale sia a scala urbana, e risulta un freno al pieno sviluppo della capacità competitiva rendendo difficile il raggiungimento di masse critiche necessarie all'acquisizione di nuove funzioni. I punti di forza che possono rappresentare i fattori di competitività sono: l'aeroporto, il porto, l'autotrasporto, lo Scalo merci, il centro servizi sanitario, le molteplici forme di turismo, lo straordinario patrimonio artistico culturale, le varie aree di pregio ambientale e naturalistico, l'Università. Il Polo Tecnologico Aeronautico presente a Forlì costituisce la carta vincente per ragionare in termini di innovazione, sperimentazione del sistema economico- produttivo, in quanto è un progetto di sviluppo territoriale finalizzato all'integrazione delle funzioni aeroportuali con attività universitarie (polo scientifico) e di formazione superiore, insieme ad attività di ricerca, sperimentazione, offerta di servizi avanzati, incubatore di aziende e sedi di aziende innovative, tali da far crescere nel tempo una funzione di particolare prestigio e di notevole significato per il tessuto economico e produttivo della città. E' da sottolineare in questo caso la previsione - tecnicamente verificata in sede di progetto - di un collegamento diretto dell'aeroporto e del polo tecnologico attraverso un percorso in sede propria con la stazione ferroviaria.

Il Polo Tecnologico aeronautico rappresenta l'azione locale del Programma S.I.S.Te.M.A.

La costituzione di una partnership permanente: Il progetto intende essere un primo significativo passo verso la costituzione di una partnership permanente fra le realtà locali sopra descritte che, seppur molto vicine, e per certi versi già molto integrate fra loro, per ragioni di diversa natura, non hanno fino ad ora intrapreso un percorso di crescita unitario e concertato. Il Comune di Forlì essendo Capofila del progetto si è occupato di coinvolgere le Amministrazioni di Cesena e Ravenna a partire dalla fase di redazione del programma esecutivo attraverso la costituzione di un tavolo tecnico e di un tavolo politico.

VICENZA CITTÀ DI ECCELLENZA ITALIANA NELLA RETE EUROPEA. VOCAZIONI ED OPPORTUNITÀ IN CORSO

Franco **Zanella** - RUP S.I.S.Te.M.A. Comune di Vicenza

Nell'ultimo decennio a Vicenza è stato avviato un percorso finalizzato a dare alla città un ruolo sempre più rilevante di capoluogo del territorio vicentino, ossia diventare un reale riferimento per il proprio entroterra e, parallelamente, rafforzare la posizione di città a livello europeo.

II PRUSST

Il primo passo è avvenuto attraverso l'elaborazione del Programma di Riqualificazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) con il quale l'Amministrazione comunale ha conosciuto un significativo momento di svolta, passando da una visione limitata alla singola parte di riferimento o al singolo intervento ad una strategia per sistemi legati al contesto locale e sovracomunale. Vicenza ha immediatamente colto, e condiviso, le finalità del Ministero, che intendevano favorire le attività degli enti locali connesse alla concertazione e alla costruzione della sostenibilità e fattibilità degli interventi. Un progetto mirato anche a sostenere la competizione fra le Amministrazioni locali, secondo una logica di tipo meritocratico.

Con il PRUSST, l'Amministrazione comunale è riuscita a mettere in coerenza progetti strategici, riconducibili ad una serie di sistemi, già in parte visibili sul territorio, quali il sistema culturale, di recupero del patrimonio storico-architettonico, scolastico, insediativo, produttivo, infrastrutturale e di riqualificazione ambientale. Attraverso la realizzazione di progetti "cardine", l'Amministrazione ha voluto garantire al proprio territorio "funzioni di eccellenza", proprie di una città capoluogo, dando concreta attuazione a nuove grandi opere pubbliche, quali il Teatro cittadino, il Tribunale, il Polo Scolastico dell'obbligo, investendo nella

ristrutturazione dei più importanti edifici, quali la Basilica Palladiana, il complesso conventuale di S. Corona, e nella riqualificazione dei parchi storici urbani.

Per ciascun intervento, il Comune ha individuato gli obiettivi, con possibili alternative, le modalità di attuazione, i soggetti interessati, con diverse forme di collaborazione e coinvolgimento, le risorse finanziarie e le modalità di reperimento delle stesse, la tempistica, con scadenze temporali anche a medio-lungo termine, che vanno oltre il mandato amministrativo, e la relazione con altre politiche o azioni.

Gli operatori privati, invece, sono stati chiamati ad impegnarsi in investimenti produttivi, garantendo loro visibilità e una maggiore attenzione e certezza nell'attuazione dei progetti e, di conseguenza, al loro investimento. Quest'impegno, assunto rispetto ad un programma complessivo di sviluppo del territorio di Vicenza, ha permesso di superare gli interessi di ciascun singolo intervento, divenendo un volano per altri investitori.

In questo modo, l'Amministrazione comunale ha messo in moto un nuovo processo di governance (forse parziale in quanto ad ambito e tematismi), che ha messo in rete alleanze strategiche, coinvolgendo nel processo della politica di sviluppo locale un maggior numero di attori, economici, culturali e sociali in un programma allargato di condivisione degli obiettivi e delle idee di sviluppo.

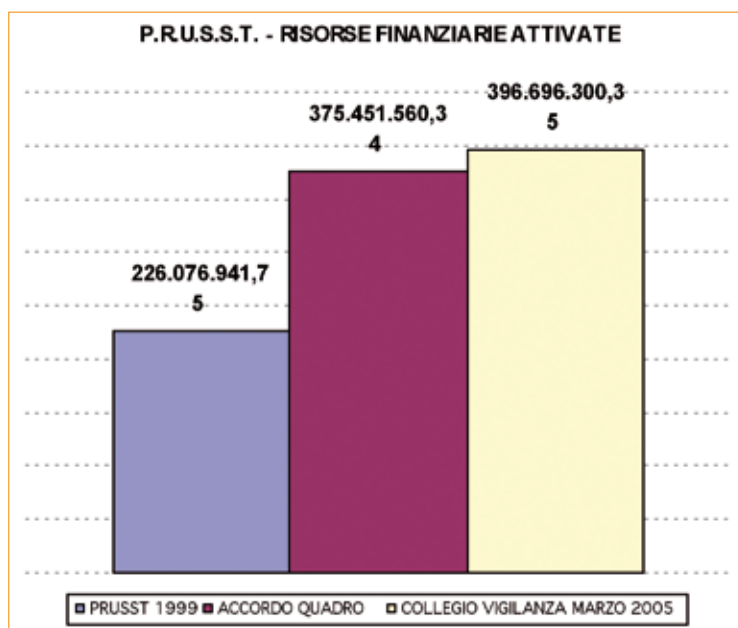
Il PRUSST, progettato dalla struttura tecnica comunale coordinata dal Settore Urbanistica, è stato il banco di prova per la sperimentazione di pratiche e forme innovative di regolazione e istituzionalizzazione (sul piano tecnico, disciplinare e professionale) di procedure, strutture, relazioni, ruoli e funzioni che si consolidano in un'azione continua, graduale e diffusa.

Per quanto riguarda l'attuazione del Programma, la gestione della stessa è stata affidata ad uno staff interno di assistenza tecnica intersettoriale, coordinato dal Direttore del Settore Urbanistica e composto da responsabili dei Settori Ragioneria, Lavori Pubblici, Amministrativo, Patrimonio, Mobilità e Urbanistica. Tale gruppo di lavoro segue costantemente lo svolgimento di ogni singolo intervento, sollecitando lo sviluppo e l'attuazione dei lavori e collaborando per risolvere eventuali impedimenti tecnico/amministrativi che inevitabilmente sorgono nella complessità delle pratiche. Lo staff tecnico, infine, essendo pienamente coinvolto nello sviluppo del Programma, si sente responsabile dell'attuazione dello stesso e pertanto, in occasione degli incontri tecnici ed istituzionali, segnala gli impegni assunti con il PRUSST e, in particolare, con la sottoscrizione dei protocolli d'intesa e degli accordi pubblico/privati.

Le risorse attivate dal Programma, che secondo il cronoprogramma dovrebbe attuarsi nell'arco di un decennio, derivano in parte dagli operatori privati e in parte da quelli pubblici proponenti gli interventi nelle quantità sotto riportate. Tra questi rientra anche il Comune che partecipa direttamente attraverso risorse proprie derivanti dal Bilancio comunale e dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche. Come sopra detto, durante il perfezionamento del documento finale, la partecipazione al Programma ha attirato nuovi investimenti tanto da far accrescere il valore complessivo del Programma stesso (ciò è visibile da una lettura della tabella e della figura sotto riportate).

Copertura Finanziaria	PRUSST 1999	Accordo Quadro	Collegio Vigilanza
<i>Totale risorse finanziarie</i>	226.076.941,75	375.451.560,34	396.696.300,35
risorse pubbliche	80.665.403,07	148.065.786,92	148.947.053,05
risorse private	145.411.538,68	227.385.773,42	247.749.247,30
risorse già disponibili	54.250.698,51	161.620.509,87	159.252.547,01
risorse da reperire	171.826.243,24	213.831.050,47	237.443.753,34

Quadro delle risorse finanziarie attivate dal PRUSST



Dal punto di vista economico l'Amministrazione è stata in grado di attivare, con risorse proprie o derivanti da finanziamenti ministeriali, un importo complessivo di Euro 70.582.609,60.

Ad oggi si può rilevare che le principali opere pubbliche inserite all'interno del Programma, quali il Teatro comunale, il Palazzo di Giustizia, i restauri della Basilica Palladiana e del Complesso di Santa Corona ed un parcheggio interrato in Centro Storico di circa 650 posti, sono state realizzate, sono in corso di attuazione e/o comunque sono state interamente finanziate anche grazie agli apporti dati dal PRUSST.

Al Programma, il Ministero ha assegnato finanziamenti per complessivi 5.209.194,46 € dei quali:

- assistenza tecnica € 516.456,90
- progettazione € 974.456,56
- realizzazione € 3.718.281,00.

Il Documento Programmatico Preliminare, una nuova cultura del piano

L'Amministrazione ha iniziato a riflettere sull'esigenza di allargare la propria visione all'intero territorio comunale e oltre, comprendendo l'importanza di una pianificazione per "sistemi" che rivedesse lo strumento regolatore generale, secondo uno scenario condiviso, frutto del lavoro di tutti i principali portatori d'interesse. Nel marzo 2003 è stato pertanto approvato il Documento Programmatico Preliminare (D.P.P.) del nuovo P.R.G. della città di Vicenza (la cui ultima variante generale risaliva agli anni '80), un documento di atti ed indirizzi per la pianificazione territoriale e urbanistica che punta a definire un quadro di riferimento, per assicurare un disegno strategico di funzioni a scala metropolitana e regionale.

Lo strumento volontario, costituito dal D.P.P., ha consentito, di operare sulla base di criteri e metodologie relativamente innovative. Tale documento, infatti, è stato sviluppato sui momenti essenziali, sulle criticità strutturali, sulle priorità fondamentali del processo di riassetto della città e del sistema urbano, al di fuori dai condizionamenti e dalle "pressioni" derivanti inevitabilmente dai modi classici di regolazione analitica dell'uso dei suoli, propri di un Piano Regolatore.

Questa metodologia ha consentito così di ragionare in modo trasparente e nello stesso tempo in termini più distaccati, aperti e sereni sulle prospettive reali disponibili per la città, sulle sue opzioni più significative, sulle opportunità anche di carattere alternativo che il processo di piano era in condizione di mettere in evidenza, di proporre e di cogliere.

Il Documento Programmatico Preliminare anticipa per alcuni aspetti la legge urbanistica del Veneto (L.R. 11/2004) che va a suddividere il P.R.G. in Piano Strutturale e Piano Operativo di Assetto del Territorio (PAT) e Piano degli Interventi (P.I.) e costituisce un documento fondamentale per la redazione del PAT, sia sotto l'aspetto metodologico sia negli obiettivi definiti.

A questo proposito il Comune di Vicenza tra il 2001 ed il 2002 ha partecipato alla sperimentazione del disegno di legge "Norme per il governo del territorio"; infatti, Vicenza, quale unico capoluogo del Veneto, è stata coinvolta nella Sperimentazione del modello urbanistico del disegno di legge, con la firma di un Protocollo d'Intesa siglato il 7 agosto 2001. Attraverso la preventiva verifica dei contenuti disciplinari, la Regione Veneto ha testato la validità delle ipotesi formulate ed ha apportato le opportune modifiche al testo normativo.

La Sperimentazione è stata applicata a diverse identità territoriali, caratterizzanti il “modello veneto”, con sistemi insediativi ed ambientali, socio-culturali rappresentativi delle diverse problematiche. Il Settore Urbanistica del Comune di Vicenza ha elaborato quindi il Piano Strutturale Comunale sperimentale (P.S.C.), uno studio importante per la città di Vicenza, che si è tradotto in un laboratorio di ricerca e di scambio di formazione e informazione tra la struttura tecnica comunale e quella regionale.

In occasione della stesura del D.P.P. si sono anche poste le basi per avviare, in forme inedite, politiche coordinate con i Comuni della prima e della seconda cintura, con una particolare attenzione ai temi del tutto pressanti del riassetto infrastrutturale a scala intermedia, ma aperti anche in molte altre direzioni, dalla casa, ai servizi, all'ambiente, alle politiche territoriali per il sistema industriale e artigianale. È stato messo a punto e sottoscritto, pertanto, un Protocollo d'intesa tra Comune di Vicenza e numerosi Comuni dell'hinterland vicentino esprimendo, così, una propensione della città non usuale rispetto all'esigenza di attivare politiche integrate e coordinate di scala sovracomunale e intercomunale, in una prospettiva di scala metropolitana.

Si è trattato di un risultato di notevole rilievo, capace di per sé, almeno potenzialmente, di assicurare al processo di pianificazione avviato dal Comune di Vicenza una dimensione sovracomunale dignitosa.

Il Progetto Pilota

In linea con la sua politica quasi decennale di governance territoriale multilivello, nel 2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha promosso il programma Sviluppo Integrato – Sistemi Territoriali - Multi Azioni “S.I.S.Te.M.A.” per supportare idee-programma per lo sviluppo locale con operazioni di programmazione e progettazione territoriale di aree strategiche e di particolare interesse.

All'interno di undici sub-contesti individuati su scala nazionale, Vicenza è stata scelta come città-bersaglio per il “Macro Sistema Veneto Meridionale” con appartenenza all'Asse Tematico 1: potenziamento del sistema relazionale a sostegno della vocazione transnazionale dei sistemi territoriali.

La scelta di Vicenza come città-bersaglio è derivata da una valutazione di tipo multicriteriale basata su specifici indicatori quali: l'attrattività (suddivisa in vivacità amministrativa e vocazione internazionale), la competitività territoriale e la dinamicità.

Vicenza si è distinta rispetto alle altre città venete per l'elevata *vivacità amministrativa* dimostrata sia nella capacità di definire - con il PRUSST -, progetti in partenariato con il privato, sia nella *dinamicità* della macchina tecnico-amministrativa comunale. Ciò ha fatto emergere con forza, da un lato il ruolo di Vicenza come capofila e promotore di un sistema di città basato sull'attivazione di partenariati e networks, dall'altro ha riconosciuto nella sua struttura tecnico-amministrativa una particolare “capacità manageriale” e di governo, nell'implementazione di programmi urbani e territoriali complessi per lo sviluppo locale. Per quanto riguarda la *competitività territoriale*, il territorio vicentino risulta ai primi posti, rispetto alle altre province venete, per il contributo dell'export al valore aggiunto totale. Tale indice nel Veneto (anno 2004) risulta oscillare mediamente sul 35,4%, 13 punti in più della media nazionale; Vicenza raggiunge il 58,4% cui segue Treviso con il 43,6%, Belluno e Verona rispettivamente con il 35,3% e 31,8%, Padova con il 27,4, Venezia con il 21,5% e Rovigo al 15% (fonte: Camera di Commercio di Vicenza, “Relazione sullo stato dell'economia vicentina nel 2005”).

Per quanto concerne la dotazione infrastrutturale il contesto di riferimento del Veneto centro-meridionale, risulta essere particolarmente articolato. Vicenza si colloca in una posizione geografica strategica rispetto al Corridoio europeo V, che individua l'asse portante nella autostrada A4 e nella linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Lisbona-Kiev. Vicenza conferma la sua posizione favorevole anche in un contesto infrastrutturale di riferimento più ampio, ovvero rispetto al Corridoio Transeuropeo I e alle potenziali trasformazioni infrastrutturali programmate per il territorio, tra le quali il prolungamento della Valdastico Sud-Nord e la Pedemontana Veneta.

In quanto a *vocazionalità transnazionale*, nonostante non sia nodo della rete TEN e non sia interessata da hub aeroportuali e portuali, Vicenza si conferma al primo posto per l'incidenza sul totale dell'export regionale con il 28,1%; segue Treviso con il 21,6%, Verona con il 17,1%, Padova con il 15,6% e importazioni Venezia con il 10,6%, Belluno con il 5% e Rovigo con il 2,1%. A livello nazionale, la provincia berica ribadisce la forza della sua proiezione verso i mercati esteri continuando ad essere la terza provincia italiana esportativa dopo Milano e Torino (fonte: Camera di Commercio di Vicenza, “Relazione sullo stato dell'economia vicentina nel 2005”). Esaminando la ripartizione delle quote di import delle province venete, Vicenza si posiziona al secondo posto per quantità di importazioni (20%), dopo Verona.

Il Progetto Pilota, presentato dall'Amministrazione comunale, è stato titolato “*Vicenza, città Europea dei giovani, software per lo sviluppo sostenibile*” poiché nei giovani è stato individuato il “veicolo trasmittente” ideale per sollecitare il dibattito sul futuro della città. I giovani, infatti, sono quella parte della popolazione maggiormente in grado di recepire le novità e le sollecitazioni derivanti dal continuo processo di mutamento della società e del territorio. Inoltre, la loro intrinseca familiarità con i mezzi di comunicazione più innovativi, li rende soggetti efficaci nel coinvolgere il resto della cittadinanza nella riflessione sui processi che interessano lo sviluppo presente e futuro del territorio. Se il territorio e le sue infrastrutture possono essere intesi come *hardware*, i giovani sono il *software* del processo di sviluppo, in quanto principali protagonisti della costruzione del futuro della città. In questo senso si può intendere l'idea di creare un circolo virtuoso in cui, se da un lato i giovani diventano oggetto di politiche

di "investimento", dall'altro assumono il ruolo di principali attori nella costruzione di politiche strategiche di apertura all'Europa. Infatti, lo sviluppo e l'adozione di politiche a favore dei giovani rappresentano potenzialità che, messe a sistema nell'insieme delle strategie di attrazione a loro rivolte, possono concorrere ad esercitare un forte richiamo nei confronti della e delle diverse popolazioni giovanili; in questo modo, quindi, si potrà concorrere ad individuare strategie permanenti di posizionamento di Vicenza come "città europea dei giovani".

Per quanto riguarda la strutturazione del Progetto Pilota, più analiticamente descritto nello schema allegato (Articolazione dell'Idea Programma), si distinguono principalmente tre ordini di azioni:

- *Azioni di sistema*: hanno come obiettivo la valorizzazione delle potenziali externalità offerte dal sistema delle reti internazionali dei Corridoi europei e delle reti nazionali e sub-nazionali connesse. In particolare è prevista la redazione di un Piano Strategico, collegato e complementare al nuovo Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), che dovrà definire una strategia di azioni multisettoriali a breve, medio e lungo termine, nonché i modi e i prodotti da sviluppare e da avviare, al fine di individuare il nuovo ruolo che la città di Vicenza dovrà svolgere all'interno del sistema europeo.
- *Azioni di contesto*: hanno come finalità la creazione di un network tra i soggetti del "Sistema Veneto Meridionale" e dei sistemi europei, attraverso una operazione di coordinamento dei soggetti da far dialogare al proprio interno, anche grazie alla realizzazione di un sito internet, quale luogo virtuale ideale per la "messa in rete" degli stakeholders e quale valido e importante strumento di comunicazione anche per le iniziative e i progetti che interessano la trasformazione del territorio collegati al Forum Center.
- *Azioni locali*: hanno come obiettivo la realizzazione di una sede privilegiata - il Forum Center - per le attività di promozione e comunicazione dei progetti e iniziative che interessano il territorio, con l'obiettivo di accompagnare la città alle trasformazioni infrastrutturali, territoriali e urbane che la riguardano. Parallelamente è prevista la definizione di un Piano di comunicazione e l'organizzazione degli eventi che saranno promossi e gestiti dal Forum Center.

Stato di avanzamento del Progetto pilota

Azioni di sistema: il Piano Strategico

La redazione del Piano Strategico, quale azione di sistema principale prevista dal Progetto Pilota, è stata avviata dall'Amministrazione Comunale con la definizione del bando, pubblicato nella primavera del 2006, per l'individuazione di un raggruppamento esterno, con il quale la struttura tecnico-amministrativa interna al Settore Urbanistica, ha inteso affiancarsi per l'elaborazione del Documento.

Il Piano Strategico, essendo uno strumento volontario senza alcun riferimento normativo, ha coinvolto l'Amministrazione, sin dalla stesura del bando, nella ricerca e nella definizione delle finalità e dei suoi contenuti, nonché sul processo di formazione del Documento stesso. Infatti, il Documento è tra le azioni del Progetto Pilota, quella più complessa sia in termini di costruzione metodologica sia per l'elevata criticità degli obiettivi perseguiti.

Si è venuto così a formulare un processo di elaborazione del Documento definito per fasi, di seguito riassunte:

- fase 1: redazione di un Piano Operativo, quale guida metodologica per lo svolgimento e la costruzione del Piano Strategico, che ne definisce gli obiettivi, il disegno organizzativo, il cronoprogramma delle attività, l'organigramma organizzativo e gestionale;
- fase 2: diagnosi del contesto conoscitivo locale e definizione dell'agenda strategica, contenente i primi orientamenti per la redazione del Piano Strategico definiti mediante il coinvolgimento degli attori locali nel processo di definizione degli asset, in termini di temi emergenti, interpretazioni, principi e percorsi d'azione possibili, nonché prospettive di lavoro e orientamenti per la prosecuzione delle attività;
- fase 3: redazione del documento finale del Piano Strategico.

Nell'ottobre 2006 è stata avviata l'attività di elaborazione del Piano Strategico, affidando l'incarico ad un'Associazione Temporanea di Imprese che, in collaborazione con la struttura interna all'Amministrazione, ha proceduto alla definizione del Piano Operativo (fase 1), approvato dalla Giunta Comunale nel mese di gennaio 2007.

La seconda fase del Piano Strategico si è conclusa con l'approvazione da parte della Giunta Comunale, avvenuta nel marzo 2007, del documento "Diagnosi del contesto conoscitivo locale e definizione dell'Agenda strategica". Si sta ora sviluppando la terza fase programmata entro maggio 2007, in coordinamento temporale con il Piano di Assetto del Territorio, del quale il Piano Strategico costituisce la parte complementare per le tematiche non territoriali.

In particolare, il Piano Operativo ha articolato il processo di costruzione del Piano Strategico, secondo cinque livelli.

Tre livelli consequenziali:

- diagnosi del territorio;
- individuazione e concertazione delle linee strategiche;
- progettazione del Piano.

E due livelli trasversali, paralleli e successivi ai primi tre:

- piano di comunicazione;
- implementazione e monitoraggio.

Per ciascun livello il Piano Operativo individua specifici obiettivi, attività e strumenti.

I due livelli trasversali rivestono una funzione fondamentale per l'efficacia del Piano Strategico.

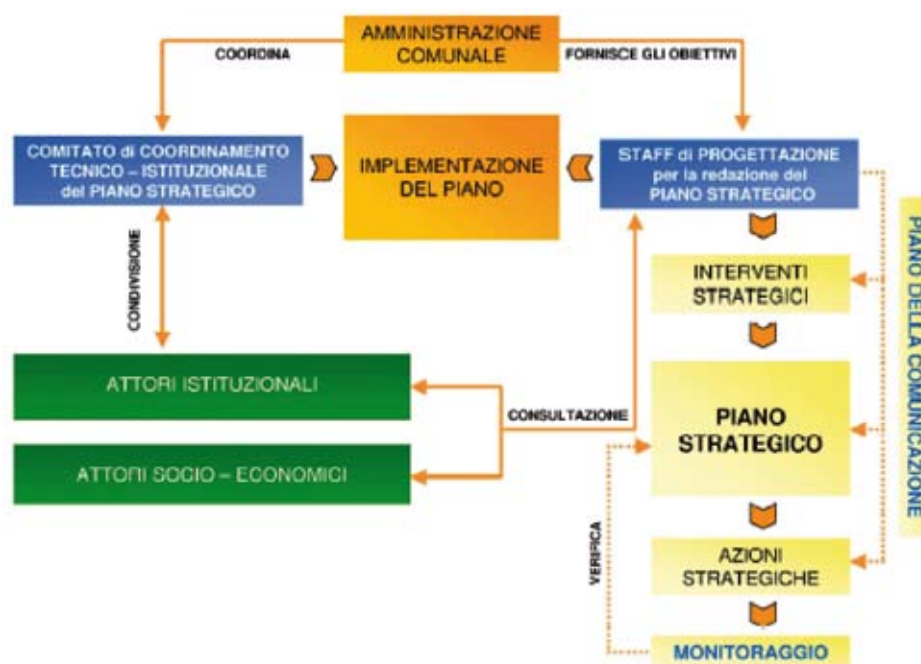
Il primo, il Piano di Comunicazione, per la pianificazione strategica e per l'applicazione delle strategie è volto a creare un rapporto virtuoso tra il processo di sviluppo del Piano Strategico e il processo di coinvolgimento degli stakeholders locali. In questo senso, il Piano di comunicazione si compone di diverse fasi che costituiscono il processo stesso di pianificazione strategica, che sono:

- fase 1: preparazione ed elaborazione del Piano Strategico – orientata alla condivisione del Piano interna al sistema locale ossia, ai “maggiori decisori” e agli stakeholders determinanti per l'efficacia delle azioni;
- fase 2: articolazione e attivazione – orientata ad estendere la mobilitazione, il coinvolgimento e la condivisione, rispetto al Documento strategico, alla cittadinanza e ad altri soggetti esterni al processo di elaborazione del Piano stesso;
- fase 3: attuazione delle azioni del Piano.

Il secondo livello trasversale è rappresentato dalla fase di valutazione e di monitoraggio; esso è finalizzato a misurare in modo regolare e ripetuto nel tempo la realizzazione delle linee e degli obiettivi strategici attraverso i singoli progetti attuati dal Piano. La valutazione pertanto si articola in più fasi, che trovano avvio sin dall'inizio della stesura del Piano Strategico, anticipando gli impatti attesi, verificando la coerenza del programma e giudicando l'adeguatezza della struttura organizzativa che gestisce il Piano Strategico stesso.

Contestualmente alla redazione del Piano Operativo è stata sviluppata la diagnosi del territorio, attraverso un processo pluralistico e partecipato, aperto alla concertazione tra istituzioni ed enti pubblici e alla negoziazione dei portatori di interesse (*stakeholders*). Da questa analisi è emerso un primo quadro dei punti di forza e di debolezze, nonché le opportunità e le minacce, del contesto vicentino, non solo di natura territoriale ma soprattutto economica, sociale e culturale. L'ascolto degli *stakeholders* ha consentito di prospettare una prima ipotesi sulle Vision del territorio sulle quali impernare le strategie di sviluppo. La fase di ascolto degli *stakeholders* è orientata all'ambito istituzionale, al mondo d'impresa, del credito e della finanza, all'area della formazione e della ricerca e all'area delle associazioni no profit e della cultura. Essa ha coinvolto anche i direttori dei dipartimenti e dei settori del Comune di Vicenza per far emergere le principali iniziative in corso ed eventuali proposte di rilevanza strategica da integrare a quelle esterne all'ambito istituzionale locale.

Schema dell'organigramma del Piano Strategico



Con il Piano Operativo, inoltre, è stato definito l'organigramma del Piano Strategico, come schematizzato nella figura; esso è stato articolato prevedendo il collegamento tra i vari soggetti coinvolti nel processo di costruzione del Piano Strategico e il coordinamento, temporale e di messa a coerenza, delle diverse fasi di elaborazione.

Si rileva in particolare il continuo aggiornamento, confronto e collaborazione tra lo staff di progettazione esterno e lo staff interno all'Amministrazione comunale, al fine di perfezionare lo strumento superando i limiti di un approccio teorico tipico di chi opera nel campo professionale esterno all'ente ma anche la scarsa apertura verso nuove procedure tipica di chi opera negli enti pubblici.

L'implementazione del Piano, è il risultato di una azione coordinata tra lo staff di progettazione esterno e l'ente pubblico attraverso un organismo costituito ad hoc, il Comitato Tecnico Istituzionale, costituito da rappresentanti dell'Amministrazione Comunale, per la parte sia politica che tecnica e dello staff esterno. A questo nuovo soggetto viene attribuito il compito di coordinare le fasi di elaborazione del Piano e di individuarne gli indirizzi strategici, di individuare e attivare il sistema degli *stakeholders* e di guidare ed indirizzare l'implementazione del Piano.

Terminata la fase di redazione del Piano Strategico le funzioni del Comitato possono evolversi e confluire in una diversa forma organizzata, quale ad esempio una Associazione, con finalità più operative e allargate ad altri soggetti. In tal modo si definirà un soggetto autonomo, garante dell'attuazione del piano, in grado di mobilitare e attivare risorse umane ed economiche, una struttura operativa snella (non burocratica), in grado di autoregolare il Piano stesso. Attraverso essa sarà possibile scollegare l'attuazione del Piano Strategico dalle scadenze dei mandati amministrativi; tale soggetto, infine, dovrebbe divenire il vero portatore degli interessi della città, ossia la "Voce" di Vicenza.

Trasversalmente al processo di costruzione del Piano sarà definito e strutturato un vero e proprio Piano di comunicazione, ossia uno strumento che identifica le modalità di circolazione e diffusione delle informazioni sin dalla fase di sviluppo del percorso strategico. L'obiettivo di fondo della strategia della comunicazione è la condivisione e l'adesione ad un processo di costruzione del futuro.

L'attuazione del Piano Strategico deve essere monitorata nel tempo in modo costante per consentire ai soggetti incaricati della sua gestione di raccogliere informazioni e dati circa lo stato reale della sua attuazione per permettere di rettificare lo strumento rispetto alle attese e i bisogni espressi dagli attori coinvolti.

Azioni di contesto e Azioni locali: il sito Internet e il Forum center

Le azioni di contesto e le azioni locali del Progetto Pilota mirano, a diversi livelli, alla costruzione di strumenti per la comunicazione e informazione delle iniziative promosse dal Progetto Pilota e di altri progetti dell'Amministrazione collegati alle trasformazioni territoriali ed infrastrutturali.

Questi strumenti sono intesi soprattutto come "luoghi" fisici e virtuali per la condivisione e la messa in rete delle nuove conoscenze e attivati con il Piano Strategico e con il ridisegno del quadro territoriale ed urbano della città (Piano di Assetto del Territorio).

Il "luogo" fisico è rappresentato dal Forum Center centro dedicato alla cittadinanza per l'informazione, la promozione e la condivisione delle iniziative, dei programmi e dei progetti legati alla trasformazione del territorio, inaugurato nella primavera del 2006. Il Forum Center è oggi divenuto il luogo di riferimento riconoscibile del processo di elaborazione del Piano Strategico e del Piano di Assetto del Territorio.

Il "luogo" virtuale per la "messa in rete" e per la comunicazione degli *stakeholders* e della collettività, è individuato in un sito internet specificatamente dedicato e collegato al Forum Center, la cui pubblicazione è prevista per il mese di febbraio.

Il Piano di Comunicazione è già stato avviato con la costruzione di un progetto grafico specifico, orientato a definire un "marchio" riconoscibile per tutte le iniziative promosse dal centro stesso. A tal proposito, l'Amministrazione ha inteso realizzare una "immagine" coordinata del Forum Center e del sito internet, che trova continuità in tutte le azioni di attuazione del Piano Strategico e delle iniziative comunali. L'Amministrazione, peraltro, ha già partecipato ad alcune "vetrine" di livello internazionale - il Mapic e il Mipim - quali eventi legati all'attività di marketing urbano e territoriale che trova nel Forum Center il naturale riferimento.

LINEE COMUNI ED APPROCCI INNOVATIVI NELL'ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI

Angela **Airoidi**, Gruppo CLAS Srl

Le testimonianze portate dai diversi Comuni che hanno partecipato o sono ancora impegnati nei programmi S.I.S.Te.M.A. e Porti e Stazioni promossi dal Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale ed i Servizi Generali – hanno evidenziato l'estrema eterogeneità delle situazioni affrontate nell'attuazione dei due programmi. All'interno di tali Programmi le Amministrazioni comunali hanno infatti dato avvio ad interventi che non potevano che essere altrettanto eterogenei, dovendo in primo luogo rispondere alle esigenze espresse da territori diversi e quindi con bisogni, esigenze e domande diverse. Se da un lato dunque è quasi impossibile identificare linee comuni e omogeneità di contenuti nei progetti avviati o realizzati, sembra invece opportuno delineare, in sede di sintesi dell'esperienza maturata con i due Programmi, alcuni elementi che fanno da filo conduttore nella lettura delle singole attuazioni in cui sono stati declinati i Programmi finanziati dal Ministero.

Il primo elemento, implicito, ma non scontato, è l'innovazione portata nell'attività di programmazione, elaborata partendo dalla lettura puntuale del territorio e da una sua approfondita conoscenza: la maggior parte degli interventi promossi, infatti, sono scaturiti dai risultati di studi di fattibilità che hanno avuto come punto di partenza proprio l'analisi del territorio, in termini di emergenze e di potenzialità. Ne è scaturita una progettazione concreta, aderente ai bisogni del territorio e, quindi, con obiettivi ben identificati attorno ai quali è stato possibile, forse più facile, raccogliere attori e risorse non solo pubbliche. Nello stesso tempo si è messa in atto una programmazione che ha saputo lanciare modi nuovi, più funzionali, di interpretare il territorio sia a scala urbana che regionale e sovra regionale. Il Programma Porti e Stazioni, ad esempio, ha posto al centro degli interventi promossi ambiti (il porto e le stazioni, appunto) e tematiche (il degrado, la mobilità di merci e persone, il sistema dell'accessibilità, l'integrazione di parti diverse del tessuto urbano...) troppo spesso considerati in modo disgiunto, se non contrapposto, andando così ad aggravare situazioni che, per la città, contengono sempre un elevato grado di criticità.

Il Programma S.I.S.Te.M.A., invece, ha dato concreta attuazione alla schematizzazione delle piattaforme territoriali che, a livello internazionale, nazionale o locale, si delineano in base alla loro funzionalità e che, su questa base, individuano scenari di sviluppo verso i quali far convergere sforzi e investimenti. In entrambi i casi è emerso come fattore estremamente positivo la possibilità di utilizzare, nella programmazione territoriale, strumenti diversi, anche non codificati, e di sperimentare nuove modalità operative, capaci di coniugare prassi consolidate e innovazione, superando le rigidità della pianificazione tradizionale.

Un secondo elemento che emerge dall'articolazione sul territorio dei due Programmi è la continuità nel tempo e nell'approccio logico degli interventi del Ministero delle Infrastrutture; una continuità che ha saputo seguire le evoluzioni del territorio e delle sue problematiche e che, in questo, si è tradotta in innovazione continua degli strumenti promossi e dell'approccio, di volta in volta suggerito, indotto o auspicato, nell'individuazione degli interventi da attivare. La sovrapposizione dei Programmi proposti dal Ministero, proprio per il diverso criterio orientativo che li ha ispirati, si è tradotta nella stragrande maggioranza dei casi nell'opportunità, colta appieno dalle amministrazioni locali, di articolare meglio gli interventi, trovando le occasioni e le modalità per fare sinergia nell'utilizzo delle risorse disponibili. Una maggiore articolazione degli interventi si è spesso concretizzata anche in una maggiore capacità di far emergere interessi privati e di attivare così risorse aggiuntive.

Ulteriore elemento comune alle esperienze elaborate nell'ambito dei Programmi considerati è il coordinamento, sentito dalle amministrazioni come esigenza e vissuto come obiettivo e, nello stesso tempo, come strumento imprescindibile per sviluppare gli interventi individuati. Coordinamento, allora, all'interno delle singole istituzioni, tra istituzioni diverse e tra queste e i soggetti privati; coordinamento che diventa capacità di lavorare insieme, condivisione di prospettive e di obiettivi, ma anche di azioni, imparando a "fare insieme" nel rispetto delle diverse competenze e nella valorizzazione delle diverse capacità. In questa ottica diventa fondamentale anche il coordinamento tra diversi livelli territoriali di programmazione, unica possibilità, come hanno dimostrato i progetti del Programma Porti e Stazioni, per riuscire a coniugare efficacemente le esigenze del nucleo urbano con quelle della sua conurbazione di riferimento. Allo stesso modo, molti progetti del Programma S.I.S.Te.M.A. hanno evidenziato la stessa necessità di una programmazione coordinata per sviluppare le possibili sinergie tra territori che non solo sono caratterizzati da condizioni attuali e prospettive di sviluppo diverse, ma vogliono interagire con territori di paesi diversi: Cuneo con la Francia, Gorizia con la Slovenia, la Sicilia con il Mediterraneo solo per ricordare alcuni esempi.

Ma dove il coordinamento si è rivelato senza dubbio indispensabile è stato nello sviluppo del partenariato che, assumendo for-

me e modalità diverse, ha rappresentato l'elemento di maggior rilievo e di maggiore impatto dei Programmi Innovativi. Espressione al tempo stesso di un nuovo modo di fare programmazione dal basso e nello stesso tempo dell'esigenza di trovare nuove modalità di partecipazione in alternativa ai tradizionali meccanismi di partecipazione – che avevano nei partiti e nei sindacati i principali esponenti – il partenariato presuppone oggi una forte azione di comunicazione per trasferire progetti e conoscenze e raccogliere idee e consensi da un pubblico adeguatamente informato. È evidente lo sforzo che le amministrazioni sono chiamate a fare per muoversi in questa direzione, ma la complessità dei problemi e la fragilità degli equilibri presenti sul territorio non consentono ritardi né lasciano spazio ad alternative nella definizione, a qualsiasi scala, dei programmi di intervento.

C'è un ultimo elemento che ha accomunato molti dei progetti sviluppati all'interno dei due Programmi Innovativi ed è la sfida nell'immaginare nuovi strumenti di intervento, nel delineare nuovi scenari per il territorio, nel coinvolgere nuovi attori, nel comunicare progetti e scenari alla cittadinanza, nell'inventare soluzioni ai problemi, al di fuori degli schemi tradizionali: proprio questa capacità di sfida è il vero valore aggiunto di questa stagione della programmazione territoriale. Un valore che va conservato e fatto crescere grazie anche all'esperienza maturata nei diversi contesti di attuazione.

SCHEDE DEI PROGRAMMI

"S.I.S.Te.M.A. Centro-Nord", "S.I.S.Te.M.A. Aree Sottoutilizzate", "Porti e Stazioni"

I PROGRAMMI S.I.S.Te.M.A. CENTRO-NORD, S.I.S.Te.M.A. AREE SOTTOUTILIZZATE, PORTI E STAZIONI

Francesco **Giacobone**

La seconda parte di questo volume riassume la conformazione delle singole iniziative e riporta, attraverso schede sintetiche aggiornate, lo stato dell'arte dei Programmi S.I.S.Te.M.A. e Porti e Stazioni che le 43 Amministrazioni partecipanti hanno presentato al Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio. Le idee-programma di S.I.S.Te.M.A. e i progetti di Porti e Stazioni, sono stati redatti in stretta collaborazione tra le Amministrazioni Locali leader, i Tavoli partenariati e il Dicoter, attraverso un rapporto continuo di tipo circolare tra Amministrazione centrale ed Amministrazioni locali e le suddette schede costituiscono il risultato di una intensa attività di monitoraggio con cui l'Amministrazione centrale ha inteso accompagnare e divulgare le azioni promosse ed i risultati raggiunti.

Infatti, il Dicoter ha attivato le tre strutture di assistenza tecnica dedicate ad accompagnare, centralmente e localmente, l'attuazione parallela dei due Progetti pilota S.I.S.Te.M.A. (ECOSFERA S.p.A. per il Progetto Pilota "Complessità territoriali" e l'ATI IZI S.p.A. – Moneo S.p.A. per il Progetto Pilota "Aree Sottoutilizzate"), ed il Programma Innovativo in Ambito Urbano Porti e stazioni (l'ATI Gruppo CLAS S.r.l. – STI S.p.A – Conserint S.r.l. – Quasar S.r.l.). Sotto la supervisione continua della Direzione Generale per le politiche di sviluppo del territorio, le Assistenze tecniche hanno operato con procedure parallele ed in stretta sinergia tra loro, al fine di supportare l'attuazione completa ed integrata dei Programmi.

Questo intenso lavoro, volto anche a fornire un aggiornato supporto informativo ai soggetti coinvolti, ha favorito lo scambio di esperienze, ha contribuito alla diffusione a scala nazionale delle proposte sviluppate, ha permesso di costituire e mettere a disposizione un vasto "parco progetti" composito, caratterizzato da livelli di proposta e di approfondimento alle varie scale territoriali (vasta, media e locale).

Questi sono progetti, individuati e promossi dalle Amministrazioni territoriali che, a loro volta, hanno avviato importanti iniziative a favore della loro realizzazione, e in buona parte, sono la risultante di un'ampia concertazione e condivisione ex ante, sostenuta da partenariati locali coesi ed in alcuni casi particolarmente avanzati. Essi possono essere valutati ed apprezzati per la loro coerenza ed efficacia rispetto agli obiettivi assunti, e inoltre possono essere candidati ad entrare a pieno titolo nella nuova programmazione 2007-2013, proprio perché scaturiti da una reale domanda del territorio, perché capaci di assicurare risultati concreti in termini di qualità complessiva e di realizzabilità tecnica, oltre ad aver formulato interessanti ipotesi di sviluppo e competitività dei territori in esame.

Ancora una volta vale la pena ricordare che questi Programmi innovativi sono stati dedicati al confronto delle idee e al dialogo tra le numerose Amministrazioni beneficiarie e quelle, numerosissime, coinvolte attraverso la collaborazione sinergica tra i due livelli centrale e locale (sia sotto il profilo amministrativo che tecnico), e ciò è elemento di fondamentale importanza per conferire vero consolidamento agli obiettivi ed alle iniziative avviate sui territori e nelle città, ed è modalità utile a radicare nuove competenze e capacità programmatiche nelle Amministrazioni Locali nel medio e nel lungo periodo.

Le città coinvolte nei Programmi innovativi, vanno quindi considerate non solo come luoghi ottimali per la sperimentazione di concrete linee di "crescita competitiva" del sistema-Paese Italia, ma esse possono costituire un patrimonio di "buone pratiche" comunicabili e replicabili in modo autonomo e coerente, rappresentando buoni esempi di partenariato in grado di assicurare risultati tangibili, dimostrando una forte capacità delle Amministrazioni di saper "andare oltre l'ordinario".



sistema

IL PROGRAMMA S.I.S.Te.M.A.

S.I.S.Te.M.A. (*Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-Azione*), è stato promosso dal Ministero delle Infrastrutture - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali - Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio, ed avviato con Decreto Ministeriale del 10 luglio 2003 n. 988.

Obiettivi

L'obiettivo strategico del Programma S.I.S.Te.M.A. è infondere nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi territoriali o reti di città.

Tale obiettivo è strettamente coerente con gli indirizzi di sviluppo territoriale dello spazio comunitario individuati dallo Schema di Sviluppo Spaziale del territorio europeo (S.S.S.E.), che prevede: 1. Lo sviluppo di un sistema di città policentrico e più equilibrato e rafforzamento della partnership tra città e campagna; 2. L'incentivazione dei metodi di trasporto e di comunicazione integrati che favoriscano lo sviluppo policentrico del territorio europeo; 3. Lo sviluppo e la cura del patrimonio naturale e culturale tramite una gestione prudente.

Lo scopo che il Ministero si è prefisso con l'avvio del Programma è stato quello di sostenere la ricerca e la sperimentazione di modelli di intervento capaci di coniugare lo sviluppo locale con il rafforzamento del sistema urbano policentrico, attraverso la sinergia tra grandi reti infrastrutturali e sistemi territoriali (reti di città). Tenendo conto delle enormi potenzialità date dall'esistenza, particolarmente in Italia, di una serie di città *medie* assai vivaci nel territorio e con spiccate capacità di relazioni funzionali reciproche, il modello policentrico punta a potenziare e rendere maggiormente attivo l'"effetto rete" delle numerose centralità urbane e territoriali integrate. Le numerose città coinvolte dal Ministero nel Programma S.I.S.Te.M.A. sono tutte "di secondo livello" rispetto alla grande rete infrastrutturale paneuropea, considerate sedi ottimali per la sperimentazione di concrete linee di "crescita competitiva" del sistema-Paese Italia.

Sviluppo policentrico, dunque, come modello alternativo e più aderente agli attuali fenomeni ed alle esigenze del territorio contemporaneo rispetto a quello con cui è stato tradizionalmente perseguito il potenziamento di polarità già forti e molto selezionate.

L'orizzonte d'azione di S.I.S.Te.M.A. quindi, non può che essere rappresentato da *sistemi territoriali ed urbani di secondo livello*, in considerazione del ruolo assolutamente centrale che essi rivestono nel perseguimento di un obiettivo di sviluppo policentrico. Operare sui sistemi di primo rango, infatti, porterebbe ad uno sviluppo autoreferenziale, in assoluta contraddizione rispetto all'obiettivo strategico individuato, mentre operare su sistemi troppo deboli o marginali potrebbe portare all'individuazione di azioni inefficaci.

Nei sistemi territoriali di secondo livello, intesi nell'accezione sopra descritta, occorre, in primo luogo, incrementare la capacità attrattiva:

- creando una "massa critica" sufficiente a valorizzare le peculiarità locali e a far emergere nuove opportunità di sviluppo;
- favorendo una nuova articolazione delle funzioni basata su una stretta interdipendenza tra eccellenza dell'armatura urbana e piena valorizzazione dell'identità culturale, sociale e produttiva dei territori;
- costruendo le condizioni per diffondere sul territorio gli effetti delle iniziative di programmazione nazionali e comunitarie.

In secondo luogo, si tratta di rafforzare le connessioni "di sistema" in vista del collegamento con le reti principali e i sistemi territoriali ed urbani di primo livello, anche grazie alle sinergie tra reti *infrastrutturali* e reti *di città*.

Nei sistemi di secondo livello, infine, oltre all'incremento della capacità attrattiva sopra richiamato va associato il parallelo potenziamento dei livelli di competitività complessiva e dei livelli di dinamicità del territorio.

In questo quadro, la "complessità territoriale" oggetto del Programma può essere considerata come campo sperimentale di azione per l'individuazione di sistemi territoriali ed urbani di secondo livello su cui operare per il perseguimento di uno sviluppo territoriale policentrico e reticolare.

Ciò, in relazione ad un contesto programmatico che vede il territorio italiano, a seguito degli accordi sanciti in sede europea, direttamente interessato dall'attraversamento dei Corridoi transeuropei 1, 5 e 8, dell'Asse Ti.Bre. e del Corridoio dei Due Mari e candidato alla localizzazione di approdi delle Autostrade del mare Tirrenica e Adriatica.

Il Programma S.I.S.Te.M.A.

S.I.S.Te.M.A. è stato concepito e portato avanti, come ormai noto, per imprimere con concretezza ed efficacia il rafforzamento delle connessioni tra le grandi reti infrastrutturali e i sistemi territoriali e città di secondo livello di tutto il territorio nazionale.

Dal punto di vista operativo, l'articolazione del Programma S.I.S.Te.M.A. è avvenuta secondo 3 fasi:

- individuazione e selezione degli ambiti territoriali di intervento e dei "contesti bersaglio";

- strutturazione delle “idee-programma” con l’elaborazione del programma esecutivo delle azioni da finanziare;
- attuazione delle “idee-programma” attraverso la realizzazione delle azioni (studi/progetti).

I **sistemi territoriali e urbani** individuati come “contesti bersaglio”, a causa del posizionamento di immediato secondo livello ma ritenuto strategico rispetto all’armatura infrastrutturale di rango europeo (e anche per la loro attuale attrattività, competitività e dinamicità) sono quelli considerati in grado di assicurare le migliori pre-condizioni in grado di innescare, avviare e consolidare sul territorio efficaci processi di sviluppo secondo il modello reticolare policentrico.

La distinzione geografica, per cui il Programma si è sviluppato parallelamente tra Centro-Nord e Mezzogiorno è dovuta unicamente alla differente provenienza dei fondi (cfr. tabelle successive).

I sistemi territoriali individuati nell’Italia centro settentrionale, per cui il Programma ha preso il nome di **S.I.S.Te.M.A. – Centro Nord**, sono:

Piemonte meridionale, Asse Firenze-Pisa, Asse Fiumicino, Medio Adriatico, Direttrice Marche-Umbria, Direttrice Umbria Abruzzo, Arco Ligure, Veneto Meridionale, Asse transfrontaliero carsico, Asse Tirreno – Brennero, Asse Malpensa

I sistemi territoriali individuati nel Mezzogiorno, per cui il Programma ha preso il nome di **S.I.S.Te.M.A. - Aree sottoutilizzate**, sono quelli in condizioni di deficit infrastrutturale ed in ritardo di sviluppo, ma pur sempre dotati delle potenzialità necessarie a colmare il gap che le divide dai territori più forti:

Appennino Centrale, Corridoio territoriale della dorsale calabrese, Conurbazione Casertana, Dorsale appenninica, Sistema integrato talentino, Frontiera strategica murgiana, Sardegna centro-orientale, Sicilia orientale

Ad ognuno dei sistemi territoriali fa capo una o più Amministrazioni comunali o provinciali, beneficiarie del finanziamento statale. Queste hanno individuato interventi, sia materiali che immateriali, relativi ai sistemi territoriali.

Localizzazione del Programma S.I.S.Te.M.A.



I sistemi territoriali sono stati selezionati, oltre che su temi più strettamente legati alle caratteristiche specifiche del singolo Progetto pilota, con riferimento alle seguenti tematiche comuni: a) sinergie fra reti infrastrutturali e sistemi territoriali; b) dinamicità dello sviluppo; c) vivacità amministrativa.

Tali sistemi svolgono un ruolo cruciale a livello di: innovazione tecnologica ed organizzativa delle attività produttive, diffusione dell'innovazione e crescita della competitività, accelerazione dello sviluppo locale, eccellenza delle iniziative e penetrazione dei mercati internazionali.

In altri termini, la crescita dei sistemi territoriali complessi è affidata ad una articolazione delle funzioni basata su una stretta interdipendenza tra eccellenza dell'armatura urbana e territoriale e piena valorizzazione dell'identità culturale, sociale e produttiva dei territori.

I "contesti bersaglio" sono dunque quelli caratterizzati dalle migliori pre-condizioni di efficacia rispetto all'obiettivo strategico formulato a monte, tenendo in opportuno conto le condizioni (soprattutto economiche e fisiche) di partenza che differenziano oggettivamente i contesti del Centro-Nord Italia e quelli del Sud.

Essi rappresentano gli ambiti urbani afferenti ai sistemi territoriali individuati, di immediato secondo livello rispetto all'armatura infrastrutturale di rango europeo, sui quali si è operato molto miratamente (al fine di incrementare la capacità attrattiva, agendo sulla competitività complessiva e favorendo la coesione territoriale) cercando di evitare i noti rischi di autoreferenzialità di azioni eccessivamente concentrate, e quelli di inefficacia dovuti ad azioni eccessivamente disperse.

Il **metodo di selezione** messo a punto in modo coordinato dalle diverse strutture di Assistenza Tecnica del Dicoter è stato composto essenzialmente da due operazioni parallele.

- A. Una lettura integrata e mappatura del sistema infrastrutturale esistente e programmato, con particolare riferimento ai Corridoi Europei, e della programmazione complessiva.
- B. Una analisi multicriteriale, con riferimento all'intero territorio nazionale, che ha previsto l'utilizzo di specifici indicatori (sinergie tra reti infrastrutturali e sistemi territoriali, in termini di dotazione infrastrutturale esistente e programmata; dinamicità dello sviluppo, in termini di competitività complessiva e di sviluppo dei settori legati alla ricerca e innovazione; vivacità amministrativa, in termini di capacità di progettazione e gestione di programmi complessi).

Il risultato a cui tale metodo ha permesso di pervenire è stata la selezione e l'individuazione, oltre che dei complessivi 19 "contesti bersaglio" indicati sopra, di 21 soggetti beneficiari dei fondi statali, 11 nel Centro Nord e 8 nel Sud. Il sistema della Sicilia orientale riunisce le tre Amministrazioni comunali di Siracusa, Ragusa e Catania, a ciascuna delle quali è stata attribuita dal Dicoter una tranche di finanziamento.

Per S.I.S.Te.M.A. Centro-nord, le Amministrazioni beneficiarie dei fondi ministeriali sono:

Varese, La Spezia, Gorizia (Province)
Firenze, Vicenza, Forlì, Jesi (AN), Terni, Savona, Cuneo, Fiumicino (RM) (Comuni)

Per S.I.S.Te.M.A. Aree sottoutilizzate, le Amministrazioni sono:

L'Aquila, Campobasso, Caserta, Lecce, Matera, Catanzaro, Catania, Ragusa, Siracusa, Nuoro

Le Amministrazioni dei "contesti bersaglio" coinvolte in S.I.S.Te.M.A. hanno lavorato alla redazione di 19 idee-programma (cfr tabelle seguenti), strutturando i contenuti progettuali dei documenti presentati al Ministero, in base a tre distinti livelli territoriali:

- a livello di **sistema**, individuando interventi materiali e immateriali di area vasta, anche in senso transnazionale, funzionali a creare/rafforzare le armature infrastrutturali di connessione con i corridoi europei e i sistemi di città;
- a livello di **contesto**, individuando interventi materiali e immateriali capaci di innescare processi virtuosi di rafforzamento delle armature infrastrutturali e di coesione di sistemi di urbani negli ambiti territoriali di più immediato riferimento;
- a livello **locale**, formulando, in coerenza con le azioni di sistema e di contesto, azioni più specificamente locali, da sottoporre al confronto ed alla concertazione dei partenariati locali.

Per ciascuna idea-programma sono stati definiti alcuni assi tematici di intervento, ascrivibili ai diversi livelli di azione (livello di sistema/contesto e livello locale), espressivi delle tematiche di intervento più ricorrenti.

Complessivamente sono stati individuati 7 assi tematici di intervento, 4 dei quali (assi 1, 2, 3A, 3B) maggiormente riferiti alle azioni di sistema/contesto sviluppate nell'ambito delle idee-programma, mentre i restanti 3 (assi 4A, 4B e 5) evidenziano una maggiore attinenza rispetto alle azioni a carattere locale. Gli assi 3 e 4 si articolano, a loro volta, in due specifiche linee di azione, A e B.

Asse 1 - *Potenziamento del sistema di relazioni a sostegno della vocazione transnazionale dei sistemi territoriali.* L'asse raggruppa quei contesti territoriali la cui idea-programma sviluppa tematiche fortemente legate al potenziamento del sistema di relazioni materiali ed immateriali a livello transnazionale. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 1 sono le città di Cuneo, Vicenza, Gorizia, Caserta, Lecce.



Asse 2 - *Creazione e/o potenziamento di assi funzionali strutturanti i sistemi territoriali.* L'asse interessa quei contesti territoriali che individuano nell'ambito dell'idea-programma un asse funzionale da creare / potenziare al fine di configurare un elemento di struttura dell'intero sistema territoriale considerato. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 2 sono le città di Varese, La Spezia, Firenze, Fiumicino, L'Aquila, Catanzaro.



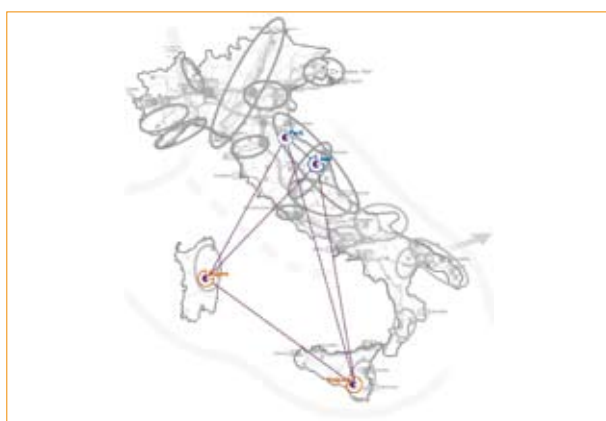
Asse 3A - *Potenziamento delle connessioni funzionali tra infrastrutture a rete e infrastrutture puntuali in chiave logistica.* Esso riunisce i contesti territoriali la cui Idea-programma indaga le possibili strategie da mettere in campo per la connessione e la messa in rete degli hub aeroportuali, portuali, interportuali presenti sul territorio. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 3A sono le città di Cuneo, Savona, La Spezia, Gorizia, Forlì, Jesi, Caserta, Catania.



Asse 3B - *Potenziamento delle connessioni funzionali tra infrastrutture a rete e infrastrutture puntuali.* Questo asse riunisce i contesti territoriali la cui idea-programma sviluppa azioni di potenziamento delle connessioni infrastrutturali di sistema. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 3B sono le città di Varese, Terni, Campobasso, Matera, Catanzaro, Catania, Siracusa, Ragusa, Nuoro.



Asse 4A - *Potenziamento del sistema infrastrutturale a sostegno delle dinamiche di sviluppo "distrettuale" – produttivo.* Pone in relazione i contesti territoriali che sviluppano idee-programma che, per lo più a livello di azione locale, operano sul potenziamento del sistema infrastrutturale di supporto all'apparato produttivo. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 4A sono le città di Forlì, Jesi, Ragusa, Nuoro.



Asse 4B - *Potenziamento del sistema infrastrutturale a sostegno delle dinamiche di sviluppo "distrettuale" – turistico.* L'asse 4B mette in relazione i contesti territoriali che sviluppano idee-programma che, per lo più a livello di azione locale, operano sul potenziamento del sistema infrastrutturale di supporto al sistema delle risorse culturali e naturalistico-ambientali. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 4B sono le città di Terni, L'Aquila, Campobasso, Lecce, Siracusa.



Asse 5 - Creazione di nuove centralità urbane. L'asse 5 interessa quei contesti territoriali che, nell'ambito delle idee-programma, focalizzano l'attenzione a livello locale sulla creazione di nuovi luoghi di centralità, con riferimento sia alla riorganizzazione complessiva del sistema infrastrutturale ai vari livelli, sia all'offerta di servizi di rango territoriale. I **soggetti coinvolti** nell'Asse 5 sono le città di Savona, Vicenza, Firenze, Fiumicino, Matera.



Le **tematiche progettuali** principali evidenziano con chiarezza l'esigenza di puntare concretamente su idee che guardano alle aree urbane come motori di sviluppo e qualificazione dei sistemi territoriali locali.

In primo luogo, nei contesti selezionati sono particolarmente chiari gli obiettivi complessivi per una *messa in rete*, materiale e immateriale, infrastrutturale e telematica, delle funzioni di eccellenza (specialmente nei contesti del Nord) e delle strutture produttive con i sistemi locali (nel Sud soprattutto). Ciò rappresenta, come noto, uno dei temi propositivi più attuali e fortemente voluti dalle Amministrazioni dei diversi ambiti (ad esempio Campobasso, in rapporto al rilancio dei nuclei industriali di Boiano, Campobasso e Termoli, di Caserta in rapporto alla razionalizzazione della conurbazione casertana, o di Matera in rapporto al distretto interregionale del mobile imbottito; ma questo vale anche per Cuneo, Savona, Varese, etc. in rapporto ad una migliore accessibilità delle strutture ai grandi nodi di interscambio ed ai poli di eccellenza), per assicurare ai territori uno sviluppo integrato ed in grado, inoltre, di coinvolgere attivamente determinati contesti caratterizzati da risorse naturali di valore.

In secondo luogo, la formulazione e l'articolazione delle politiche di marketing collegate alle opportunità della (ri-)qualificazione degli spazi urbani attraverso l'insediamento di funzioni di eccellenza capaci di attrarre/generare creatività e innovazione: prime fra tutte quelle della cultura e dell'arte, dell'università e della ricerca, della formazione e dell'informazione. Marketing urbano e politiche di internazionalizzazione emergono dunque assai chiaramente come aspetti importanti o addirittura determinanti in molte delle idee-programma (da Firenze a Matera e Lecce, da Jesi a Caserta, etc.) che intendono finalizzare la progettualità per ottenere opere ed operazioni concrete per la rivitalizzazione e la riqualificazione urbana. Spesso, come nel caso di Cuneo, Lecce, Catania, etc., si tratta di politiche inserite all'interno di piani strategici e di reti partenariali transnazionali.

La titolazione delle idee-programma (il cui quadro è riportato nelle tabelle che seguono) riassume chiaramente l'impostazione di tali *desiderata* e denuncia la forte domanda proveniente dai diversi territori di tutto il Paese.

S.I.S.Te.M.A. – Centro-nord

Soggetto beneficiario	Sistema territoriale	Idea-programma
Comune di Cuneo	Piemonte meridionale	Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte Meridionale e il territorio di Nizza e l'Arco ligure.
Comune di Firenze	Asse Firenze – Pisa	Rafforzare l'Asse Firenze-Pisa mediante la sperimentazione di un modello di intervento, programmatico e procedurale, mirato all'intercettazione delle opportunità derivabili dal corridoio infrastrutturale tramite la rigenerazione e la valorizzazione del bacino fluviale e delle aree di frangia e relittuali.
Comune di Fiumicino (RM)	Asse Fiumicino	Fiumicino Città, da terminale naturale dell'asse Roma-Aeroporto L. Da Vinci a centro ordinatore dello sviluppo territoriale nel quadrante nord ovest dell'area metropolitana romana.
Comune di Forlì	Medio Adriatico	Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli transportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio Adriatico e quello nord-sud Venezia-Orte.
Comune di Jesi (AN)	Direttrice Marche – Umbria	Governare lo sviluppo di un territorio di connessione: il "Corridoio dell'Esino" come campo di sperimentazione per l'integrazione di politiche territoriali all'incrocio tra la regione transfrontaliera delle Marche e la direttrice trasversale verso il Tirreno.
Comune di Terni	Direttrice Umbria – Abruzzo	Rafforzare il ruolo di cerniera di Terni attraverso il consolidamento delle relazioni territoriali con Roma e lungo l'asse Terni-Rieti-L'Aquila.
Comune di Savona	Arco ligure	Rafforzare il sistema territoriale, urbano e portuale Ponente Ligure-Piemonte Meridionale, anche attraverso la risoluzione dei problemi di mobilità legati al conflitto tra traffico urbano e movimentazione di merci e passeggeri nel nodo di Savona.
Comune di Vicenza	Veneto meridionale	Vicenza come città di eccellenza italiana nella rete europea delle Città dei giovani: software per lo sviluppo sostenibile.
Provincia di Gorizia	Asse transfrontaliero carsico	L'allargamento ad Est dell'Unione Europea come occasione per la riorganizzazione del sistema territoriale transfrontaliero del Carso intorno al Corridoio 5.
Provincia della Spezia	Asse Tirreno – Brennero	La coesione territoriale intorno al terminale meridionale dell'asse Ti-Bre come strategia per la condivisione delle opportunità di crescita offerte dalla presenza del corridoio infrastrutturale.
Provincia di Varese	Asse Malpensa	Intercettare le opportunità offerte dall'asse infrastrutturale Nuova Fiera di Milano-Aeroporto di Malpensa attraverso la rigenerazione delle aree residuali di frangia e la valorizzazione del sistema ambientale transnazionale del Ticino.

S.I.S.Te.M.A. – Aree sottoutilizzate

Soggetto beneficiario	Sistema territoriale	Idea-programma
Comune di Campobasso	Appennino Centrale	Per l'evidenza delle potenzialità di sviluppo del crocevia appenninico molisano.
Comune di Catanzaro	Corridoio territoriale della dorsale calabrese	Interventi strategici per la dinamicità e l'efficienza del sistema relazionale e funzionale tra i due mari calabresi.
Comune di Caserta	Conurbazione Casertana	La Conurbazione Casertana ed il suo ruolo di "Porta del Meridione".
Comune di L'Aquila	Dorsale appenninica	Interventi sul rapporto fra la trama delle reti naturali (in primo luogo costituita dalla rete delle aree protette) ed il sistema insediativo delle aree interne.
Comune di Lecce	Sistema integrato salentino	Interventi di marketing mix per l'area leccese, cerniera della plurimodalità pugliese e polo culturale salentino.
Comune di Matera	Frontiera strategica murgiana	Potenziamento del ruolo strategico di Matera come "città frontiera" tra Puglia, Calabria e le aree interne della Basilicata.
Comune di Nuoro	Sardegna centro-orientale	Interventi per il rafforzamento del sistema territoriale attraverso un incremento del livello di coesione e la messa a sistema delle risorse del contesto nuorese.
Comuni di Catania Siracusa Ragusa	Sicilia orientale	Interventi per una rete territoriale di centri specializzati per l'innovazione e lo sviluppo.

Lo stato dell'arte

Tutti gli Enti interessati hanno ormai avviato le varie operazioni preposte per la configurazione concreta delle attività previste nelle idee-programma (costituzione di uffici, gruppi di lavoro, anche intercomunali, redazione di bandi, gare di appalto, affidamento incarichi di progettazione, etc.) e stanno consolidando le strutture partenariali attivate ai vari livelli.

In linea generale, si può affermare che l'elaborazione progettuale in corso nei territori coinvolti in S.I.S.Te.M.A. disegna un quadro positivo: non paiono palesarsi situazioni di particolare problematicità, specialmente nel Centro-nord, mentre sembrano trovare importanti riscontri le ipotesi progettuali elaborate dall'Amministrazione centrale. Va sottolineato che in alcuni casi l'iniziativa promossa ha permesso di individuare azioni che sono andate anche al di là delle ipotesi formulate (è ad esempio il caso di Gorizia e le aree oltre frontiera, e del binomio Cuneo – Savona, ma anche di Forlì che ha consolidato ed esteso la sua azione coinvolgendo Cesena e Ravenna) portando alla luce alcuni elementi che meritano una segnalazione.

In primo luogo, appaiono confermati i risultati dell'analisi multicriteria condotta per giungere all'individuazione dei contesti – bersaglio: i soggetti coinvolti, chiamati a confrontarsi con tematiche, scale di intervento, livelli istituzionali, a cui non tutte le Amministrazioni locali sono abituate o risultano capaci, stanno confermando e/o maturando quelle caratteristiche di “vivacità amministrativa” che hanno in parte contribuito alla loro individuazione quali soggetti beneficiari.

In secondo luogo, va segnalato che l'obiettivo strategico di infondere, attraverso il Programma S.I.S.Te.M.A., un nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare rappresenta un obiettivo largamente condiviso dalle città di secondo livello, individuate quali bersagli dell'iniziativa. Esse, infatti, ravvisano i rischi di una progressiva marginalizzazione dovuta al rafforzamento dei nodi principali e sono consapevoli della necessità di “fare rete” dando luogo ad aggregazioni territoriali coese ed efficienti, competitive e dinamiche rafforzando i rapporti partenariali, individuando specifici progetti di interesse comune, dando luogo a strategie coordinate di intervento a diversi livelli.

In terzo luogo, è possibile affermare che i soggetti coinvolti nel Programma S.I.S.Te.M.A. – Centro-nord hanno, fino a questo momento, dimostrato di poter assolvere pienamente a quel ruolo trainante in funzione dello sviluppo regionale che la Commissione Europea assegna alla dimensione urbana e alle città, segnatamente alle città medie, nell'ambito del nuovo Regolamento per la programmazione dei fondi strutturali 2007-2013, candidandosi, pertanto, anche attraverso l'esperienza di S.I.S.Te.M.A. all'intercettazione delle opportunità derivabili da tale condizione.

Senza soluzione di continuità rispetto all'iter operativo dei Programmi di riqualificazione urbana, rifinanziati come noto dalla legge finanziaria 2001 (L. 23 dicembre 2000 n. 388), il Dicoter ha dato corso al Programma S.I.S.Te.M.A. procedendo al finanziamento dell'attuazione delle idee-programma nei “contesti bersaglio”.

La prima tranche di finanziamenti ha preso avvio nell'estate scorsa con appositi decreti dipartimentali.

Si tratta, per il Centro-Nord Italia, di complessivi 5.637.976 euro (ex D.M. 10 luglio 2003 n. 998), ripartiti tra 11 Amministrazioni con decreto dipartimentale n. 1505 del 29 luglio 2004, successivamente modificato dal decreto n. 123 del 27 settembre 2004; mentre per il Sud Italia, di complessivi 4.410.000 euro (ex delib. CIPE 36/02 pubbl. su G.U. n. 167 del 18.07.02), ripartiti tra 10 Comuni beneficiari, ed assegnati con decreto dipartimentale n. 1506 del 29 luglio 2005.

Tutta una serie successiva di decreti direttoriali (*Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio*) ha poi individuato, per ognuno degli assegnatari dei fondi, le diverse somme attribuite singolarmente, nonché le modalità di utilizzo dei finanziamenti per l'attuazione operativa di tutto quanto il Programma.

Una terza serie di decreti direttoriali, ha infine provveduto ad approvare le idee-programma presentate al Ministero attraverso documenti denominati *Programmi esecutivi delle attività*, ed a disporre puntualmente i pagamenti, a partire, per il Centro-Nord, dall'aprile del 2005, e per il Sud dal luglio successivo.

Programma S.I.S.Te.M.A. - ITER PROCEDURALE

Decreti dipartimentali (Di.Co.Ter) n. 1505 del 29 luglio 2004 e n. 123 del 27 settembre 2004 (S.I.S.Te.M.A. - Centro Nord) n. 1506 del 29 luglio 2005 (S.I.S.Te.M.A. - Aree sottoutilizzate)	individuazione beneficiari destinazione somme riparto fondi
Decreti direttoriali (Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio)	singoli soggetti assegnazione importi indicazione procedure
Decreti direttoriali (Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio)	approvazione Programmi esecutivi delle attività trasferimento fondi

Le principali tappe procedurali contenute nei decreti dipartimentali sono in breve riassunte:

- Nomina del responsabile del procedimento (RUP).
- Trasmissione al Dicoter, da parte del RUP, del *Programma esecutivo delle attività* (entro 90 gg dalla comunicazione dell'avvenuta registrazione del decreto direttoriale d'impegno dei finanziamenti).
- Approvazione del *Programma esecutivo delle attività*, da parte del Dicoter (nei successivi 60 gg), e trasferimento della prima tranche dei fondi (la seconda tranche verrà trasferita ai beneficiari entro il termine dato dal raggiunto impegno della somma assegnata nella prima tranche).
- Trasmissione al Dicoter, da parte delle Amministrazioni beneficiarie dei fondi, di rapporti trimestrali sullo stato di attuazione delle attività e del rendiconto puntuale degli impegni assunti a valere sui finanziamenti stessi.

Al momento, dopo l'approvazione ed il finanziamento di tutti i *Programmi esecutivi delle attività*, è in corso l'ultima fase prevista dalla procedura: il monitoraggio trimestrale.

Il monitoraggio inevitabilmente evidenzia, a partire dalle lievi differenze temporali (qualche mese) impiegate per il trasferimento dei fondi e quindi per l'elaborazione dei vari documenti, una tempistica operativa diversa tra Centro-Nord e Sud Italia, destinata probabilmente ad accentuarsi. Ciò tuttavia non ha impedito ad alcuna delle Amministrazioni assegnatarie dei fondi, di dare regolarmente corso alle attività propedeutiche all'attuazione delle azioni (studi di fattibilità, progettazioni e quant'altro) contenute nei *Programmi esecutivi delle attività*. Tutti gli Enti interessati infatti, hanno già avviato le operazioni preposte per la configurazione concreta di dette attività (dalla costituzione di uffici, gruppi di lavoro, alla redazione di bandi, gare di appalto, affidamento incarichi di progettazione, etc.) e stanno procedendo al consolidamento delle strutture partenariali attivate ai vari livelli.

Ripartizione dei finanziamenti statali per il Programma S.I.S.Te.M.A.

Programma S.I.S.Te.M.A. - Centro nord

Enti Beneficiari	Fondi
Comune di Cuneo	€ 433.566,69
Comune di Firenze	€ 586.422,78
Comune di Fiumicino (RM)	€ 428.615,89
Comune di Forlì	€ 553.376,16
Comune di Jesi (AN)	€ 545.578,64
Comune di Terni	€ 455.474,00
Comune di Savona	€ 438.888,81
Comune di Vicenza	€ 558.822,04
Provincia di Gorizia	€ 428.615,89
Provincia della Spezia	€ 592.487,51
Provincia di Varese	€ 616.127,60
TOTALE	€ 5.637.976,00 ex D.M. 10 luglio 2003 n. 998

Programma S.I.S.Te.M.A. - Aree sottoutilizzate

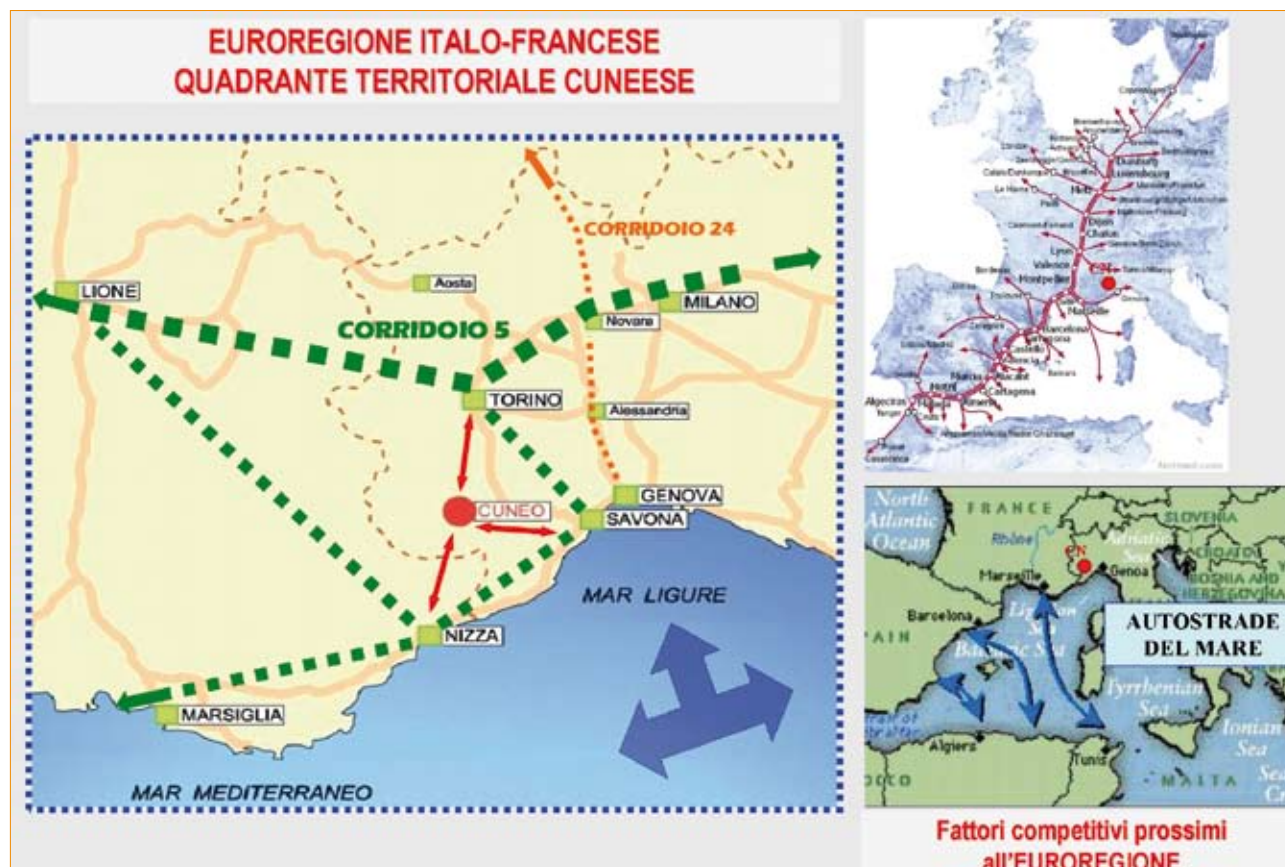
Enti Beneficiari	Fondi
Comune di Campobasso	€ 336.662,00
Comune di Catanzaro	€ 489.550,00
Comune di Caserta	€ 689.785,00
Comune di L'Aquila	€ 403.130,00
Comune di Lecce	€ 671.157,00
Comune di Matera	€ 523.732,00
Comune di Nuoro	€ 387.888,00
Comuni di Catania Ragusa Siracusa	€ 302.699,00 € 302.699,00 € 302.699,00
TOTALE	€ 4.410.000,00 ex Delib. CIPE 36/02 pubbl. su G.U.167 del 18.07.02
TOTALE	€ 10.047.976,00

Comune di Cuneo

CUNEO COME PORTA TRANSFRONTALIERA TRA IL SISTEMA TERRITORIALE DEL PIEMONTE MERIDIONALE E IL TERRITORIO DI NIZZA E L'ARCO LIGURE

Sistema Territoriale del Piemonte meridionale

L'Euroregione Italo-francese



Fonte: Comune di Cuneo

Finanziamento ministeriale € . 433.566,69

Sistema territoriale di riferimento

Il sistema territoriale di riferimento è quello del "Piemonte meridionale", in cui sono ricompresi i territori di Cuneo, Asti e Alessandria, già in partnership nella promozione e gestione del PRUSST omonimo.

Tale sistema è innervato dalla costruenda autostrada Asti-Cuneo, di connessione tra Cuneo, l'A6 Torino-Savona, Asti e l'A21 Torino-Alessandria-Piacenza. L'autostrada è destinata non solo a collegare Cuneo con la rete autostradale nazionale ed a colmare l'attuale debolezza infrastrutturale interna al Piemonte Meridionale, ma anche a rafforzare la rete connettiva tra il Corridoio 5 e l'Arco Ligure.

Questo assetto infrastrutturale potrà sviluppare definitivamente tutte le proprie potenzialità, in funzione della redistribuzione dei carichi di transito sull'intero quadrante costituito dal Piemonte Meridionale e dal Ponente Ligure e, quindi, di alleggerimento del nodo di Savona e del tratto A10 da Savona a Ventimiglia, se verrà "chiuso" il quadrilatero Lione-Torino-Cuneo-Nizza tramite il potenziamento della direttrice stradale Cuneo-Nizza di cui è parte integrante ed essenziale il raddoppio del traforo del Tenda, già all'attenzione della Commissione Intergovernativa e della connessa Commissione tecnica Italia-Francia.

Obiettivi

L'Idea-programma tende a configurare il Piemonte meridionale, e nello specifico la città di Cuneo, quale territorio di intercon-

nessione tra diverse direttrici. Si tratta di una linea di azione fortemente coerente con le caratteristiche fisiche e geografiche del territorio interessato e con le vocazioni storicamente consolidate, ma che trova importante conferma nella consapevolezza, ormai diffusa presso le amministrazioni locali, che è su questo terreno che il Piemonte meridionale, e Cuneo in particolare, possono sperare di giocare un ruolo di primario livello, evitando i rischi di una progressiva marginalizzazione dovuta al rafforzamento dei nodi e delle direttrici principali, segnatamente il Corridoio 5.

Alla luce delle considerazioni fin qui riportate, l'Idea-programma opera sul rafforzamento di due direttrici fondamentali, quella transfrontaliera verso Nizza e la Francia meridionale e quella in direzione sud verso la costa ligure, e, allo stesso tempo, intende rafforzare l'offerta di servizi di rango metropolitano e territoriale di Cuneo configurando una nuova centralità urbana nell'ex Foro Boario.

Azioni e progetti

Azione di sistema 1 - Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

Si tratta di uno Studio di fattibilità volto ad indagare le ricadute territoriali derivanti dal raddoppio del Traforo del Tenda, già all'attenzione della Commissione Intergovernativa e della connessa Commissione tecnica Italia-Francia. L'attenzione dello studio non è tanto focalizzata sugli aspetti tecnico-ingegneristici dell'opera, quanto sulla valutazione delle sue più ampie ricadute in termini di relazioni transfrontaliere, di movimentazione di merci e di persone, di accorciamento dei tempi di percorrenza e di rafforzamento della intera direttrice transfrontaliera. In particolare lo studio si occuperà di definire le più idonee strategie da mettere in campo per limitare gli impatti ambientali dell'aumento di carico derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura e, allo stesso tempo, per massimizzare gli effetti positivi in termini di incremento dei livelli di competitività complessiva e dei livelli di coesione transfrontaliera tra i sistemi interessati.

Azione di sistema/contesto 1 - Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP)

Si tratta di uno Studio di fattibilità volto a definire uno scenario strategico per lo SPILP, che individui i diversi elementi costituenti il sistema di infrastrutture e servizi utili a rafforzare il ruolo della "Granda" come territorio di interconnessione e interscambio logistico. Lo studio dovrà verificare le funzioni, le priorità e l'articolazione del sistema policentrico dello SPILP e, a livello di contesto, dovrà delineare le trasformazioni urbane e territoriali coerenti allo scenario di sistema.

Azione locale 1 - L'area dell'ex Foro Boario come nuova centralità urbana

Si tratta di uno Studio di fattibilità relativo alla riqualificazione dell'area dell'ex Foro Boario, un'area di notevole complessità, luogo di connessione tra città storica e città novecentesca, al centro della zona universitaria. Lo studio indicherà le concrete modalità di riqualificazione dell'area in funzione dell'inserimento di servizi di rango territoriale ad elevata attrattività, ed in particolare, come prima indicazione da sottoporre a verifica:

- servizi rivolti al potenziamento dell'Università in vista della creazione di un Centro di ricerca di eccellenza;
- servizi per la promozione e la valorizzazione dei prodotti di eccellenza e per la creazione di una porta rappresentativa dell'immagine del territorio".

Stato di avanzamento

Azione di sistema 1 - Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale

La Società PEGroup, affidataria del servizio, ha concluso le proprie attività restituendo uno studio di fattibilità di grande interesse, presentato pubblicamente in occasione del convegno internazionale tenutosi il 4 aprile 2007 a Cuneo dal titolo "Cuneo, Nizza, Savona: Regione Europea". Il documento, analizzando le possibili ricadute territoriali del raddoppio del traforo del Tenda, muove dalla convinzione, ormai diffusa, della necessità di pensare le infrastrutture come armature di nuovi modelli di crescita territoriale, costruendo azioni di accompagnamento utili al passaggio dalla complementarietà alla convergenza fra i modelli economici tra Piemonte e Sud della Francia. Lo studio delinea la configurazione di una nuova macro regione europea in cui si gioca la partita della trasformazione verso la nuova economia, attraverso l'integrazione del modello turistico-residenziale, del mercato del lavoro e dei servizi alla popolazione transfrontaliera. In questo ambito la nuova programmazione dei fondi strutturali europei potranno fornire la linfa finanziaria alle politiche di convergenza di cui il Tenda-bis costituirà una delle nervature infrastrutturali principali.

Azione di sistema/contesto 1 - Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP) e la porta urbana di Cuneo: il Foro Boario.

Lo Studio di fattibilità integrato, affidato mediante bando di gara europeo alla società AI Engineering, ha restituito il rapporto di prima fase e sta attualmente concludendo le attività previste, dopo una sospensione legata alle elezioni amministrative di

fine maggio 2007. Lo studio ha permesso di delineare un progetto di territorio di rilevanza strategica per l'intero quadrante cuneese, mirato soprattutto alla sistematizzazione del comparto agroindustriale e agroalimentare e alla definizione di azioni di accompagnamento per lo sviluppo territoriale in chiave logistico-retroportuale.

I primi esiti e le attività collegate con lo studio sono state un importante accompagnamento per l'amministrazione nell'ambito dei sistemi parternariali che si sono andati definendo: il Gruppo di lavoro tra Comune di Cuneo, Comune di Savona e Provincia di Savona - in seno al Programma S.I.S.Te.M.A - per la definizione di un comune scenario strategico per lo SPILP - Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese; la redazione di un Documento d'intesa condiviso sul tema Regione logistica del Nord Ovest e dei Quadri Strategici Regionali (ligure e piemontese), la redazione congiunta, con la Regione Valle d'Aosta come capofila, di un progetto strategico in ambito Interreg dal titolo "Dai Porti Mediterranei, agli Interporti ai Valichi Alpini" e il gruppo di lavoro sulla "Piattaforma logistica del Cuneese" avviata su iniziativa della Provincia di Cuneo.

Più recentemente l'idea programma di S.I.S.Te.M.A. basata su una rete di interventi economici e logistici gravitanti intorno a Cuneo all'interno dell'Euro Regione Alpina Occidentale e la sua integrazione con il "progetto rete" denominato "P.A.S.S. - Polo Agroalimentare dei Servizi per lo Sviluppo" contenuto nel Piano Strategico CUNEO 2020 sono diventati il tema strategico conduttore della candidatura cuneese al Programma Territoriale Integrato promosso dalla Regione Piemonte. La costruzione di uno "schema di organizzazione strategica" del comparto agroalimentare e agroindustriale, rappresenta - in piena coerenza con le scelte operate in ambito S.I.S.Te.M.A - il vero valore aggiunto che il territorio cuneese può portare allo sviluppo delle politiche territoriali ed economiche della Regione, candidandolo a giocare un ruolo di rilievo anche nel contesto nazionale.

Azione SPILP e logistica cuneese



Fonte: Comune di Cuneo

Comune di Firenze

RAFFORZARE L'ASSE FIRENZE-PISA MEDIANTE LA SPERIMENTAZIONE DI UN MODELLO DI INTERVENTO, PROGRAMMATICO E PROCEDURALE, MIRATO ALL'INTERCETTAZIONE DELLE OPPORTUNITÀ DERIVABILI DAL CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE TRAMITE LA RIGENERAZIONE E LA VALORIZZAZIONE DEL BACINO FLUVIALE E DELLE AREE DI FRANGIA E RELITTUALI

Sistema Territoriale Asse Firenze-Pisa

L'ambito di intervento



Elaborazione Comune di Firenze, Ufficio ERP 2007

Finanziamento ministeriale € 586.422,78

Sistema territoriale di riferimento

L'asse Firenze – Pisa costituisce parte del più ampio sistema territoriale di programma “*la Toscana dell'Arno*” individuato nell'ambito del PIT (Piano di Inquadramento Territoriale) elaborato dalla Regione Toscana. Tale sistema è costituito da ambiti geografici caratterizzati da una forte densità di popolazione e da una fitta rete di poli di produzione e di offerta di servizi, che determinano un elevato livello di congestionamento, organizzati intorno agli ambiti metropolitani di Firenze – Prato – Pistoia e di Pisa – Livorno – Lucca.

In questo quadro l'“*Asse Firenze-Pisa*”, che include i sistemi urbani e territoriali di Firenze, Empoli, Pontedera, Pisa, appare strategicamente rilevante in quanto intercetta ai suoi estremi due luoghi-cerniera:

- Firenze, perno sia dell'incrocio fra Corridoio 1 e Asse Firenze-Pisa, che di quello fra il corridoio 1 e il sistema metropolitano Firenze-Prato-Pistoia;
- Pisa, in quanto punto di snodo dell'Asse con la dorsale tirrenica, a sua volta vocata a costituire asse di connessione tra l'estremo orientale dell'arco ligure (che prefigura in La Spezia un nodo terraneo dell'Asse Ti-Bre e un possibile nodo portuale, di primo o secondo livello, dell'autostrada del mare tirrenica) con i sistemi urbani occidentali e i poli portuali della Toscana settentrionale.

Obiettivi

L'Idea-programma elaborata dal Comune di Firenze individuava l'asta fluviale dell'Arno quale elemento strutturante il sistema territoriale considerato e ne persegue, attraverso un insieme coordinato di interventi a varie scale, la riqualificazione complessiva, anche in funzione del ripristino delle condizioni di navigabilità.

L'Arno può essere considerato la spina dorsale del territorio toscano e contribuisce fortemente a determinarne l'identità di lunga durata. L'obiettivo di recuperare in forme nuove la complessità del patrimonio ambientale, territoriale, culturale dell'Arno è, pertanto, una condizione essenziale per l'individuazione di efficaci strategie di coordinamento e di valorizzazione territoriale dell'intero ambito considerato.

Azioni e progetti

Azione di coordinamento. Individuazione di due professionalità a supporto delle strutture interne all'Amministrazione per la gestione ed il coordinamento delle varie attività previste dall'Idea-programma.

Azione di sistema/contesto. Si tratta di uno SdF il cui obiettivo è di fornire un primo contributo tecnico – scientifico alla verifica delle condizioni di ripristino della navigabilità lungo l'asta fluviale dell'Arno tra Firenze e Pisa e, più in generale, all'individuazione di efficaci strategie di riqualificazione dell'ambito, di valorizzazione delle risorse turistiche culturali e paesaggistiche, di possibile integrazione con le altre modalità di trasporto su gomma e su ferro, in funzione della realizzazione di un sistema integrato. Si ipotizzava di coinvolgere nella redazione dello studio le università di Firenze e Pisa, in particolar modo le due facoltà di ingegneria idraulica, l'Autorità di Bacino e le due province interessate.

Azione locale 1 – SdF Le Piagge. Si tratta di uno studio volto a delineare le modalità di realizzazione di una *nuova centralità urbana* a Le Piagge, prefigurando:

- le condizioni di fattibilità tecnico-territoriale degli interventi prospettati;
- le condizioni di fattibilità economico-finanziaria degli interventi prospettati;
- le condizioni di fattibilità giuridico-amministrativa, individuando possibili modelli, anche sperimentali, di attuazione e gestione degli interventi.

Azione locale 2 – Attività di pianificazione e progettazione

Supporto all'accelerazione delle attività di pianificazione e progettazione, curate da strutture interne all'Amministrazione e/o da soggetti esterni, relative ad alcuni interventi previsti nell'ambito de Le Piagge.

Stato di avanzamento

Relativamente all'Azione di coordinamento sopra individuata, le due professionalità individuate ed incaricate a supporto dell'Ufficio hanno svolto la loro attività con risultati pienamente soddisfacenti, contribuendo in misura rilevante alla realizzazione delle varie attività previste dall'Idea-programma.

Relativamente all'Azione di sistema-contesto, in sede di Programma esecutivo delle attività si era ipotizzata un'organizzazione su più livelli con la costituzione di una struttura partenariale permanente di coordinamento. – Regione, Province, Firenze e Pisa-, affiancata da una serie di tavoli tematici specifici con il coinvolgimento di altri soggetti, da coinvolgere via via nei successivi passaggi attuativi.

Tutta l'attività si è incentrata sul ruolo svolto dal Comune leader, che il Programma S.I.S.Te.M.A. aveva individuato nella città di Firenze.

Le attività principali sono state:

- insediamento del tavolo interistituzionale (12 luglio 2005)
- insediamento del Tavolo tecnico (29 novembre 2005)
- attività del Gruppo tecnico (studi, riunioni, incontri rapporti: fino al dicembre 2006)
- rapporto conclusivo del Gruppo tecnico (28 dicembre 2006).

La prima fase dell'attività del Gruppo ha visto impegnati soprattutto tra il Comune di Firenze, la Provincia di Firenze e la Regione Toscana, per la costruzione di uno schedario contenente il censimento di progetti, studi e ricerche sul fiume.

Le maggiori criticità sono state riscontrate quando, già nella fase iniziale dell'Azione di sistema come originariamente concepita lungo l'intera asta dell'Arno da Firenze a Pisa, è emerso che il quadro delle priorità individuato dalla Regione Toscana privilegia altri assi infrastrutturali.

Pertanto, nell'Azione di sistema/contesto si è registrato un cambiamento di strategia che, pur nella conferma dell'obiettivo generale della navigabilità dell'Arno, ha perseguito un differente approccio sul tema, dall'intera asta fluviale Firenze/Pisa a specifiche tratte (fiorentina, empoiese, pisana), pur confermando l'obiettivo della navigabilità complessiva dell'Arno. Il progetto esecutivo già nella disponibilità del Comune di Firenze per il tratto fiorentino Cascine-Signa è divenuto così il focus dell'iniziativa interistituzionale, favorendo la convergenza e la condivisione concreta verso il nuovo obiettivo specifico, come traguardo intermedio, e il rafforzamento dell'obiettivo generale. Il partenariato interistituzionale si è allargato con l'aggiunta di quattro nuovi membri (i Comuni di Scandicci, Lastra a Signa, Campi Bisenzio e Signa) rispetto alla compagine iniziale.

Nella riunione del Gruppo del 12.12.2006 con la partecipazione dell'Autorità di Bacino e della Provincia di Lucca (che ha funzioni di Ispettorato di porto), nonché dei competenti settori della Regione Toscana, si è deciso tra l'altro di sottoporre alla Provincia di Lucca (Ispettorato di porto competente) una richiesta di autorizzazione alla navigazione per il tratto fiorentino.

In data 28.02.2007 la Provincia di Lucca ha convocato la Conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto esecutivo,

conclusasi con esito favorevole, con prescrizioni di varia natura da recepire in sede di esecuzione delle opere.

Il Comune di Firenze, d'intesa con i Comuni rivieraschi sopra ricordati e la Provincia di Firenze, sta predisponendo il testo di un Accordo di Programma per la realizzazione dell'intervento, presumibilmente con procedure di finanzia di progetto. In tal senso, è imminente lo svolgimento di uno specifico Studio di fattibilità economico-finanziaria e gestionale, in attuazione del programma esecutivo delle attività. Questo consentirà di concretizzare l'intervento previa la necessaria iscrizione nei bilanci comunali (piani triennali investimenti) e la successiva esecuzione delle opere.

Per quanto concerne lo Studio di fattibilità relativo all'area de Le Piagge (azione locale), è stato costituito a livello comunale un Gruppo di lavoro interdirezionale, coordinato dal Responsabile del Programma, con professionalità specifiche di natura sia tecnica che amministrativa, a supporto dell'attività affidata all'Ufficio del Responsabile stesso negli adempimenti attuativi.

Gli Studi di fattibilità, previo espletamento di procedura aperta ad evidenza europea, sono stati affidati a un raggruppamento temporaneo di imprese con capogruppo Nomisma s.p.a. e composto da Ernst & Young e dal GEIE "RAD". Con complesse attività di raccordo, confronto, discussione sui temi emergenti e indicazioni dell'Amministrazione, si è giunti alla conclusione degli studi il 31 maggio 2007. Il Rapporto finale è attualmente all'esame dell'Amministrazione.

Gli studi condotti hanno permesso di: costruire, muovendo dal progetto urbano (Progetto Guida per la riqualificazione urbana delle Piagge – Giancarlo De Carlo), un Programma Strategico di Sviluppo Urbano Integrato, riferito a un contesto più ampio di quello degli insediamenti abitativi delle Piagge; fornire all'A.C. le valutazioni indispensabili per operare le scelte in ordine all'individuazione degli strumenti più idonei per l'attuazione del Programma; fornire altresì la base per un confronto responsabile delle Istituzioni con le realtà sociali, gli abitanti, le categorie economiche, i potenziali investitori e operatori intorno a concreti obiettivi, tra loro integrati, di sviluppo locale e di rigenerazione urbana.

Relativamente all'attività di progettazione/pianificazione, sempre nell'ambito delle azioni locali, è in corso l'affidamento di approfondimenti configurativi di assetto, assimilabili al livello definitivo, riferiti allo spazio pubblico dell'intero comparto urbano delle Piagge, con particolare riferimento al tessuto connettivo e alle aree verdi.

Giancarlo De Carlo e Associati. Immagini tratte dal Progetto Guida per la Ristrutturazione e Riqualificazione dell'area delle Piagge, approvato dal Comune di Firenze nel 2004



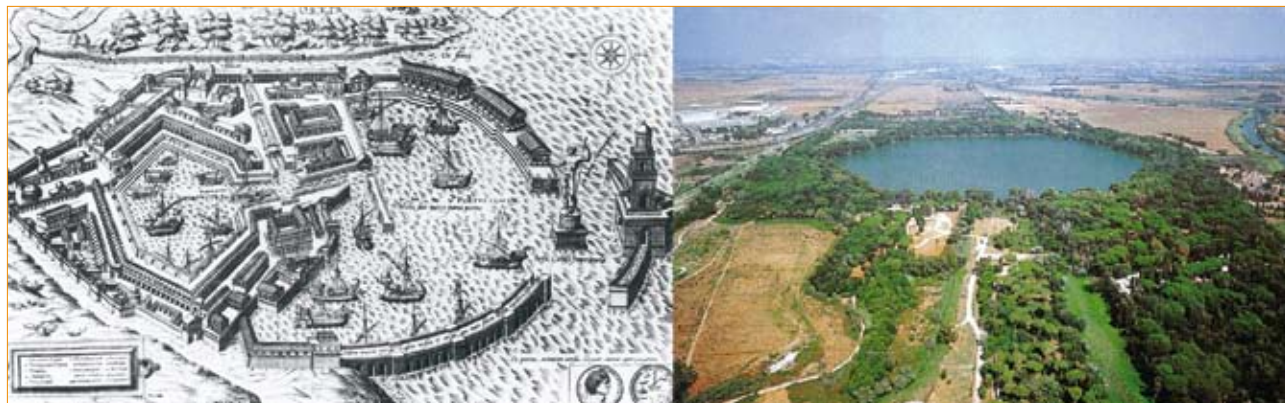
Fonte: Comune di Firenze

Comune di Fiumicino (Rm)

FIUMICINO CITTÀ, DA TERMINALE NATURALE DELL'ASSE ROMA-AEROPORTO L. DA VINCI A CENTRO ORDINATORE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE NEL QUADRANTE NORD OVEST DELL'AREA METROPOLITANA ROMANA

Sistema Territoriale Asse Fiumicino

I porti imperiali ieri e oggi



Fonte: Comune di Fiumicino

Finanziamento ministeriale € 428.615,89

Sistema territoriale di riferimento

Il sistema territoriale oggetto del Programma S.I.S.Te.M.A. è costituito dal quadrante nord-ovest dell'area metropolitana di Roma e si attesta lungo la direttrice Roma – Fiumicino.

Si tratta di un contesto territoriale caratterizzato da notevoli valenze ambientali ed archeologiche, con a nord la Riserva Naturale del Litorale romano ed a sud il complesso degli Scavi di Ostia Antica, dei Porti Imperiali e della Necropoli di Porto.

Il territorio è inoltre caratterizzato dalla presenza di un vero e proprio corridoio plurimodale, costituito dall'Aeroporto intercontinentale "Leonardo da Vinci", l'Autostrada Roma – Aeroporto di Fiumicino e la linea ferroviaria di connessione allo scalo aeroportuale. All'interno del Comune di Fiumicino è inoltre prevista la realizzazione di un nuovo Porto Commerciale e di un porto turistico presso Isola Sacra, nonché la realizzazione di importanti strutture con prevalente destinazione direzionale, non residenziale e produttiva all'interno del triangolo compreso tra le due autostrade Roma – Fiumicino e Roma – Civitavecchia e la terza pista aeroportuale.

Il quadrante nord-ovest è attualmente caratterizzato da un processo di sviluppo legato alla presenza dell'Aeroporto internazionale Leonardo da Vinci che, soprattutto in anni recenti, ha rappresentato l'elemento catalizzatore di iniziative imprenditoriali e nuove dotazioni territoriali.

Lungo la direttrice Roma – Fiumicino si sono indirizzati una serie di interventi pubblici e privati di varia natura: da una parte nuove aree residenziali quali il quartiere Caltagirone, dall'altra la creazione di un polo produttivo legato allo sviluppo dell'esistente Commercio e alla realizzazione della Nuova Fiera di Roma e di un Centro Congressi.

E' inoltre ormai in corso di realizzazione l'Interporto Romano e il nuovo centro con prevalente destinazione non residenziale (medie e grandi strutture di vendita) denominato "Da Vinci".

A questi si aggiungerà nel medio periodo l'ampliamento del Centro Direzionale Alitalia-Magliana, nel perimetro interno al Grande Raccordo Anulare.

Obiettivi

La città di Fiumicino vive una condizione di marcata marginalità rispetto ai processi di sviluppo che interessano l'asse Roma-Fiumicino aeroporto e, più in generale, il quadrante nord-ovest dell'area metropolitana romana. L'idea-programma consiste di un pacchetto di azioni mirate all'integrazione di Fiumicino in un processo virtuoso di sviluppo policentrico (sia all'interno dell'asse infrastrutturale che all'interno dell'area metropolitana) attraverso il quale i problemi legati a forti disequilibri territoriali possono trovare risoluzione. In questo senso risulta di fondamentale importanza che la città di Fiumicino diventi, anche in qualità di suo

terminale naturale, un centro ordinatore dell'asse di sviluppo città-aeroporto.

L'idea-programma mira alla trasformazione di grandi infrastrutture altamente impattanti in opportunità di crescita sociale ed economica. In questo caso specifico, ad esempio, la presenza di un aeroporto intercontinentale, accanto ad un' area archeologica di straordinaria importanza, viene interpretata come una opportunità da cogliere in termini di sviluppo turistico e di acquisizione di risorse da investire anche nella riqualificazione ambientale.

Azioni e progetti

L'azione *di sistema* consiste in uno studio dettagliato delle prospettive di sviluppo che si presentano alla città di Fiumicino in vista delle numerose nuove funzioni di cui il suo contesto territoriale si va arricchendo. In particolare lo studio esaminerà le sinergie possibili fra le diverse vocazioni di Fiumicino, prendendo in considerazione le emergenze presenti sul territorio comunale (aree archeologiche, aeroporto, litorale), gli importanti fenomeni di trasformazione che caratterizzano questa porzione dell'area metropolitana, nonché gli interventi programmati dalla stessa Amministrazione comunale (Interporto Roma – Fiumicino, quartiere Caltagirone, nuovo centro con prevalente destinazione non residenziale "Da Vinci", nuovo porto commerciale e nuovo porto turistico).

L'azione *di contesto*, strettamente conseguente all'azione di sistema, sarà mirata all'individuazione di una strategia di potenziamento dei collegamenti fra Fiumicino città ed il resto dell'area metropolitana romana, con particolare riferimento non solo all'asse Roma-Aeroporto Leonardo da Vinci ma anche alla direttrice parallela alla costa verso Ostia, con cui Fiumicino condivide, oltre alla funzione di terminale marittimo dell'area metropolitana, un'area archeologica fra le più importanti al mondo. Nell'ambito dell'azione di contesto verrà elaborata la proposta per una nuova infrastruttura, presumibilmente di tipo tranviario, che possa garantire alla città ed al suo contesto territoriale un sistema di collegamenti efficiente, competitivo, strumentale al raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione ambientale espressi dall'Amministrazione e compatibile con le emergenze storico-archeologiche.

La proposta della nuova infrastruttura di cui al punto precedente verrà quindi valutata e approfondita nell'ambito *dell'azione locale*. Tale azione consisterà principalmente in uno studio di fattibilità finalizzato ad individuare: le caratteristiche che l'infrastruttura dovrà presentare (in termini di percorso, prestazioni, aspetto) per rispondere in maniera efficace alle esigenze sopra illustrate, ed inoltre una strategia per reperire le risorse necessarie all'implementazione dell'infrastruttura ed un modello sostenibile di gestione della stessa.

Stato di avanzamento

Si è recentemente conclusa la procedura di gara per l'affidamento dei tre Studi di Fattibilità sopra sommariamente descritti relativi alle azioni di sistema, contesto e locale del Progetto Pilota e per l'attivazione del servizio di assistenza tecnica. La società alla quale è stato affidato l'incarico dovrà immediatamente concentrarsi sulla linea partenariale al fine di individuare le sinergie e la cooperazione tra i diversi soggetti istituzionali e gli enti che dovranno farsi attori del progetto, ciascuno per le proprie competenze, e contestualmente e parallelamente dedicarsi alla costruzione del progetto e, in particolare, dell'azione di sistema per indirizzarlo, assumendone, al contempo, le indicazioni tecniche, al fine di porre tutte le premesse necessarie alla sua fattibilità amministrativa; quindi e successivamente, promuoverlo, accompagnarlo, indirizzarlo e sostenerlo nella sua attuazione e nella sua vita produttiva.

[illegible]

AZIONI INTEGRATE INNOVATIVE

Comune di Forlì

RAFFORZARE LE RELAZIONI TERRITORIALI FRA I POLI TRANSPORTISTICI DEL TRIANGOLO ROMAGNOLO FORLÌ-CESENA-RAVENNA AL FINE DI COGLIERE PIENAMENTE LE OPPORTUNITÀ OFFERTE DALL'INCROCIO FRA L'ASSE INFRASTRUTTURALE EST-OVEST PARALLELO ALLA VIA EMILIA, QUELLO DEL CORRIDOIO ADRIATICO E QUELLO NORD-SUD VENEZIA-ORTE

Sistema Territoriale Asse Medio Adriatico

I poli trasportistici del sistema romagnolo



Fonte: Archivio Comune di Forlì

Finanziamento ministeriale € 553.376,16

Sistema territoriale di riferimento

Il triangolo Forlì-Cesena-Ravenna costituisce l'estremità settentrionale del sistema territoriale del Medio Adriatico, che attraversa da sud a nord l'Abruzzo, le Marche e la Romagna. Il Programma S.I.S.Te.M.A., con capofila il Comune di Forlì, ha per oggetto un ambito territoriale più o meno coincidente con le province di Forlì-Cesena e Ravenna, quindi interamente compreso all'interno della Regione Emilia-Romagna che, per ragioni economiche e geografiche, è un importantissimo snodo non solo per l'Italia, ma anche per l'Europa. Non a caso la Commissione Europea immagina per questa regione il ruolo di "ponte" tra Europa e Mediterraneo Orientale nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti. Pur non essendo direttamente interessato dal passaggio di un "corridoio" europeo l'area del "triangolo romagnolo" è attraversata da importanti fasci infrastrutturali di rilevanza nazionale destinati ad assumere, parallelamente allo sviluppo della rete TEN, un importante ruolo di collegamento ai grandi nodi della rete, esistenti e programmati.

Rendere più efficiente il sistema della mobilità, integrando e mettendo in rete le infrastrutture e le dotazioni di cui oggi il sistema territoriale dispone, è condizione necessaria al conseguimento di un deciso salto di qualità, in termini di capacità attrattiva dell'intero sistema, e all'acquisizione di nuove funzioni e risorse.

Obiettivi

L'idea-programma intende, in primo luogo, costituire un primo significativo passo verso la costituzione di una partnership permanente fra le realtà locali sopra descritte che, seppur molto vicine, e per certi versi già molto integrate fra loro, per ragioni di diversa natura, ma principalmente di carattere storico e culturale, non hanno fino ad ora intrapreso un percorso di crescita unitario e concertato. Le potenzialità che questa realtà territoriale, già ricca e organizzata secondo un sistema policentrico, ancora non esprime sono molteplici. In questa sede ci si occuperà principalmente dei benefici che possono derivare dalla creazione di una vera e propria piattaforma logistica romagnola derivante dalla messa a sistema dei diversi importanti poli trasportistici presenti sul territorio e di come questa "messa in rete" possa essere portata avanti in uno scenario di fattibilità economica, amministrativa e tecnica.

Il Programma si pone quindi come obiettivo quello di individuare delle strategie operative finalizzate, in termini generici, al rafforzamento del livello della coesione territoriale nell'area romagnola centro settentrionale e, nello specifico, al raggiungimento di alti livelli di efficienza nella gestione del sistema urbano policentrico del triangolo Forlì-Cesena-Ravenna.

Azioni e progetti

L'azione *di sistema* è costituita da uno studio sulle prospettive di sviluppo dei poli trasportistici del triangolo romagnolo (aeroporto di Forlì, scalo merci di Forlimpopoli, porto di Ravenna e centro per l'autotrasporto di Cesena) nell'ottica della creazione di una vera e propria piattaforma logistica romagnola. In particolare lo studio si occuperà di:

- vagliare le possibili sinergie fra le diverse infrastrutture presenti sul territorio (sia di tipo puntuale che lineare);
- individuare gli interventi infrastrutturali necessari a garantire alla proposta piattaforma dei trasporti e della logistica un alto livello di efficienza e la possibilità di funzionare come una vera e propria sistema integrato;
- evidenziare le prospettive di riposizionamento dell'intero sistema territoriale in uno scenario internazionale;
- elaborare una strategia di sviluppo specifica per il centro per l'autotrasporto di Cesena.

L'azione *di contesto* è invece rappresentata da uno Studio di fattibilità sulla costituzione di una agenzia per il coordinamento e la gestione del sistema logistico romagnolo. Lo studio vaglierà la fattibilità della costituzione di una struttura organizzativa con ampi poteri, fra cui:

- programmare e coordinare gli interventi infrastrutturali;
- redigere strategie di sviluppo e di marketing territoriale;
- emanare bandi e costituirsi come stazione appaltante.

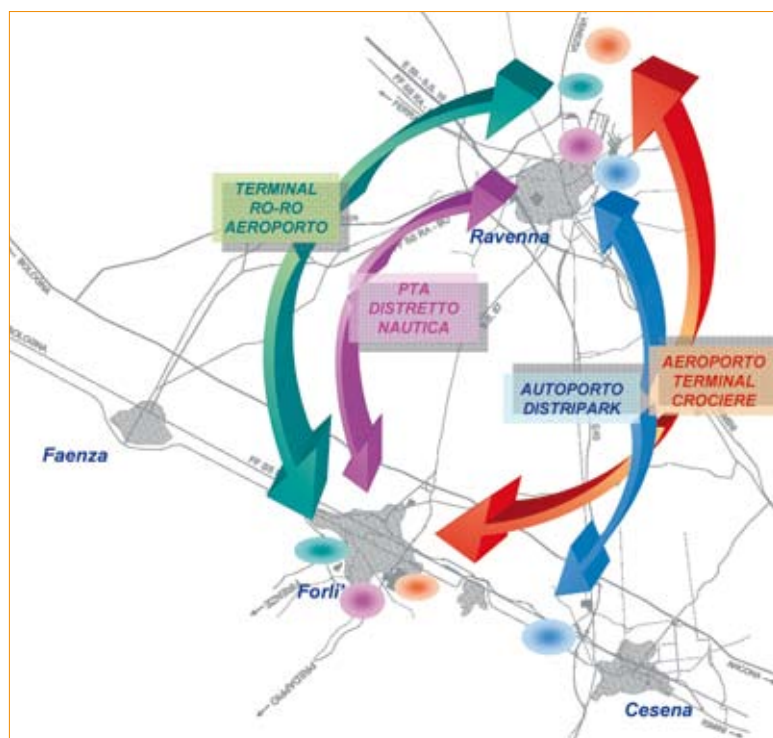
L'azione *locale* è infine uno Studio di fattibilità per il potenziamento del Polo Tecnologico Aeronautico di Forlì come motore dello sviluppo territoriale attraverso l'integrazione delle funzioni aeroportuali con attività di ricerca/formazione e offerta di servizi avanzati, e come incubatore e sede di aziende innovative.

Lo Studio metterà in luce la possibilità di inserire all'interno dello scalo forlivese nuove funzioni e dotazioni a servizio dell'intero sistema logistico.

Stato di avanzamento

Il raggruppamento temporaneo d'impresе, formato da Sintagma S.r.l. di Perugia, Ingenieria y Economía del Transporte S.A. (INECO) di Madrid (Spagna), la Metropolitana Milanese S.p.A. di Milano e la Systematica S.p.A. di Milano, ha consegnato nel mese di aprile la bozza dello Studio di fattibilità riferito alle azioni di sistema, contesto e locale. Lo Studio verrà trasmesso, dopo l'esame delle realtà istituzionali, a tutti i soggetti pubblici e privati interessati, al fine di acquisire, entro il mese di agosto, le eventuali osservazioni. Successivamente entro il mese di ottobre verrà redatto lo Studio di fattibilità nella versione definitiva.

Le relazioni tra l'Aeroporto di Forlì ed il Porto di Ravenna



Fonte: Bozza dello Studio di fattibilità Progetto S.I.S.Te.M.A.

Comune di Jesi (An)

GOVERNARE LO SVILUPPO DI UN TERRITORIO DI CONNESSIONE: IL “CORRIDOIO DELL’ESINO” COME CAMPO DI SPERIMENTAZIONE PER L’INTEGRAZIONE DI POLITICHE TERRITORIALI ALL’INCROCIO TRA LA REGIONE TRANSFRONTALIERA DELLE MARCHE E LA DIRETTRICE TRASVERSALE VERSO IL TIRRENO

Sistema Territoriale Direttrice Marche-Umbria

Tavola di sintesi dell’Atlante delle politiche e dei progetti



Dipartimento di Architettura e pianificazione del Politecnico di Milano.

L’Atlante, prodotto nella prima fase del progetto, ha organizzato in un’unica banca dati l’insieme delle proposte dei numerosi attori coinvolti nelle trasformazioni del territorio. Il lavoro di raccolta e sintesi ha permesso di evidenziare il forte dinamismo che caratterizza il Corridoio Esino ma anche, contemporaneamente, le criticità, le incongruenze, “l’affollamento” progettuale.

Finanziamento ministeriale € 545.578,64

Sistema territoriale di riferimento

Il “Corridoio Esino” può essere considerato come un sistema multipolare diffuso, dove le relazioni tra i diversi ambiti territoriali sono dinamiche e dipendono sia dalle differenti scale dei fenomeni, sia dalle politiche intraprese, sia dai rapporti tra gli attori coinvolti. Le reti di governance sono diventate più dense, sia in senso verticale, coinvolgendo i diversi livelli di governo, sia in senso orizzontale, per la presenza di numerosi attori di diverso tipo agenti all’interno delle politiche territoriali. Si tratta di un territorio di importanza strategica, sia in riferimento alla regione Marche, sia nel quadro dei collegamenti e delle dotazioni logistiche di livello nazionale e internazionale. In particolare l’area jesina svolge un importante ruolo di interfaccia tra l’entroterra (il fabrianese in particolare) e la dorsale adriatica. La stessa definizione del Corridoio come territorio strategico prende corpo da un salto di scala territoriale contiguo del territorio stesso, che lo proietta verso il mare, costruendolo come una vera e propria piattaforma infrastrutturale, partendo sempre dal sistema del “pettine marchigiano” formato dal sistema delle valli e dalla dorsale adriatica.

Obiettivi

Il sistema di relazioni territoriali in cui Jesi è inserita è più ricco ed articolato di quanto lascerebbe supporre la dimensione demografica della città. Ciò richiede nuove interpretazioni e una nuova capacità di governo dei processi territoriali. L’idea programma prova a lavorare attorno a questo nodo avanzando la lettura di Jesi come territorio di interconnessione tra vocazioni, opportunità, criticità, e che punta, secondo una logica di complementarietà definite localmente, a rafforzare le reti del Corridoio Esino (*rete di economie, rete di società locali, rete di ambienti e paesaggi, rete di infrastrutture*). Un territorio di interconnessione deve saper sviluppare e governare l’intreccio di questo insieme di reti. Il Programma si pone come strumento di supporto a questa strategia.

Azioni e progetti

Azioni di sistema

- S1. *Coordinamento organizzativo e scientifico del programma*: individuazione di una risorsa interna e di due risorse esterne con compiti di segreteria organizzativa.
- S2. *Disegno istituzionale, animazione e accompagnamento del partenariato locale, valutazione in itinere*: individuazione risorse esterne con competenze di gestione dei processi di gruppo, valutazione delle politiche, *institution design*.

S3. *Comunicazione e pubblicizzazione*: individuazione di un professionista esterno esperto di comunicazione pubblica.

Azioni di contesto

- C1. *Scenario strategico "Corridoio Esino"*: definizione di uno scenario strategico per il Corridoio Esino attraverso l'elaborazione di una serie di prodotti, sia figurativi (documento di scenari, mappe, immagini, ecc.), sia di natura comunicativa.
- C2. *Studio di fattibilità per la definizione di un sistema integrato per la mobilità delle merci e delle persone nel Corridoio Esino*.
- C3. *Studio di fattibilità per la valorizzazione del paesaggio agrario e delle risorse ambientali-naturalistiche del Corridoio Esino*.
- C4. *Processo di Agenda 21 locale*.

Azioni locali

- L1. *Atlante delle politiche e dei progetti*.
- L2. *Linee guida per la qualificazione e l'inserimento territoriale di progetti infrastrutturali rilevanti*.
- L3. *Progetto preliminare per la realizzazione del quarto lotto della Zona Industriale "Zipa verde"*.

Stato di avanzamento

Le attività del progetto Esino sono pressoché concluse ed hanno portato risultati riferibili alla costruzione di uno scenario strategico (che ingloba approfondimenti settoriali condotti sui temi delle infrastrutture e del paesaggio) e alla costruzione di un sistema di interazione tra soggetti istituzionali.

Il Programma S.I.S.Te.M.A. per questo territorio è stato denominato "Corridoio Esino", con una specifica enfasi sui temi infrastrutturali di grande scala e sul ruolo della valle. Nel corso del lavoro, in seguito alle interviste, agli approfondimenti tematici e ad una valutazione delle problematiche territoriali emergenti si è andata delineando una immagine più inclusiva e aderente agli obiettivi perseguiti, quella di "parco delle attività dell'Esino", prendendo spunto – pur usandolo in modo libero – dal concetto di "parc d'activité" francese.

L'estensione del concetto, adattato al Corridoio Esino, porta l'accento sul parco inteso come insieme organico di infrastrutture ecologicamente connotate a supporto di attività economiche innovative, ma anche mature e di tradizione, forti in questa parte delle Marche, sostenendone la transizione verso paesaggi contemporanei sostenibili. La coesistenza, possibilmente "felice", presuppone: il mantenimento di una "giusta distanza" tra le piastre, tra le piastre e le città, con ampi corridoi ecologici e serbatoi di naturalità; il recupero di qualificate relazioni trasversali con i due versanti collinari; una progettazione "orientata a parco" delle parti urbanizzate e di quelle rurali.

Lo scenario strategico è stato costruito:

- individuando 5 temi strategici
- declinando i 5 temi nei 5 campi territoriali che contraddistinguono il Parco
- promuovendo la costruzione partenariale del Parco.

I 5 temi strategici individuati dallo scenario sono:

1. *Il fiume Esino*: la cura dell'assetto idrogeologico; il valore ambientale e l'uso pubblico
2. *La produzione*: le prestazioni ambientali delle aree produttive
3. *Il paesaggio*: l'innovazione della produzione agricola; i valori storici e ambientali
4. *La mobilità*: l'integrazione dei modi di trasporto; la sicurezza stradale
5. *La logistica e i flussi*: l'efficienza sostenibile di uno snodo territoriale; l'integrazione tra porto, interporto, aeroporto.

I campi territoriali sono intesi come contesti chiave per densità e rilevanza delle trasformazioni e sono individuati con l'obiettivo di mostrare la possibile integrazione tra differenti attività e paesaggi del parco.

- A. *La foce dell'Esino e la costa da Falconara ad Ancona*
- B. *La valle del sole e dell'ombra di Jesi*
- C. *La valle stretta di Castelplanio e Monte Roberto*
- D. *Le incisioni e il versante appenninico*
- E. *La sinclinale di Fabriano*

Le Linee guida che accompagnano lo scenario hanno il compito di riassumere obiettivi e caratteristiche prestazionali relative ai progetti in fase di definizione e a quelli in previsione, prevedibili o auspicabili. Le linee guida forniscono indicazioni operative attraverso indirizzi e consigli per la progettazione, documentazione di realizzazioni esemplari, veri e propri masterplan nei casi in cui lo Studio ha raggiunto maggiori livelli di approfondimento.

Le linee guida hanno assunto una composizione e una organizzazione delle informazioni tale da poter divenire uno strumento di discussione e di orientamento utile ad una partnership allargata.

Il coinvolgimento degli attori nell'ambito del Programma S.I.S.Te.M.A. è avvenuto attorno a tre strutture di riferimento:

1. Un tavolo politico, il Forum dei sindaci della Vallesina, che ha poi conosciuto una significativa evoluzione in termini di allargamento ad altri territori.
2. Un tavolo tecnico formato dai rappresentanti tecnici delle Amministrazioni comunali, della Provincia e della Regione e dai rappresentanti delle agenzie funzionali operanti nell'area (dall'Ente Porto, all'Aerdoorica; dalla società Quadrilatero alla società Interporto, al Consorzio Zipa).
3. Un tavolo tra Jesi, Ancona e Fabriano, tre Comuni che stanno lavorando su tre progetti importanti promossi dal Ministero delle Infrastrutture.

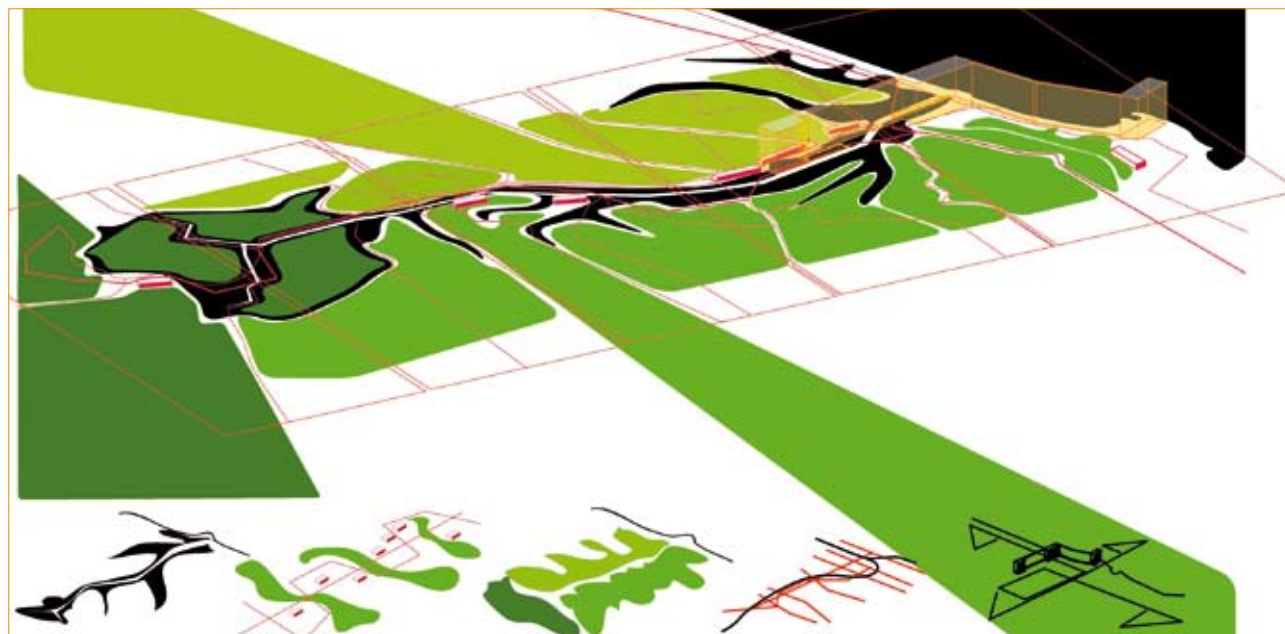
I primi prodotti importanti da citare sono la stessa istituzionalizzazione del Forum dei Sindaci (senz'altro il risultato più significativo e quello più maturo di tutto il processo), del Tavolo dei soggetti tecnici e delle agenzie funzionali, del Tavolo tra Jesi, Ancona e Fabriano.

In termini di documenti, i prodotti più significativi sono due:

- Il primo è la lettera inviata al Ministro Di Pietro in occasione della visita nella Regione Marche compiuta nel settembre 2006, che aveva come obiettivo quello di definire con i responsabili regionali un'agenda condivisa per le priorità infrastrutturali.
- Il secondo è il *Patto dei sindaci della Vallesina e delle aree contermini*, siglato il 27 marzo 2007, che costituisce un risultato molto significativo: non è materia quotidiana che oltre venti sindaci di un territorio decidano di sottoscrivere un documento unitario per impegnarsi reciprocamente a discutere e confrontarsi sui temi dello sviluppo futuro della loro area.

In termini di risultati, in larga parte non attesi all'inizio del Progetto Sistema, vanno segnalati due elementi: il ritorno del tema della cooperazione intercomunale nell'agenda politica locale e la ridefinizione dei confini dell'Esino, per effetto della aggregazione al Forum dei Sindaci anche dei Comuni della Valle del Misa e dell'Unione intercomunale.

Immagine di sintesi dello Scenario strategico



Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano.

I cinque temi individuati come strategici dal progetto si intrecciano sul territorio orientando politiche e progetti per il Corridoio Esino, ribattezzato nel corso del lavoro di definizione dello scenario "Parco delle attività dell'Esino". Sono temi che accomunano i differenti territori come dimostra l'ampio partenariato che li ha condivisi. Allo stesso tempo possono e devono essere diversamente declinati nei cinque campi territoriali che caratterizzano il Parco delle attività.

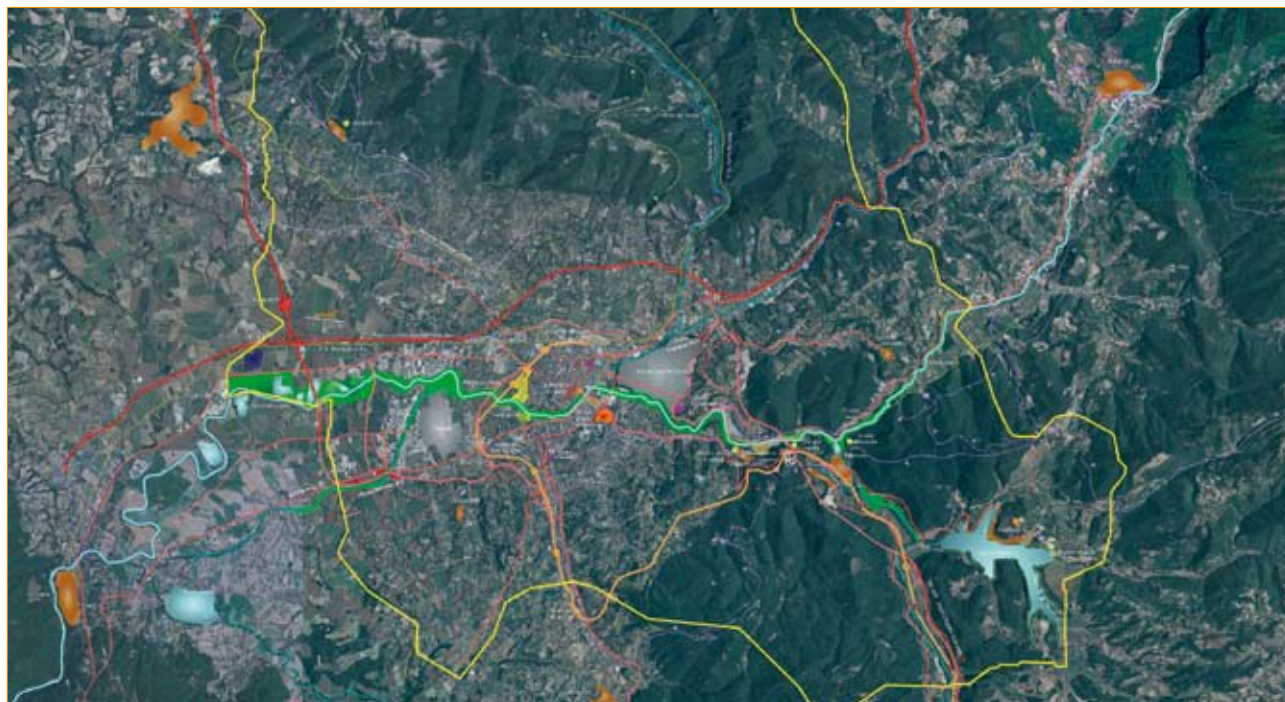
L'immagine di sintesi restituisce in forma allusiva le strategie che sono, contemporaneamente, tematiche e multiscalari. E' uno schema interpretativo dove il fiume e il suo paesaggio sono l'elemento centrale e di connessione. Porto, aeroporto e interporto/scalo merci sono rappresentati come un unico "oggetto", volendo significare la necessaria costruzione di un Hub integrato. La strategia relativa alla mobilità è restituita dalla rete anziché dalla direttrice. I riquadri indicano i cinque campi territoriali trasversali rispetto al fiume.

Comune di Terni

RAFFORZARE IL RUOLO DI CERNIERA DI TERNI ATTRAVERSO IL CONSOLIDAMENTO DELLE RELAZIONI TERRITORIALI CON ROMA E LUNGO L'ASSE TERNI-RIETI-L'AQUILA

Sistema Territoriale Direttrice Umbria-Abruzzo

Quadro di sintesi dei progetti inclusi nel Programma S.I.S.Te.M.A. Elaborazione grafica a cura dell'ATI Via Ingegneria S.r.l. e Nissardi Associati S.r.l. affidataria dello studio di fattibilità



Fonte: comune di Terni

Finanziamento ministeriale € 455.474,00

Sistema territoriale di riferimento

Il sistema territoriale di riferimento è costituito dalla dorsale appenninica centrale nell'ambito della quale la Conca ternana rappresenta l'elemento di cerniera tra la valle del Nera, direttrice di connessione con Orte (e quindi con il Corridoio 1), l'asse Perugia – Cesena – Venezia lungo la E45 e la Nuova Romea, la Trasversale Nord di connessione tra Marche ed Umbria verso Ancona e, infine, la regione dei Parchi dell'Abruzzo attraverso la via Salaria per Rieti e poi, attraverso la SS 17 per Torano in direzione L'Aquila.

Le considerazioni fin qui riportate tendono a configurare una strategia territoriale assai consolidata, rivolta a rafforzare il ruolo di cerniera assegnato al sistema esaminato. In questo quadro il potenziamento della direttrice verso Rieti e L'Aquila potrebbe rappresentare l'asse strutturante del sistema territoriale considerato, oltre a costituire una trasversale verso l'Adriatico più a sud rispetto al Quadrilatero Umbria – Marche.

Obiettivi

L'idea-programma assume come orizzonte il potenziamento infrastrutturale della città, da condurre sia attraverso la valorizzazione delle infrastrutture esistenti, che mediante il loro completamento, il tutto in raccordo con l'inserimento di Terni nell'asse viario Nord – Sud ed E45 (Venezia – Civitavecchia).

Tale potenziamento deve essere perseguito in modo ed al fine di garantire lo sviluppo della città secondo due linee guida:

la valorizzazione della vocazione turistico – naturalistica di Terni – *Sport naturalistici e Città dello Sport* – in funzione della creazione di un vero e proprio “distretto” e delle relazioni con i territori interessati dall'asse Terni – L'Aquila - Sulmona;

la riorganizzazione della città in rapporto al sistema delle infrastrutture – *porte urbane e logistica* – .

La fattibilità dei due obiettivi guida e la loro connessione strategica costituirà l'oggetto dello Studio di fattibilità generale e dovrà

essere valutata attraverso l'individuazione delle reali potenzialità del territorio, ed in relazione ad esse, nonché attraverso, ed in relazione, alle specifiche strategie attuative perseguibili – *risorse, soggetti, strumenti*.

Azioni e progetti

Azioni di sistema. Si tratta di uno Studio di fattibilità generale che a livello di sistema si occuperà di definire gli interventi necessari per:

- il potenziamento del collegamento con Roma attraverso la Sabina in integrazione al raccordo Terni – Orte ed Orte – Roma;
- il potenziamento e la riorganizzazione della linea ferroviaria Terni – L'Aquila – Sulmona nel tratto urbano e nel tracciato fino a Rieti;
- la riorganizzazione del sistema infrastrutturale e la ridefinizione dei ruoli delle singole infrastrutture con approfondimento degli aspetti legati alle porte urbane e alla logistica;
- la riorganizzazione delle strutture sportive esistenti e l'integrazione della dotazione attuale;
- la realizzazione di un sistema integrato delle attività sportive di tipo naturalistico.

Nell'ambito del medesimo Studio verranno condotti degli approfondimenti progettuali preliminari relativi all'asse viario Terni – Roma attraverso la Sabina, alla ferrovia Terni – L'Aquila – Sulmona ed al sistema delle porte urbane e della logistica, oltre all'attuazione di specifiche attività di promozione della linea ferroviaria Terni – L'Aquila – Sulmona.

Azioni di contesto/locali

Sulla base delle indicazioni che saranno rilevate dallo Studio di fattibilità generale verranno sviluppati dalle strutture interne all'Amministrazione i progetti preliminari, ed in parte definitivi, del sistema dei percorsi per gli sport naturalistici, della città dello sport e delle porte urbane.

Stato di avanzamento

L'ATI affidataria della redazione dello Studio di fattibilità ha prodotto una prima documentazione riferita in particolare a:

- analisi dello stato di fatto della linea ferroviaria Sansepolcro – Perugia – Terni – L'Aquila – Sulmona;
- potenzialità e possibili sviluppi di carattere turistico di detta linea;
- prime indicazioni sulla possibile promozione a fini turistici della linea ferroviaria, attraverso uno studio accurato delle zone attraversate dal treno;
- prime indagini conoscitive sulla fattibilità di un nuovo tratto stradale di rapido collegamento fra Terni e Roma, attraverso la Sabina, alternativo all'attuale tracciato Terni – Orte – Roma;
- studi urbanistici preliminari legati alla definizione di alcuni nodi urbani importanti individuati nel nuovo Piano Regolatore Generale, in corso di approvazione definitiva, ed in particolare dell'area sportiva dello stadio comunale;
- analisi sul possibile sviluppo di una rete di metropolitana urbana di superficie che si integri con il tratto già realizzato (stazione di Cesi – stazione di Terni), utilizzando in parte il tracciato della Terni – L'Aquila – Sulmona che lambisce la zona ovest della città.

Città dello Sport. Foto aerea assonometria a cura della Compagnia Generale Ripreseeree S.p.a., Terraitaly Product



Fonte: Comune di Terni

Comune di Savona

RAFFORZARE IL SISTEMA TERRITORIALE, URBANO E PORTUALE PONENTE LIGURE-PIEMONTE MERIDIONALE, ANCHE ATTRAVERSO LA RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DI MOBILITÀ LEGATI AL CONFLITTO TRA TRAFFICO URBANO E MOVIMENTAZIONE DI MERCI E PASSEGGERI NEL NODO DI SAVONA

Sistema Territoriale Arco ligure

La città e il territorio di Savona



Fonte: Comune di Savona

Finanziamento ministeriale € 438.888,81

Sistema territoriale di riferimento

Il sistema territoriale in oggetto è quello dell'area trans-regionale del Ponente ligure e del Piemonte meridionale. Si tratta di un contesto territoriale storicamente ben integrato composto da una fascia costiera e da una di pianura/collina separate dal sistema montuoso pressoché continuo rappresentato dalle Alpi e dall'Appennino Liguri. Le due fasce si caratterizzano oltre che per omogeneità fisica anche per la presenza di due importanti direttrici transportistiche, entrambe di primaria importanza nel quadro delle connessioni fra l'Italia settentrionale e la Francia meridionale. Si tratta del corridoio plurimodale costituito dall'autostrada A10 Genova-Ventimiglia e dalla ferrovia tirrenica e dell'asse autostradale che collega Cuneo al nodo di Alessandria, comprendente il tratto della A21 fra Alessandria ed Asti e l'intera autostrada Asti-Cuneo, attualmente in via di completamento. Le due direttrici, pressoché parallele, sono intersecate da due importanti assi nord-sud che hanno come terminali meridionali i porti di Genova e Savona. Il primo dei due assi, la cui funzione strategica è destinata ad aumentare in vista del completamento del corridoio europeo "dei Due Mari" fra Genova e Rotterdam, è quello disegnato dal fascio infrastrutturale costituito dalla A26 e dalla ferrovia Genova-Novi Ligure-Alessandria-Novara. Il secondo è quello che segue la direttrice Torino-Savona costituito dalla A6 e dal sistema ferroviario parallelo al tracciato autostradale.

Obiettivi

Nella competizione tra le diverse regioni costiere mediterranee, la Liguria è geograficamente avvantaggiata, per la sua maggiore vicinanza ai mercati europei più ricchi, ma tale potenzialità non potrà essere sufficiente se essa non saprà dotarsi di infrastrutture ed organizzazione capaci di rispondere con efficienza ed economicità alle richieste dei mercati mondiali. D'altra parte, l'area costiera ligure, in particolare quella tra Genova e Savona, ove si concentra la maggior parte dei traffici portuali, soffre di una congenita mancanza di spazi, con le pendici appenniniche immediatamente a ridosso della costa, senza la possibilità di disporre delle vaste aree retroportuali, tipiche dei porti olandesi ed in fase di impressionante sviluppo nei porti francesi e so-

prattutto spagnoli. Tale limitazione fisica richiede un diverso approccio complessivo alla gestione del territorio, procedendo ad una integrazione di area vasta, che coinvolga l'entroterra ligure, oltre lo spartiacque, e la piana del basso Piemonte. Occorre, quindi, avviare un processo di integrazione territoriale, che distribuisca su tale ampia regione le funzioni portuali e quelle produttive associate, con una ripartizione di specialità e competenze, prevedendo il necessario sistema di infrastrutture e servizi, atto ad assicurare l'effettiva competitività di tale sistema. Obiettivo dell'idea-programma è di definire un quadro strategico per tale sviluppo integrato, specificare le funzioni e specialità delle diverse aree, individuare i fabbisogni di sistemi ed infrastrutture e delineare talune ipotesi di intervento, in particolare a livello del sistema locale savonese. Favorire la massima operatività alla componente savonese del Porto di Savona – Vado, affinché possa essere in grado di svolgere il ruolo produttivo potenzialmente presente e contribuire al contempo all'arricchimento della vitalità del limitrofo contesto urbano, senza penalizzarne il riassetto urbanistico, che proprio attorno al porto vecchio si sta realizzando, a completamento del disegno strategico già delineato a suo tempo dal PRUSST.

Azioni e progetti

Le azioni di sistema sono orientate all'individuazione delle strategie di posizionamento competitivo del sistema policentrico savonese e del basso Piemonte rispetto alle prospettive di sviluppo globale dei traffici commerciali in riferimento al sistema infrastrutturale, all'organizzazione dell'offerta di servizi, alla specializzazione delle funzioni territoriali.

Corridoio 24 Genova-Rotterdam (terzo valico). Il "Terzo Valico" sarà in grado di fornire uno sbocco al mare diretto alla Torino-Lione e garantirà la connessione tra la rete TEN-T terrestre ed il progetto "Autostrade del mare", teso allo sviluppo del cosiddetto "Short Sea Shipping".

Corridoio 5 Lisbona-Kiev. Il progetto determinerà una significativa riduzione del tempo di viaggio sia per i passeggeri che per i servizi di trasporto. A livello locale la connessione al Corridoio 5 consentirà al sistema logistico del Nord Ovest di conquistare quote significative di mercato sfruttando il vantaggio competitivo dettato dalla maggiore vicinanza alle aree di consumo e al quindi più rapido inoltro delle merci.

Autostrade del mare del Mediterraneo occidentale. Lo sviluppo di tale progetto permetterà di concentrare flussi di traffico ottimizzando le attività di trasporto e consentendo quindi un risparmio, sia in termini di tempi che di costi. Un altro importante vantaggio è dettato dal notevole trasferimento del trasporto su gomma verso il sistema del cabotaggio, teso alla decongestione delle sempre più trafficate arterie nazionali.

A livello di **contesto** sono stati individuati gli interventi sulle infrastrutture di trasporto essenziali ai fini del rilancio economico dell'area ed in grado di connettere in tempi brevi le aree di stoccaggio e manipolazione delle merci al sistema portuale ligure da un lato ed ai mercati dell'hinterland padano ed europeo dall'altro.

Bretella autostradale Albenga-Millesimo-Predosa. L'opera garantirà una connessione diretta della Liguria di ponente all'alesandrino ed all'hinterland padano permettendo un rilancio economico della Valbormida, area caratterizzata da una forte impronta industriale e dove è previsto lo sviluppo di insediamenti di natura logistico-retroportuale. In secondo luogo la bretella andrebbe a funzionare come "gronda del savonese" alleggerendo il traffico del nodo di Savona (A10/A6) ed evitando quindi le congestioni determinate dai flussi turistici che si riversano sulla riviera di ponente durante la stagione estiva.

Aurelia bis (da Albisola Superiore a Legino). La realizzazione di tale infrastruttura determinerebbe un miglioramento delle condizioni di deflusso del traffico urbano all'interno del reticolo viario di Savona, Vado Ligure, Albissola Marina ed Albisola Superiore, con particolari benefici anche per quanto concerne il deflusso del traffico pesante originato dai traffici portuali.

Ultimo lotto del raccordo tra la S.P. 29 e la s.p. 15. L'interconnessione tra la S.P. 29 e la S.P. 28 permetterà il by-pass del centro abitato di Carcare disimpegnando la mobilità veicolare di attraversamento, garantendo un accesso diretto all'area "Paleta" e dando sfogo al traffico pesante diretto verso Plodio, Pallare, Bormida ed il Colle del Melogno.

Adeguamento del casello di Millesimo e dei collegamenti alle aree industriali di Roccavignale e Cengio. La realizzazione di tali interventi permetterà lo sviluppo delle potenzialità logistiche delle aree gravitanti intorno al polo di Millesimo, prima tra tutte l'area ex-ACNA di Cengio, garantendo una connessione rapida ed efficace con l'autostrada A6 Torino-Savona.

A livello di azioni **locali** sono state esaminate, a microscala, le trasformazioni urbane di Savona necessarie a completare l'evoluzione verso il sistema policentrico delineato. Le azioni previste dovranno produrre un generale adeguamento dell'armatura infrastrutturale al fine di accrescere l'integrazione del sistema urbano al sistema territoriale di rango superiore, ed anche facilitare le relazioni interne al sistema policentrico portuale Savona/Vado e costa/entroterra e favorire l'innervamento del nuovo quadro infrastrutturale nell'ambito dei tessuti territoriali ed urbani di riferimento.

In coerenza con questi indirizzi sono state analizzate le seguenti azioni locali:

- *Riorganizzazione delle funzioni di intermodalità e sosta del nodo di Legino – autostrada;*
- *Rifunionalizzazione delle aree risultanti dalla riorganizzazione del sistema trasportistico portuale delle rinfuse;*
- *Diretrice di collegamento porto – autostrada e sue possibili opzioni di adeguamento;*
- *Adeguamento della penetrazione urbana costiera lato ponente.*

Stato di avanzamento

Le azioni di contesto sono sviluppate come segue.

Bretella Autostradale Albenga-Millesimo-Predosa. Obiettivo della Provincia di Savona è redigere lo Studio di fattibilità per l'Albenga-Millesimo-Predosa e svolgere incontri con le Regioni Liguria e Piemonte, con le Province contermini, con l'ANAS ed il Ministero delle Infrastrutture per redigere il progetto preliminare e giungere al più presto ad un affidamento per la sua costruzione e gestione.

Aurelia Bis (Tratto da Albisola Superiore a Legino). Tale opera risulta all'interno delle 34 opere ritenute prioritarie per il Ministero e lo stato di avanzamento progettuale è il seguente.

Tratta Savona Letimbro - Albisola Superiore. Progetto Definitivo e Valutazione di Impatto Ambientale approvati con Conferenza dei Servizi del 23 marzo 2004

Tratta Savona Letimbro – Legino. Progetto Preliminare

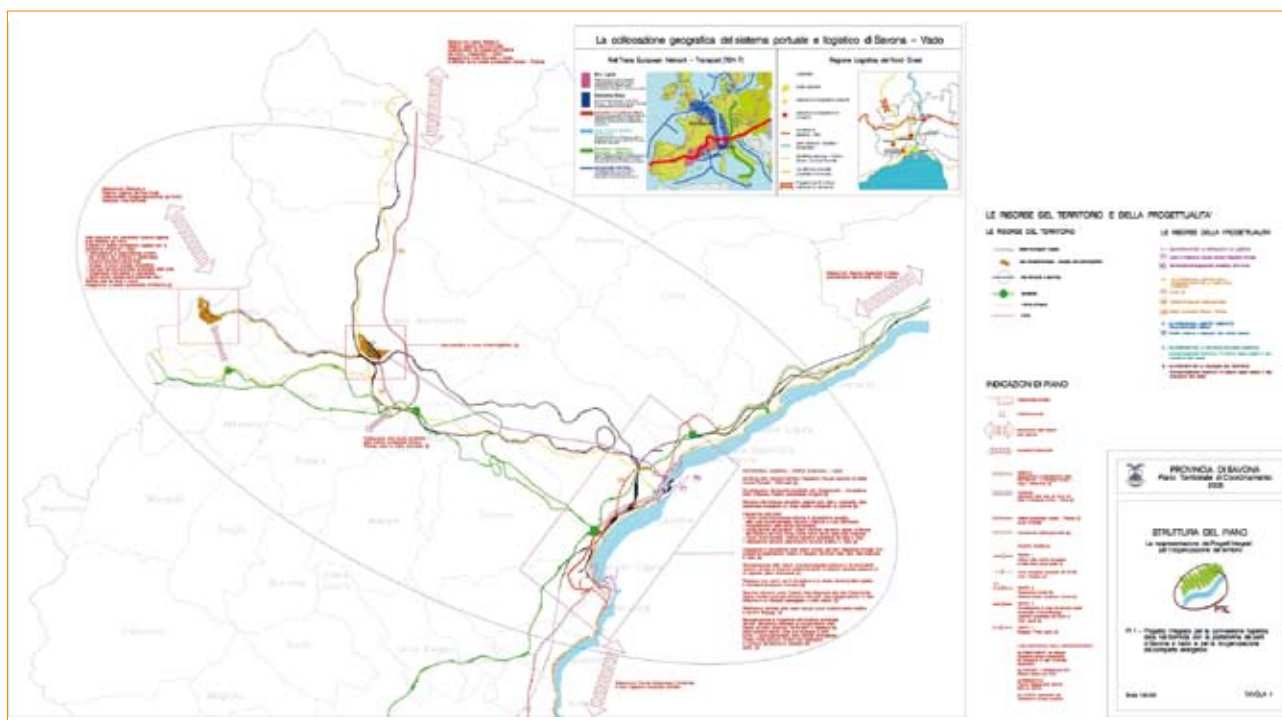
Ultimo lotto del raccordo tra la S.P. 29 e la S.P. 15. Ad oggi due lotti di tale variante sono già stati eseguiti tramite un Accordo di Programma Provincia di Savona - Comune di Carcare, il terzo lotto è già stato cantierato ed è già stato depositato in Provincia lo Studio di fattibilità per il quarto lotto che completerà la variante.

Adeguamento Casello di Millesimo e dei collegamenti alle aee industriali di Roccavignale e Cengio. Ad oggi esiste un progetto promosso e sviluppato da ATS S.p.A. (la società che gestisce l'autostrada Torino-Savona) che prevede interventi quali l'adeguamento della stazione autostradale di Millesimo e della viabilità ordinaria interconnessa.

Il progetto era già stato finanziato mediante un accordo tra ATS S.p.A. e ANAS, bloccatosi con il trasferimento della viabilità ex statale agli Enti Locali.

Lo stato di avanzamento progettuale delle quattro azioni locali previste è a livello di progettazione preliminare.

Il sistema logistico integrato savonese. Immagine del Progetto Integrato I tratta dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Savona



Fonte: Provincia di Savona

Comune di Vicenza

VICENZA COME CITTÀ DI ECCELLENZA ITALIANA NELLA RETE EUROPEA DELLE CITTÀ DEI GIOVANI: SOFTWARE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Sistema Territoriale Veneto meridionale

Veduta area del centro storico di Vicenza



Fonte: Comune di Vicenza

Finanziamento ministeriale € 558.822,04

Sistema territoriale di riferimento

La città di Vicenza, come la generalità delle città medie che formano la struttura portante della rete urbana padana, è stata investita nel corso degli ultimi decenni da processi di intensa riorganizzazione della propria struttura insediativa, processi che hanno riarticolato la dimensione urbana a una scala più che comunale. Vicenza affronta oggi con un nuovo ciclo di pianificazione un complesso progetto di reinfrastrutturazione urbana che apre molti fronti di straordinario impegno, non ultimo quello del negoziato per l'Alta Velocità. Tutti questi diversi aspetti del progetto di innovazione urbana, che già risultano strettamente interrelati, chiamano in causa con tutta evidenza le problematiche connesse alla dimensione metropolitana della città la quale deve essere intesa come bacino di utenza, necessario a giustificare attraverso la propria domanda gli ingenti investimenti infrastrutturali richiesti, come sistema di funzioni di eccellenza, per le quali le nuove condizioni di centralità e accessibilità realizzate possono rappresentare un fattore di attrazione e la ragione di una decisione localizzativa vicentina in un contesto di integrazione-competizione interurbana.

Obiettivi

L'idea di affrontare, attraverso l'esperienza del Programma S.I.S.Te.M.A., le tematiche collegate al rafforzamento delle connessioni tra le grandi reti infrastrutturali e i sistemi di città, si è tradotta, per il contesto bersaglio di Vicenza, nella creazione di nuovi luoghi all'interno dei quali far discutere la cittadinanza sulle trasformazioni infrastrutturali e territoriali principali, tipiche delle città di secondo livello, e sull'appartenenza ad un progetto europeo - quello dei Corridoi di trasporto transeuropei -, che rappresenta molto di più del mettere in opera nuove strade. Il Corridoio 5 prevede, da una parte, il potenziamento di strutture stradali e ferroviarie già esistenti, dall'altra la costruzione di nuove infrastrutture; per un altro verso ancora prevede il superamento di alcuni nodi viari che attualmente impediscono il rapido ed agevole deflusso dei traffici commerciali. Tutto questo, per Vicenza, rappresenta una necessità/opportunità di riflettere oltretutto sulle trasformazioni infrastrutturali e urbane conseguenti ai Programmi comunitari, anche sui:

- il nuovo ruolo che la città stessa va ad assumere all'interno di questo sistema innovativo;
- quali sono i modi e i prodotti da sviluppare, nonché le azioni da mettere in atto per aumentare la competitività di Vicenza;

- quali possono essere le strategie di rete e le relazioni da porre in gioco, quali i temi ed i soggetti da coinvolgere nella gestione degli interventi.

Azioni e progetti

Azione di sistema. È prevista la redazione di un Piano strategico, collegato e complementare al nuovo Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), il quale potrà coinvolgere, attraverso procedure trasparenti, altri partners pubblici o privati nell'attuazione degli interventi strutturali. Il Piano strategico dovrà, inoltre, individuare i modi e i prodotti da sviluppare, nonché le azioni da mettere in atto per aumentare la competitività di Vicenza; le strategie di rete e le relazioni da porre in gioco per assicurare l'integrazione urbana.

Azione di contesto. È prevista la realizzazione di un sito internet quale luogo per la "messa in rete" degli stakeholders e quale valido e importante strumento di comunicazione per le iniziative e i progetti che interessano la trasformazione del territorio.

Azione locale. È prevista la realizzazione del Forum Center, ossia di uno spazio fisico, centro per il controllo del portale e dell'intero sistema di apparati e servizi collegati, quali gli spazi attrezzati per incontri, spazi ricreativi, laboratori culturali che costituiscano un insieme strutturato di attrattori per flussi di utenze multipli e diverse (locali, regionali, nazionali, europei). L'obiettivo è quello di realizzare un sistema di spazi che operi e agisca come diffusore dell'idea programma nel territorio, favorendo lo scambio di nuovi investimenti, con l'intento di ampliare la rete.

Stato di avanzamento

Azioni di sistema: il Piano Strategico

La redazione del Piano strategico, quale azione di sistema principale prevista dal Programma S.I.S.Te.M.A., è stata avviata dall'Amministrazione Comunale con la definizione del bando, pubblicato nella primavera del 2006, per l'individuazione di un raggruppamento esterno, al quale la struttura tecnico-amministrativa interna al Settore Urbanistica, ha inteso affiancarsi per l'elaborazione del Documento.

Si è venuto così a formulare un processo di elaborazione del Documento definito per fasi.

Fase 1: redazione di un Piano Operativo, quale guida metodologica per lo svolgimento e la costruzione del Piano strategico, che ne definisce gli obiettivi, il disegno organizzativo, il cronoprogramma delle attività, l'organigramma organizzativo e gestionale.

Fase 2: diagnosi del contesto conoscitivo locale e definizione dell'agenda strategica, contenente i primi orientamenti per la redazione del Piano Strategico definiti mediante il coinvolgimento degli attori locali nel processo di definizione degli asset, in termini di temi emergenti, interpretazioni, principi e percorsi d'azione possibili, nonché prospettive di lavoro e orientamenti per la prosecuzione delle attività.

Fase 3: redazione del documento finale del Piano Strategico.

Nell'ottobre 2006 è stata avviata l'attività di elaborazione del Piano Strategico, affidando l'incarico ad un'Associazione Temporanea di Imprese che, in collaborazione con la struttura interna all'Amministrazione, ha proceduto alla definizione del Piano Operativo (fase 1), approvato nel mese di gennaio 2007.

La seconda fase si è conclusa con l'approvazione del documento "Diagnosi del contesto conoscitivo locale e definizione dell'Agenda strategica", nel marzo 2007.

Si sta ora sviluppando e concludendo la terza fase programmata, che prevede l'elaborazione del documento finale, in coordinamento temporale con il Piano di Assetto del Territorio, del quale il Piano strategico costituisce la parte complementare per le tematiche non territoriali.

Azioni di contesto

Il "luogo" virtuale per la "messa in rete" e per la comunicazione degli *stakeholders* e della collettività, individuato in un sito internet specificatamente dedicato e collegato al Forum Center, è in fase di implementazione in vista della prossima pubblicazione.

Azioni locali

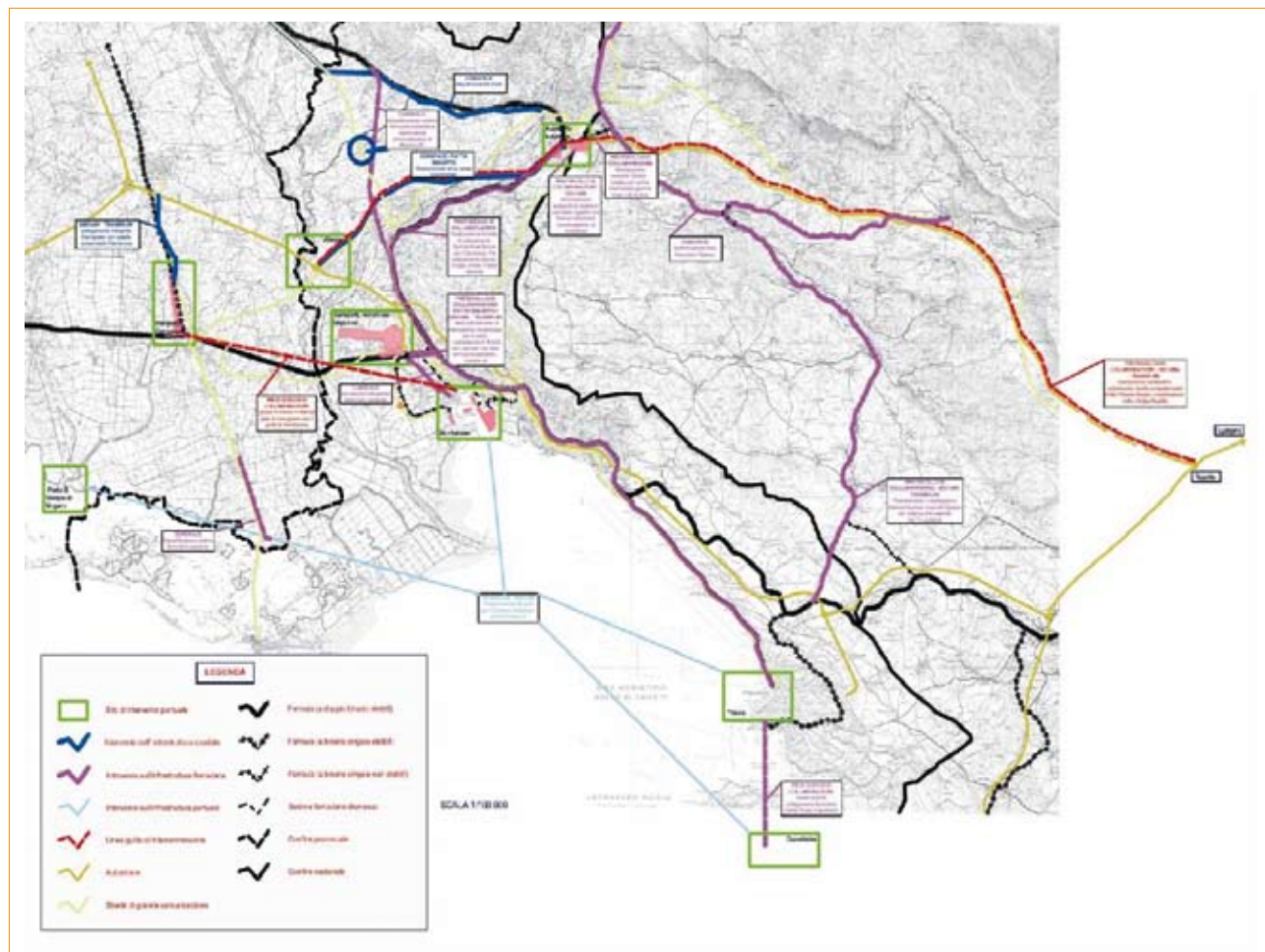
Il "luogo" fisico, rappresentato dal Forum Center centro dedicato alla cittadinanza per l'informazione, la promozione e la condivisione delle iniziative, dei programmi e dei progetti legati alla trasformazione del territorio, è stato inaugurato nella primavera del 2006. Il Forum Center è oggi divenuto il luogo di riferimento riconoscibile del processo di elaborazione del Piano Strategico e del Piano di Assetto del Territorio.

Provincia di Gorizia

L'ALLARGAMENTO AD EST DELL'UNIONE EUROPEA COME OCCASIONE PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA TERRITORIALE TRANSFRONTALIERO DEL CARSO INTORNO AL CORRIDOIO 5

Sistema Territoriale Asse transfrontaliero carsico

Il territorio di riferimento. Immagine tratta dallo Studio di Fattibilità per la realizzazione di una Piattaforma logistica territoriale del sistema transfrontaliero orientale del Corridoio V



Fonte: Provincia di Gorizia

Finanziamento ministeriale

€ 428.615,89

Sistema territoriale di riferimento

Il sistema territoriale individuato è quello transnazionale che interessa la parte orientale della regione Friuli Venezia-Giulia e la parte della Repubblica Slovena più vicina al confine con l'Italia. Fulcro del sistema territoriale è la città di Gorizia che da sempre svolge un ruolo fondamentale nei rapporti di scambio fra il Mediterraneo settentrionale e l'Europa centro orientale. Si tratta di un sistema territoriale che verrà interessato dal passaggio del Corridoio europeo 5 e che presenta enormi potenzialità di sviluppo, per ora inesprese, come snodo di importanza continentale fra i flussi di traffico lungo le direttrici est-ovest (corridoio 5) e quelle nord sud (corridoio adriatico, asse isontino)

Di particolare interesse nell'ambito dell'idea-programma S.I.S.Te.M.A. sono le strutture portuali presenti sul territorio e le infrastrutture ad esse connesse. Fra queste si ricordano: il porto di San Giorgio di Nogaro e dell'Interporto di Cervignano in provincia di Udine; il Porto di Monfalcone, l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari con il previsto nodo intermodale e l'Autoporto di Gorizia in provincia di Gorizia, l'Autoporto di Nova Goriza in Slovenia, il porto di Trieste ed, eventualmente, quello di Capo d'Istria.

Obiettivi

L'idea-programma segue tre indirizzi strategici:

- *il primo*, lo sviluppo della competitività del territorio provinciale – e non solo – è variabile strettamente dipendente dalle concrete sinergie e dalle complementarietà che il territorio di Gorizia saprà sviluppare con la Slovenia. In altri termini: l'approccio transnazionale costituisce condizione necessaria e pregiudiziale;
- *il secondo*, affinché quanto sopra non resti una mera petizione di principio, è necessario un "progetto territoriale" di riposizionamento delle economie delle due realtà fino ad oggi fortemente caratterizzate come economie di confine;
- *il terzo*, le caratteristiche del territorio provinciale impongono, per porre solide premesse al successo dell'obiettivo sopra enunciato, un "progetto territoriale" espressamente finalizzato a fornire soluzioni per "fare sistema", sia definendo come mettere a rete le diverse realtà locali, secondo una logica di specializzazioni complementari nonché di interventi prioritari e trainanti; sia individuando un modello gestionale: una regia che garantisca nel tempo l'efficienza attuativa, funzionale ed economica del sistema.

Azioni e progetti

L'idea-programma si articola secondo due linee d'azione.

La prima linea è volta a costruire e consolidare le sinergie e la cooperazione politico-amministrativa tra i diversi soggetti istituzionali e gli enti che dovranno farsi attori del "progetto territoriale", ciascuno per le proprie competenze. È questa la *linea partenariale* che dovrà svilupparsi contestualmente e parallelamente alla costruzione del progetto territoriale per indirizzarlo, assumendone, al contempo, le indicazioni tecniche, al fine di porre tutte le premesse necessarie alla sua fattibilità politico-amministrativa; quindi e successivamente, accompagnarlo e sostenerlo nella sua attuazione e nella sua vita produttiva.

La seconda linea è finalizzata a definire i contenuti tecnico-economici-gestionali del "progetto territoriale", il quale dovrà a sua volta svilupparsi secondo tre ordini di azioni:

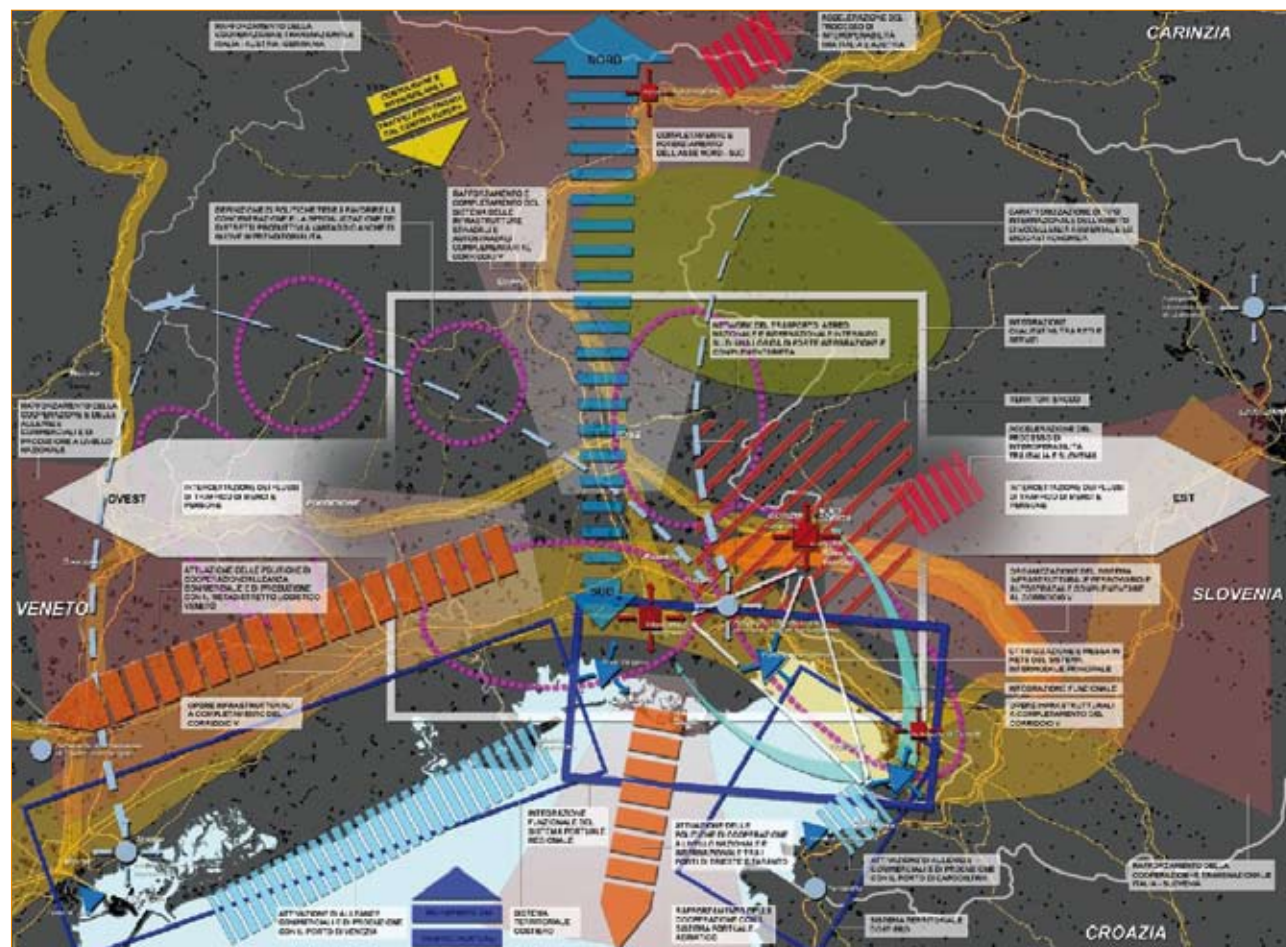
- un'azione di sistema, finalizzata all'attivazione di un modello gestionale ottimale capace di assicurare nel tempo l'efficienza, la produttività e la competitività – organizzative, operative, economiche - del prospettato sistema logistico territoriale;
- un'azione di contesto mirata alla costituzione del suddetto sistema logistico territoriale comprendente le numerose infrastrutture, che caratterizzano il territorio goriziano, e in particolar modo quelle di tipo puntuale;
- un'azione locale che dovrà definire, all'interno della rete logistica di cui al precedente punto, scenari di trasformazione ottimali della Zona Speciale, comprendente le aree ex-doganali contigue di Gorizia (area SDAG) e di Nova Gorica (area MMP), per trasformarla, con un progetto unitario e condiviso, in *porta transfrontaliera* con funzioni di eccellenza e direzionali, al servizio delle due città di confine, dei rispettivi territori e della rete logistica.

Stato di avanzamento

Il progetto si è concluso e i risultati sono stati oggetto di convegni e seminari, in cui sono stati illustrati i contenuti degli "Strumenti di conoscenza" - stato di fatto e le buone pratiche, indagine delphy - e gli scenari di sviluppo a lungo o breve medio tempo delineati nel volume denominato "I progetti e delle valutazioni". Le attività dello Studio di fattibilità hanno portato alla definizione delle condizioni per la realizzazione della Piattaforma Logistica Territoriale del sistema transfrontaliero orientale del Corridoio V rendendo possibile la stesura di un quadro strategico di sintesi entro cui azioni ed interventi sono stati ordinati per natura (materiale o immateriale) e orizzontale temporale di riferimento (breve o lungo termine). Gli interventi e le azioni individuate sono emerse da una fase di ascolto dei soggetti istituzionali, imprenditoriali, politici e tecnici che vivono, governano ed usano il territorio che nelle sue interrelazioni di sistema travalica la dimensione della provincia di Gorizia per spingersi fino a Trieste, Tarvisio, Cervignano, a Capodistria e Lubiana (Slo).

Attualmente l'Amministrazione sta lavorando affinché la condivisione dei contenuti e degli scenari emersi, venga suggellata con la sottoscrizione di un'Intesa da parte dei partners che hanno aderito al progetto. La sottoscrizione di tale Intesa ha l'obiettivo di impegnare i soggetti firmatari a riconoscere il Tavolo partenariale attorno a cui l'Intesa nasce, impegnandoli a riconoscere lo scenario strategico delineato dallo Studio e contemporaneamente ad improntare la propria azione ad uno spirito di collaborazione tra le parti nell'ambito di iniziative di promozione logistica del territorio.

Strategie e obiettivi. Immagine tratta dallo Studio di Fattibilità per la realizzazione di una Piattaforma logistica territoriale del sistema transfrontaliero orientale del Corridoio V



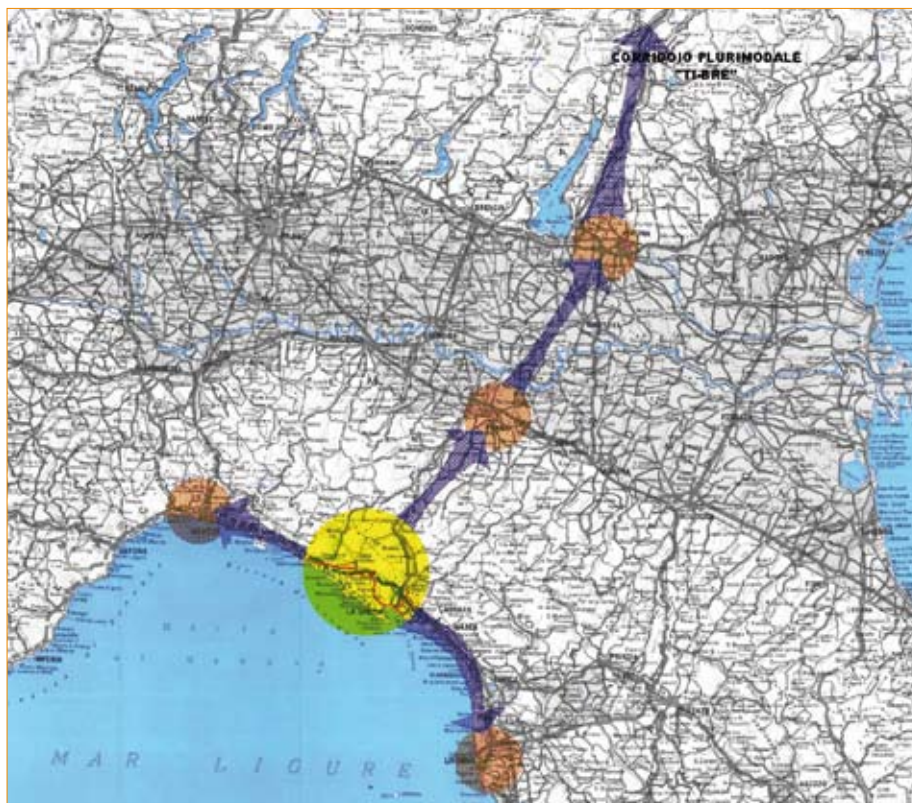
Fonte: Provincia di Gorizia

Provincia della Spezia

LA COESIONE TERRITORIALE INTORNO AL TERMINALE MERIDIONALE DELL'ASSE TI-BRE COME STRATEGIA PER LA CONDIVISIONE DELLE OPPORTUNITÀ DI CRESCITA OFFERTE DALLA PRESENZA DEL CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE

Sistema Territoriale Asse Tirreno Brennero

Il corridoio plurimodale Tirreno Brennero (Ti-Bre)



Fonte: Provincia della Spezia

Finanziamento ministeriale € 592.487,51

Sistema territoriale di riferimento

L'idea-programma avente come capofila la provincia della Spezia riguarda un territorio vasto al confine tra la regione Liguria e la regione Toscana, caratterizzato da realtà diverse quali la Versilia, le Cinque Terre e la Lunigiana, con un'attitudine spontanea alla portualità, garantita dalla morfologia stessa della costa, e naturalmente relazionata all'Alta Toscana e alla Valle Padana. È una zona di transizione a forte vocazione transregionale, crocevia di due direzioni di traffico: quella tirrenica e quella transappenninica.

Obiettivi

Oggetto principale dell'idea-programma è il rafforzamento della coesione territoriale intorno al lembo meridionale dell'asse Ti-Bre. L'idea-programma parte dal presupposto che l'unico modo per distribuire equamente i carichi e massimizzare i benefici derivanti dall'attivazione dell'asse infrastrutturale, sia quello di mettere in rete le risorse presenti sul territorio e rendere più efficienti i processi partenariali all'interno dell'ambito trans-regionale.

È stata quindi elaborata una strategia per costituire un sistema territoriale policentrico forte in grado di:

- gestire un notevole incremento nel volume dei traffici commerciali;
- facilitare la mobilità interna e permettere la condivisione di risorse e dotazioni territoriali;
- costituire una massa critica territoriale in grado di aumentare il livello complessivo di competitività.

Nel perseguire questi obiettivi generali l'idea-programma ha previsto lo sviluppo nel dettaglio di temi di varia portata; alcuni di rilevanza anche nazionale, altri di interesse principalmente regionale e locale.

Azioni e progetti

L'idea-programma è stata articolata in tre momenti principali ed a ciascuno di essi ha corrisposto un'azione che si è sostanziata in uno Studio di fattibilità e, parallelamente, nella costituzione di tavoli partenariali ad hoc.

L'azione di sistema è relativa all'analisi delle ricadute territoriali e dei benefici derivabili dall'implementazione dell'asse Ti-Bre per l'area vasta del Levante Ligure e della Toscana nord occidentale ed è stata finalizzata all'ottenimento di indicazioni strategiche, che hanno avuto, tra l'altro, ricadute importanti sull'impostazione delle azioni di contesto e locale. E' partita con assoluta priorità ed è stata supportata dal lavoro di concertazione svolto nell'ambito di un tavolo partenariale misto (politico/tecnico). Essa è costituita da uno Studio di fattibilità che ha per oggetto:

- l'individuazione dei segmenti mancanti nella maglia infrastrutturale che ostacolano la materiale costituzione di un vero e proprio sistema integrato dei trasporti e della logistica dell'alto Tirreno ed, in particolar modo, l'integrazione funzionale dei porti della Spezia, di Carrara, di Livorno e Piombino;
- l'elaborazione di un modello per la gestione integrata ed il coordinamento degli interventi infrastrutturali e dei servizi dei trasporti e della logistica;
- le prospettive di sviluppo socio-economico derivanti dalla parallela implementazione dell'asse Ti-Bre, del suddetto sistema integrato dei trasporti e della logistica e, più in generale, dalla condivisione delle dotazioni e delle risorse territoriali finalizzata all'aumento del livello di coesione;
- una strategia di "riposizionamento" dell'intero sistema territoriale nel contesto europeo ed internazionale. Lo Studio ha individuato le azioni materiali ed immateriali necessarie ai fini di incrementare il livello di competitività del territorio nell'ottica di acquisire nuove funzioni/risorse.

L'azione di contesto è relativa all'attivazione di un servizio ferroviario di tipo metropolitano (FUV) fra le Cinque terre, lo Spezzino e la Versilia e si è mossa in piena coerenza con l'azione di sistema e ne ha approfondito uno dei temi principali: il rafforzamento della coesione attraverso l'incremento del livello di mobilità all'interno del sistema territoriale.

I principali obiettivi possono essere così sintetizzati:

- dotare il territorio di un servizio di trasporto collettivo in grado di assorbire ingenti quote di traffico pendolare attraverso un sistema efficiente di interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico, attraverso l'incentivazione della modalità di trasporto su ferro come alternativa del trasporto su gomma;
- ridurre i tempi di viaggio all'interno dell'area vasta spezzina e rendere fruibili in maniera rispettosa dell'ambiente aree di pregio quali il Parco delle Cinque Terre e l'area archeologica di Luni;
- riqualificare le aree dismesse e distribuire la modalità su gomma in funzione dei nodi di interscambio collegati alle nuove fermate ferroviarie;
- ridurre, attraverso la ripartizione modale, le esternalità negative derivanti dalla congestione stradale con benefici considerevoli in termini di qualità urbana ed ambientale.

Il trasporto su ferro assume importanza di rilievo nell'ambito del sistema della mobilità locale in quanto rappresenta una reale alternativa alla mobilità su gomma nelle linee interessate alle tratte proposte.

Nodo di primaria importanza per il sistema FUV è stata individuata la nuova stazione di Valdellora, segnalata dal Comune della Spezia come principale nodalità urbana nell'ambito del Programma Innovativo in Ambito Urbano "Porti e Stazioni" della Spezia. Fondamentale è la qualificazione del collegamento Valdellora –mare inteso come asse forte di sviluppo per la città aperta verso la sua principale risorsa. Altro nodo di primaria importanza del sistema FUV è la stazione di Sarzana, alla luce della ristrutturazione della stessa come nuovo polo di servizi nell'ambito dei Programmi urbanistici del Comune. Analogamente alla stazione di Valdellora, la riorganizzazione della zona si presenta con altrettanta rilevanza nell'ambito dell'apertura della provincia verso la vicina Toscana.

I nodi stazione intermedi possono essere riqualificati come centri di interscambio modale in grado di trasferire quote di traffico dalla modalità gomma alla modalità ferro. Particolare rilevanza assumeranno questi poli per le diverse realtà locali attraversate in forza del nuovo ruolo attribuito, occasione di sviluppo di nuove attività di servizio legate al trasporto, al turismo e al commercio.

L'azione locale è relativa alla riqualificazione del quartiere di Valdellora e alla realizzazione di una importante stazione ferroviaria quale principale nodo di interscambio del servizio di FUV.

Costituisce un ulteriore approfondimento di due dei temi affrontati nell'ambito dello Studio di fattibilità per la realizzazione della FUV, cioè quelli dell'interscambio modale e del miglioramento della qualità urbana. L'azione consiste nello Studio di fattibilità

La dismissione dello scalo ferroviario è prevista anche dal Programma Innovativo in Ambito Urbano “Porti e Stazioni” di La Spezia (cfr. scheda) in accordo con RFI, contestualmente alla predisposizione di un “Piano Regolatore provinciale del ferro” finalizzato, tra l'altro, alla riduzione e ristrutturazione del fascio binari a Valdellora in modo da consentire la costruzione della stazione passeggeri per il trasporto locale.

Inoltre, come stabilito dal Tavolo partenariale, si intende predisporre uno studio atto ad individuare progetti finanziabili con fondi europei, finalizzati al potenziamento dell'asse Ti-Bre, nell'ambito della cooperazione territoriale, relativa alla programmazione dei fondi strutturali 2007-2013.

Bozza creazione di un sistema di FERROVIA URBANA VELOCE, della nuova stazione passeggeri di Valdeflora e riqualificazione urbana del circostante Quartiere

LEGENDA

- proposta ferroviaria urbana veloce
- stazioni con servizio di metropolitana
- stazioni secondarie di metropolitana
- zone di implementazione urbana
- interventi di riqualificazione urbanistica
- parcheggi scalo sotto il Ponte Rosso
- Siti archeologici di cui

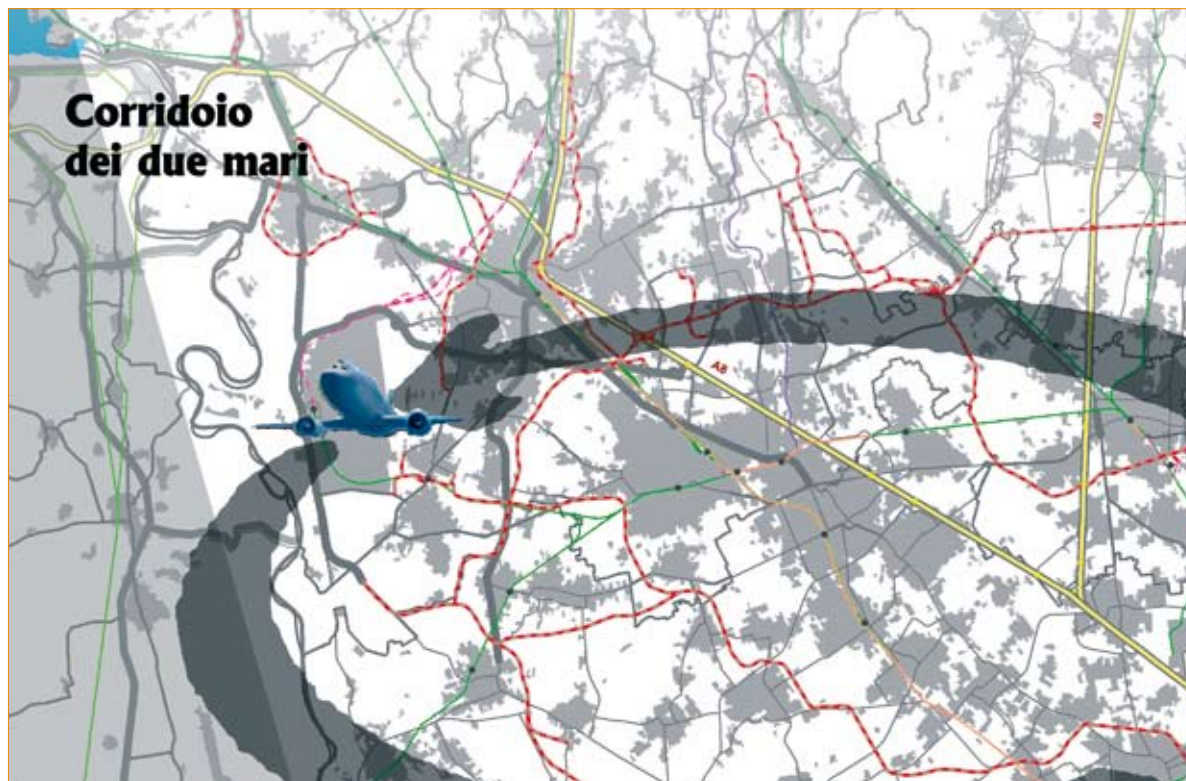
161

Provincia di Varese

INTERCETTARE LE OPPORTUNITÀ OFFERTE DALL'ASSE INFRASTRUTTURALE NUOVA FIERA DI MILANO-AEROPORTO DI MALPENSA ATTRAVERSO LA RIGENERAZIONE DELLE AREE RESIDUALI DI FRANGIA E LA VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA AMBIENTALE TRANSNAZIONALE DEL TICINO

Sistema Territoriale Asse Malpensa

Il sistema territoriale di riferimento



Fonte: Provincia di Varese

Finanziamento ministeriale € 616.127,60

Sistema territoriale di riferimento

La realtà socio economica e territoriale dell'ambito d'interesse (Asse Malpensa coincidente con la porzione sud – ovest del territorio provinciale di Varese) è parte di una più vasta megalopoli (quella padana) che comprende oltre il Nord-Ovest, la città lineare emiliana e l'area metropolitana torinese. All'interno di quest'area si verificano eventi di trasformazione che sfuggono non solo al controllo, ma talvolta addirittura alla percezione diretta delle Amministrazioni locali; tali fenomeni tuttavia esercitano una rilevante influenza sia sui fattori che influenzano le trasformazioni territoriali, sia sulle tendenze evolutive dell'intero universo produttivo: basti pensare alle implementazioni delle reti di mobilità, o a macro-episodi già in atto, quali Malpensa e il nuovo polo espositivo di Rho-Pero.

Il Programma S.I.S.Te.M.A. avviato presso la Provincia di Varese, in partenariato con Regione Lombardia e Parco del Ticino, si sviluppa nella considerazione che tale zona sarà fortemente condizionata dalla capacità di riportare sul territorio le esternalità positive offerte dalla futura operatività delle reti infrastrutturali (ferroviarie ed autostradali) facenti capo a programmi T.E.N., o a questi correlate. Tali esternalità potranno promuovere lo sviluppo dei due poli di eccellenza, aeroporto di Malpensa e Polo Esterno Fiera Milano, che con la propria presenza caratterizzano il territorio e che sono in grado di determinare sinergicamente una considerevole "pressione" in relazione alle attività che, potenzialmente, potrebbero volersi insediare nel territorio medesimo, in aggiunta a quelle già presenti. Ciò senza dimenticare che in un'ottica di qualità territoriale è cruciale consolidare la rilevanza del sistema ambientale, partendo dal paesaggio fluviale del Parco del Ticino come riferimento per la valorizzazione delle aree agricole e boschive che innervano il tessuto urbano, ponendolo in relazione con i percorsi di sviluppo delle reti territoriali e del sistema infrastrutturale internazionale

Obiettivi

L'idea-programma si articola attorno ad un percorso conoscitivo e progettuale che vuole approcciare secondo un principio di complessità le criticità, ma soprattutto le opportunità del sistema territoriale di riferimento. A tal fine il progetto si propone di:

- a. definire le opportunità/necessità di relazione tra i corridoi infrastrutturali ed il territorio, in funzione delle reali esigenze locali e delle potenzialità di connessione offerte dalle reti;
- b. valorizzare le sinergie tra i poli di eccellenza ed il tessuto locale, individuando gli elementi locali di qualificazione dei nodi e le esternalità positive di questi ultimi e facendo emergere le proposte progettuali da cogliere e concretizzare quali occasioni del sistema;
- c. consolidare la rilevanza del sistema ambientale, ponendolo in relazione con i percorsi di sviluppo delle reti territoriali e del sistema infrastrutturale internazionale.

Azioni e progetti

L'azione di sistema consiste in uno studio sulle ricadute territoriali derivanti dall'attestarsi delle grandi reti di trasporto e dai grandi hubs, in funzione dell'individuazione delle strategie più idonee ad estendere sul territorio i benefici degli interventi in programma, la sua finalità è quella di definire un quadro locale delle opportunità e delle necessità di intercettare relazioni e sinergie di livello europeo.

L'azione di contesto è invece l'attività volta alla costruzione di un progetto che, articolandosi secondo la forma dello scenario progettuale, proponga agli attori territoriali una visione di sviluppo non solo del territorio ma anche delle sue relazioni "globali". La strategia complessiva dell' *azione di contesto* si orienta verso una proposta di guida (attraverso la costruzione di uno scenario progettuale condiviso) valorizzazione e coordinamento delle azioni locali, perseguendo l'integrazione di tutte le componenti della complessità territoriale e delle potenziali occasioni di sviluppo, puntando a sostenere la competitività del territorio a partire da un incremento della sua attrattività, in termini di qualità ambientale e di vitalità.

L'azione locale giunge a definire e concretizzare uno o più componenti chiave dello scenario progettuale anche verificandone gli elementi costitutivi, sarà dunque lo strumento operativo attraverso il quale concretizzare sul territorio gli esiti sia dell' *azione di sistema* che dell' *azione di contesto*.

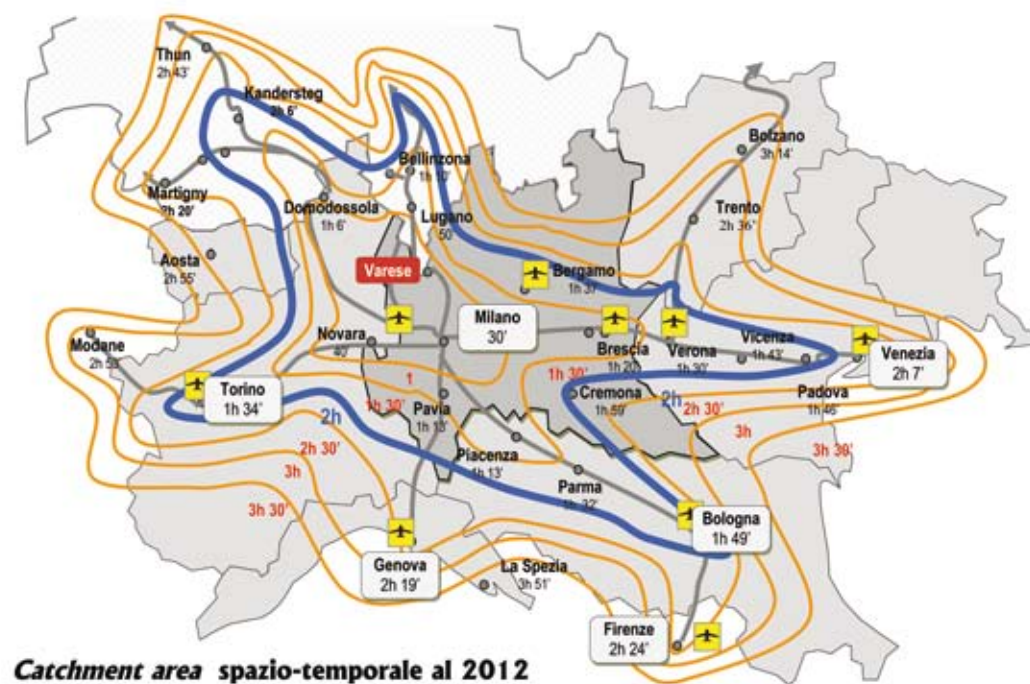
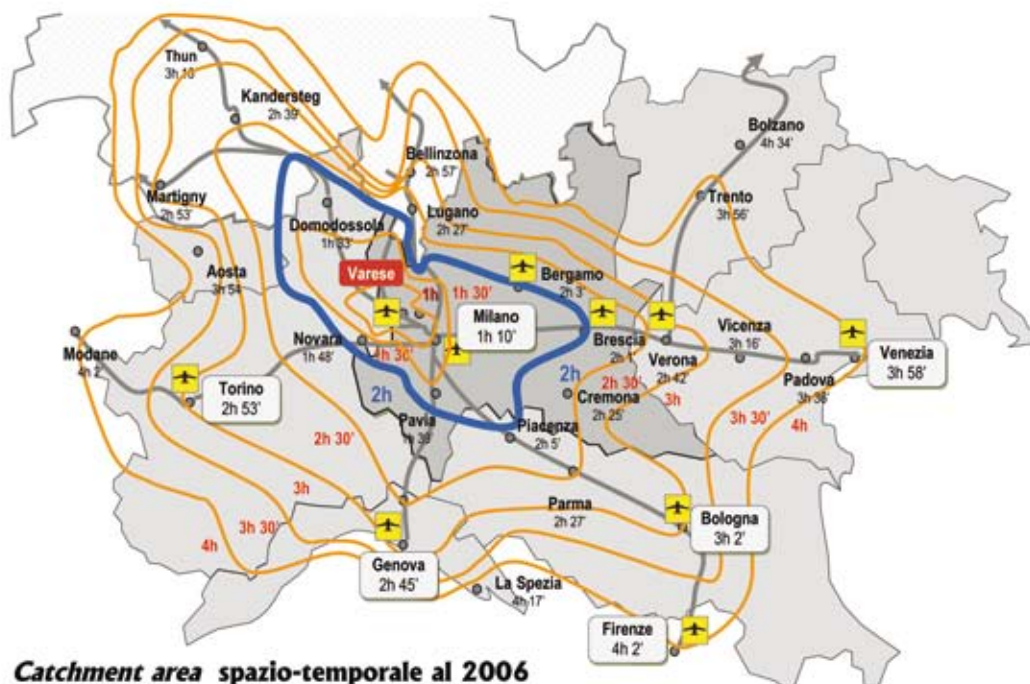
Stato di avanzamento

A seguito dell'approvazione ministeriale del progetto si è dato avvio alla stipula del Protocollo d'Intesa tra Provincia di Varese, Regione Lombardia e Parco del Ticino (enti costituenti il Nucleo partenariale di progetto) ed alla creazione del Comitato Direttivo e del Gruppo Tecnico per il coordinamento, l'indirizzo e la gestione del Programma. È stato quindi effettuato lo studio dell' *azione di sistema*, i cui risultati hanno delineato gli scenari e le strategie di sviluppo che stanno guidando la realizzazione dell' *azione di contesto*, tuttora in corso.

Esito dell' *azione di contesto* sarà un progetto d'ambito costituito dallo scenario strategico di sviluppo del territorio, elemento centrale per la valorizzazione ed il coordinamento delle azioni locali, e dall'atlante delle politiche e dei progetti, individuati in coerenza con strategie e politiche d'azione di scala vasta. L'attuazione dell' *azione di contesto* si fonderà sull'allargamento del partenariato e sull'attivazione di un processo di confronto e di condivisione con gli attori interessati.

Dopo la conclusione dell' *azione di contesto* (prevista per novembre 2007) sarà dato avvio all' *azione locale*, la sua attuazione potrà avvenire attraverso programmi o progetti che si riveleranno strategici all'interno dell'atlante dei programmi e dei progetti posto in essere dall' *azione di contesto*.

Allargamento dell'area geografica di influenza



Fonte: Azione di Sistema - elaborazioni proprie su dati RFI, TAV, AISCAT, UE TEN

Fonte: Provincia di Varese

Comune di Campobasso

PER L'EVIDENZA DELLE POTENZIALITÀ DI SVILUPPO DEL GROCEVIA APPENNINICO MOLISANO

Sistema Territoriale dell'Appennino Centrale

Veduta dell'area urbana centrale



Fonte: Comune di Campobasso

Finanziamento ministeriale € 336.662,00

Sistema territoriale di riferimento

Campobasso si colloca all'incrocio di due assi funzionali ed infrastrutturali di relazioni:

- l'asse est-ovest di relazionamento con il sistema infrastrutturale nazionale ed europeo (S. Vittore sul Corridoio I e Termoli in direzione del Corridoio VIII);
- l'asse nord-sud di relazionamento con il sistema dell'Appennino Centrale, ad elevata valenza ambientale, culturale e turistica.

In tutti i documenti di programmazione nazionale il ruolo economico e territoriale di Campobasso appare purtroppo assai limitato ed il ritardo accumulato nell'adeguamento delle infrastrutture di trasporto e comunicazione lo penalizza ulteriormente, rischiando di cronicizzare una condizione storica di isolamento e marginalizzazione.

I punti di forza di questo territorio, identificabili nelle sue risorse culturali ed ambientali, costituiscono perciò le basi per potenziare e valorizzare alcune aree di eccellenza delle attività produttive e di servizio, reinventando un ruolo strategico di Campobasso nel contesto nazionale e comunitario.

Le aree di eccellenza sono quasi tutte legate al territorio: alle sue produzioni agro-alimentari, alle risorse storico-culturali (le origini sannitiche del suo popolo e le tradizioni connesse alla transumanza) ed a quelle ambientali.

Per condurre in porto un'operazione oggettivamente difficoltosa, occorre una visione strategica del proprio futuro ed è per questo motivo che il Comune di Campobasso ha messo in atto una complessa operazione di governo delle politiche sia di intervento che di concertazione con le forze sociali ed imprenditoriali, sia di alleanza con i Comuni compresi in un ampio ambito territoriale a geometria sostanzialmente variabile (Piano Strategico, Sistema Turistico Locale, Patto Territoriale del Matese).

In altri termini, una terapia d'urto per superare i fattori prevalenti di marginalizzazione, non può essere concepita né attuata senza il concorso di energie di tutta la società civile e produttiva del Molise Centrale.

Obiettivi

Il Programma S.I.S.Te.M.A. offre l'opportunità non tanto di risolvere i problemi infrastrutturali, già peraltro all'attenzione delle istituzioni regionali e nazionali, quanto piuttosto di evidenziare le potenzialità di sviluppo correlate alla ricerca di una più precisa identità urbana e territoriale.

Questa ricerca si focalizza su tre aspetti fondamentali, che costituiscono altrettanti obiettivi della proposta progettuale:

- a. la creazione di un polo di servizi alle imprese, capace di fornire un forte impulso all'innovazione di tutto il sistema produttivo locale;
- b. la creazione di un sistema turistico locale, attraverso la messa in rete del patrimonio culturale ed ambientale e l'impostazione di una politica di marketing urbano e territoriale;
- c. la messa a sistema dei programmi e dei progetti riguardanti il potenziamento della mobilità extra-urbana, nonché l'interconnessione e lo scambio tra i due assi infrastrutturali trasversale e longitudinale prima citati.

Tutti e tre gli obiettivi hanno una portata di tipo sistemico, in quanto consentono a Campobasso di definire il suo ruolo funzionale ed infrastrutturale su scala quantomeno regionale ed interregionale. Essi sono pertanto divenuti parte integrante del Piano Strategico di Campobasso e del Piano Urbano della Mobilità ad esso correlato.

Azioni e progetti

Tutte e tre le azioni previste dall'idea-programma, attuate mediante Studi di fattibilità, sono parte integrante del Piano Strategico di Campobasso.

L'azione a) si applica alla struttura fieristica, peraltro recentemente realizzata, che si vuole trasformare in un centro di servizi avanzati per la piccola e media impresa, con particolare riguardo al settore agro-alimentare. Per identificare le funzioni insediabili, si sono previste tre linee d'intervento riguardanti:

- lo sviluppo delle funzioni fieristico espositive in senso specialistico;
- lo sviluppo dei servizi alle imprese;
- lo sviluppo delle attività formative;
- lo sviluppo di azioni innovative a livello di marketing, di ricerca e sviluppo, di terziario avanzato, grazie all'impiego intensivo delle tecnologie info-telematiche.

Essendo le prime tre linee d'azione fortemente correlate con le finalità e le funzioni svolte dal Patto Territoriale, dall'Assindustria e dall'Amministrazione Provinciale, il Programma S.I.S.Te.M.A. si farà carico dello Studio di fattibilità relativo alla quarta ed ultima linea d'azione.

L'azione b) darà luogo al piano per la costituzione e l'operatività di un Sistema Turistico Locale, ai sensi della Legge Quadro sul Turismo (L. 135/2001). Essa coinvolgerà, in prima ipotesi, i Comuni già facenti parte del PRUSST "Medio e Alto Molise" e quelli della fascia Matesina, tutti dotati di rilevanti risorse ambientali, storiche ed archeologiche. Si tratta non soltanto di definire le procedure di aggregazione e le modalità di promozione dell'area, ma di costruire un vero e proprio Piano di marketing territoriale, in grado di valorizzare il patrimonio culturale ed ambientale comune, facendo del turismo un'importante fonte di reddito e di sviluppo delle risorse umane e produttive endogene.

L'azione c) si applica allo Studio di fattibilità ed al progetto già sviluppato per la trasformazione della linea ferroviaria esistente tra Boiano e Matrice, in funzione metropolitana, collegando la stazione centrale con gli insediamenti industriali posti a sud e ad est della città. Questo nuovo tipo di collegamento farà allo stesso tempo da raccordo tra la direttrice turistica nord/sud e la direttrice veloce ovest/est, fungendo a tutti gli effetti da scambiatore di flussi passeggeri e turistici. Pertanto lo Studio di fattibilità andrà ad implementare le progettazioni esistenti e dovrà risultare funzionale a:

- il miglioramento dei collegamenti tra i poli produttivi, espositivi e commerciali programmati, a servizio di una vasta area territoriale;
- l'innalzamento dei livelli di servizio delle infrastrutture dell'asse turistico interregionale appenninico nord-sud.

Gli interventi di cui sopra devono essere inoltre pensati e progettati in funzione non soltanto degli obiettivi di potenziamento e velocizzazione della rete, ma anche e soprattutto del livello di comfort, sicurezza ed informazione dell'utenza, sia essa locale che turistica.

Stato d'avanzamento

Il Piano Strategico Territoriale di Campobasso si articola in quattro fasi:

- consultazione e ascolto;
- discussione e partecipazione;
- definizione del piano e del patto;
- attuazione e gestione delle azioni e dei progetti.

Entro aprile prossimo, si prevede che possa essere completata la fase relativa alla discussione e partecipazione, quindi si pro-

cederà all'elaborazione dei progetti bandiera con la sottoscrizione dei relativi accordi partenariali.

L'iter redazionale del Piano è accompagnato da un'intensa attività di comunicazione esterna e da un fitto calendario di incontri a tutti i livelli.

Veduta aerea del castello Monforte e del centro urbano



Fonte: Comune di Campobasso

Comune di Catanzaro

INTERVENTI STRATEGICI PER LA DINAMICITÀ E L'EFFICIENZA DEL SISTEMA RELAZIONALE E FUNZIONALE TRA I DUE MARI CALABRESI

Sistema Territoriale Corridoio territoriale della dorsale calabrese

Antica planimetria di Catanzaro



Immagine tratta dalla rivista "La Cooperazione Italiana", Editrice Cooperativa, marzo 1990

Finanziamento ministeriale €489.550,00

Sistema territoriale di riferimento

Nel documento programmatico comunale, si afferma che negli ultimi anni la città di Catanzaro ha subito una perdita di peso politico, uno smarrimento di ruolo ed una crisi di identità, con conseguente impoverimento e crescita del disagio sociale, a causa soprattutto della mancanza di un credibile progetto di sviluppo. A tutto questo si deve aggiungere una condizione di relativo isolamento infrastrutturale, essendo la città connessa al Corridoio Tirrenico e all'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme tramite un cordone ombelicale debole ed assai poco performativo. Per di più l'accesso alla città presenta da sempre un tasso elevatissimo di criticità, non meno che la mobilità al suo interno.

Appare dunque logica e razionale l'attenzione da sempre posta ai problemi infrastrutturali: nel passato con soluzioni affidate alle grandi opere (ma con scarsi risultati pratici) ed attualmente, invece, alla crescita di efficienza del trasporto e all'intermodalità. Minore o scarsa attenzione è stata invece rivolta alle implicazioni di questo vasto programma di interventi stradali e ferroviari sull'assetto funzionale e territoriale dell'area metropolitana, soprattutto per quanto riguarda il corridoio di circa 30 Km compreso tra Lamezia e Catanzaro. Sui versanti destro e sinistro di tale corridoio si affacciano entità territoriali importanti, quali: il Savuto, la Presila Catanzarese, le Serre, i comprensori costieri a nord e a sud di Catanzaro Marina. In effetti, senza una parallela riflessione sulle conseguenze e le ricadute degli interventi infrastrutturali menzionati sulle funzioni urbane e territoriali – che da quegli interventi dovrebbero trarre vantaggio – la visione strategica dell'Amministrazione Comunale rischia di risultare carente. Poiché la forza di una città si misura dalla solidità delle interrelazioni territoriali che essa è capace di generare, alimentare e mantenere, la realizzazione di un vero e proprio asse attrezzato metropolitano tra Lamezia e Catanzaro – che vede già negli insediamenti universitari, anonari, fieristici e direzionali lungo la Valle del Corace le sue prime importanti manifestazioni – potrebbe rappresentare la spina dorsale di una nuova strategia di sviluppo, di cui occorrerebbe analizzare approfonditamente la natura, le potenzialità e gli impatti.

Obiettivi

Il Documento di indirizzo del PTCP, elaborato dall'Amministrazione Provinciale di Catanzaro, individua i seguenti obiettivi:

- valorizzazione dell'area metropolitana Catanzaro-Lamezia Terme-Soverato, ricca di insediamenti produttivi e baricentro strategico del territorio regionale;
- riaffermazione e rilancio dell'area metropolitana catanzarese e della valle del Corace come polo direzionale della Calabria.

Catanzaro, nell'ambito del Programma S.I.S.Te.M.A., intende perciò valutare il suo posizionamento strategico, anche al di là del ruolo politico-amministrativo detenuto a livello regionale. In questo si è inteso promuovere l'elaborazione di un Piano Strategico della città e della sua area metropolitana, secondo gli obiettivi e gli indirizzi emergenti dalle più importanti esperienze condotte a livello nazionale ed europeo. Ciò implica anche una stretta integrazione tra obiettivi di sviluppo socio-economico e mobilità territoriale. Pertanto, gli obiettivi che saranno alla base della pianificazione strategica, sono così sintetizzabili:

- rafforzamento della struttura policentrica e dell'armatura urbana del territorio metropolitano, la cui delimitazione dipende soprattutto dalla condivisione di comuni valori identitari, dalla convergenza delle politiche di sviluppo, dalla capacità di stringere alleanze e costruire partenariati di scopo;
- miglioramento della qualità ambientale degli insediamenti urbani e dei territori rurali attraverso l'adozione e l'applicazione di sistemi di qualità fortemente condivisi sia a livello di collettività sociale che di imprenditoria;
- potenziamento della capacità istituzionale, organizzativa e gestionale della pubblica amministrazione, attraverso l'adozione e la diffusione delle tecnologie info-telematiche (*e-governance*) nella comunicazione, nel funzionamento dei servizi di assistenza al cittadino e all'impresa, nella partecipazione ai processi decisionali;
- rafforzamento della struttura produttiva e della produttività settoriale specifica attraverso la specializzazione funzionale dei poli insediativi e la tendenziale distrettualizzazione di tutte le attività economiche e produttive operanti sul territorio;
- valorizzazione integrata delle risorse culturali ed ambientali di cui è dotata l'area metropolitana, rispetto ai mercati nazionali ed internazionali, attirando investimenti e professionalità e creando nuove opportunità di occupazione e di reddito, soprattutto negli strati più giovani e creativi della comunità locale.

Azioni e progetti

Gli strumenti indispensabili per l'attuazione di un tale disegno programmatico, sono tre:

- 1) il Piano Strategico in senso proprio;
- 2) il Piano Urbano della Mobilità;
- 3) il Piano di Marketing strategico urbano e territoriale.

A livello di sistema, gli Studi di fattibilità assumeranno perciò la fisionomia di un vero e proprio Piano strategico di area vasta, anche con valenza di Piano di marketing urbano e territoriale, allo scopo di analizzare ed esplicitare quali vantaggi competitivi si verrebbero a determinare per la città metropolitana rispetto ai servizi offerti od offribili.

Le principali aree tematiche ed azioni, previste nel Piano Strategico, possono essere così sintetizzate:

- politiche del welfare finalizzate allo sviluppo qualitativo delle risorse umane e al sostegno delle fasce più deboli;
- politiche economiche indirizzate verso nuovi modelli di sviluppo industriale basati sull'innovazione e sulla domanda di nuovi servizi;
- politiche di governo del territorio fondate sul riequilibrio territoriale, la qualità ambientale, la sostenibilità degli interventi infrastrutturali;
- politiche mirate alla valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali a forte carattere identitario.

Base e supporto per un'operazione di questo tipo è il completamento di un disegno infrastrutturale e trasportistico di massima efficienza. Esistono d'altra parte tutti i presupposti affinché il Piano Urbano della Mobilità possa inquadrarsi nel sistema trans-europeo di trasporto TEN-T, connettendo direttamente Catanzaro al Corridoio I (autostrada A3, linea ferroviaria tirrenica, aeroporto di Lamezia).

A livello locale, saranno analizzate e valutate le interrelazioni tra sistema infrastrutturale e sistemi funzionali, relativamente a quello che potrebbe essere denominato "Asse Attrezzato dell'Istmo" Lamezia Terme – Catanzaro.

Dal punto di vista trasportistico si tratta di un fascio infrastrutturale comprendente l'aeroporto, la SS 280 ed i suoi svincoli, la linea ferroviaria e le relative stazioni.

Dal punto di vista territoriale si tratta di:

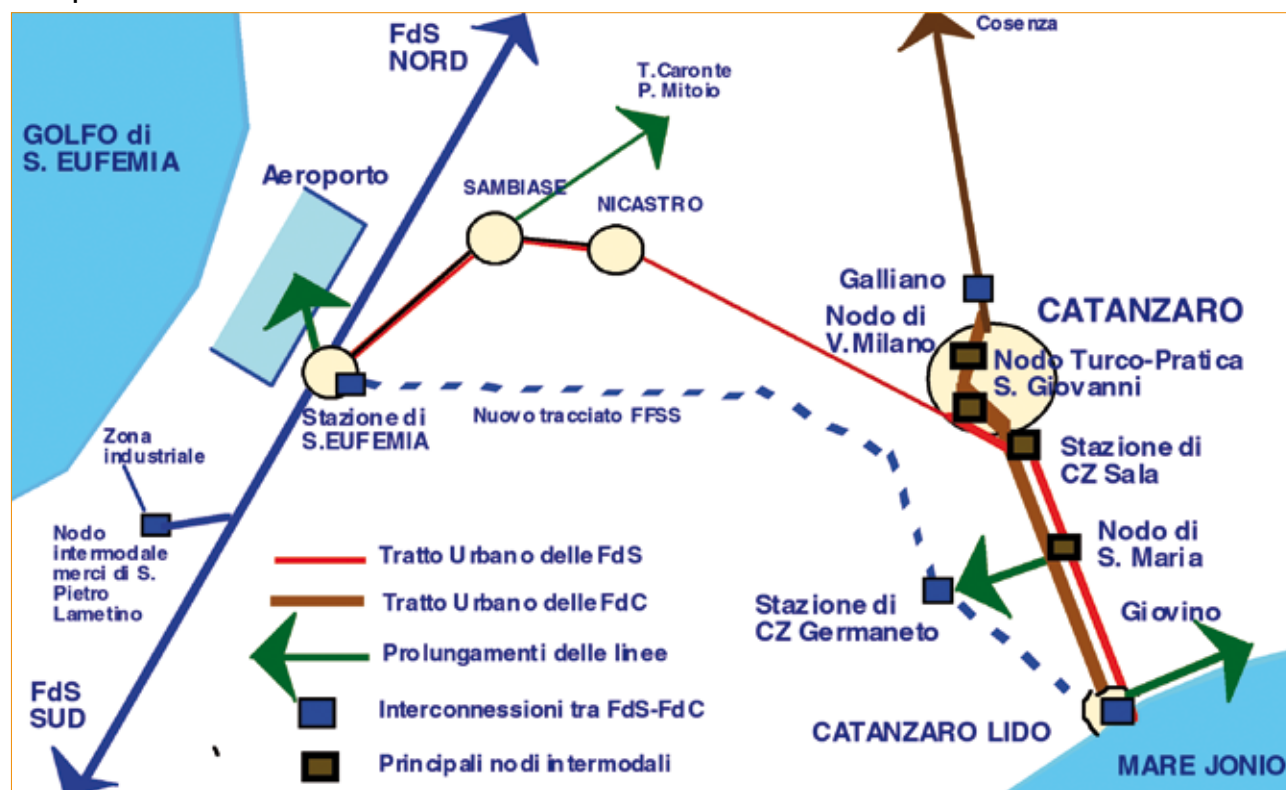
- individuare i nodi di scambio intermodale (aeroporto, svincoli e stazioni) tra la direttrice principale Lamezia-Catanzaro e la rete locale;

- Va tenuto peraltro presente che l'attrezzatura - anche solo in senso turistico - di tali nodi, offrirebbe nuove e più congrue porte di accesso alle aree interne del Catanzarese, del Vibonese e del Crotonese (Savuto, Presila Catanzarese, Serre, comprensori costieri a nord e a sud di Catanzaro Marina), qualificando la funzione territoriale dell' "asse attrezzato dell'istmo" e potenziando il ruolo strategico di Catanzaro.

L'attuazione del Programma S.I.S.Te.M.A., nel caso di Catanzaro, ha dovuto scontare un grave ritardo dipendente da una lunga crisi e dal conseguente rinnovo dell'Amministrazione comunale, avvenuto nel 2006. Di conseguenza il programma sta decollando soltanto ora e sta cercando di recuperare i ritardi accumulati con l'integrazione - e l'accorpamento dei relativi fondi, come già detto – di tre azioni programmatiche aventi molti evidenti punti di sovrapposizione e complementarità:

- Attualmente è in fase di costituzione (prevista entro aprile) il gruppo di lavoro per l'analisi del contesto territoriale e socio-economico comprensoriale, finalizzata ad una rapida definizione della piattaforma strategica da sottoporre alla fase concertativa e, successivamente, alla fase redazionale dei piani.

Principali elementi del riassetto della mobilità nell'Area dei Due Mari



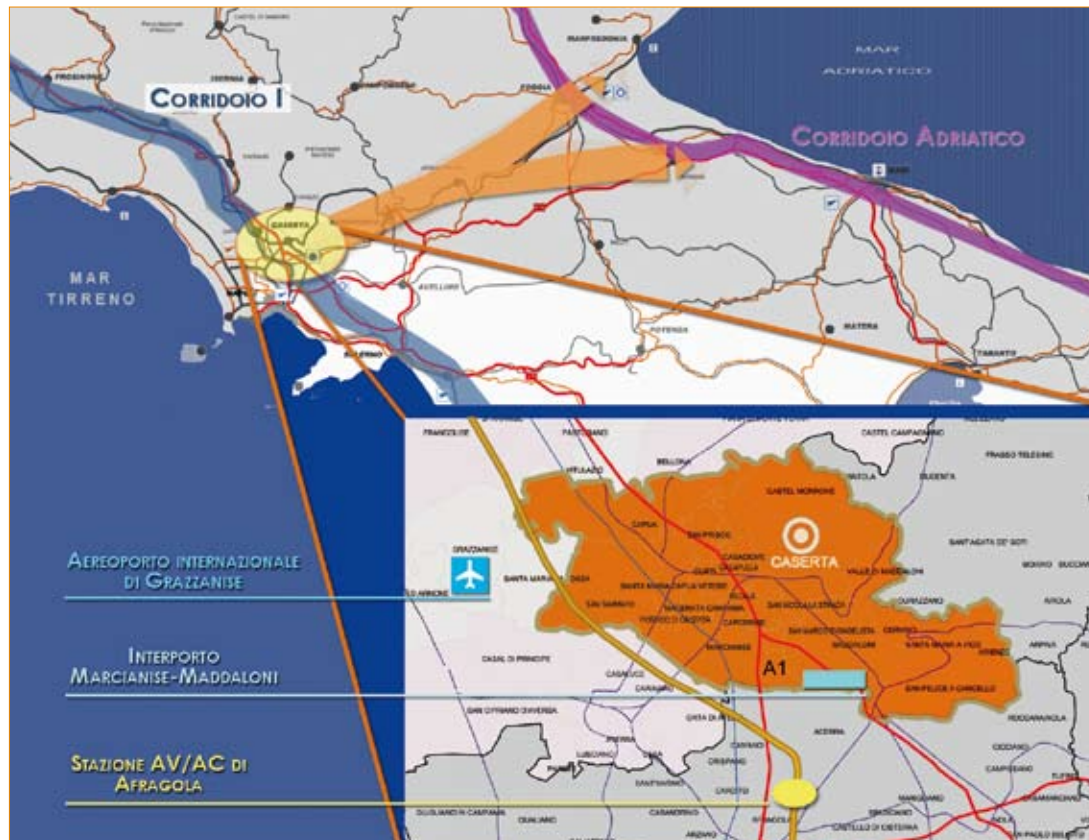
Fonte: Comune di Catanzaro

Comune di Caserta

LA CONURBAZIONE CASERTANA ED IL SUO RUOLO DI “PORTA DEL MERIDIONE”

Sistema Territoriale della Conurbazione Casertanae

Il sistema territoriale: la Conurbazione Casertana come “Porta del Meridione”



Fonte: Comune di Caserta

Finanziamento ministeriale € 689.785,00

Sistema territoriale di riferimento

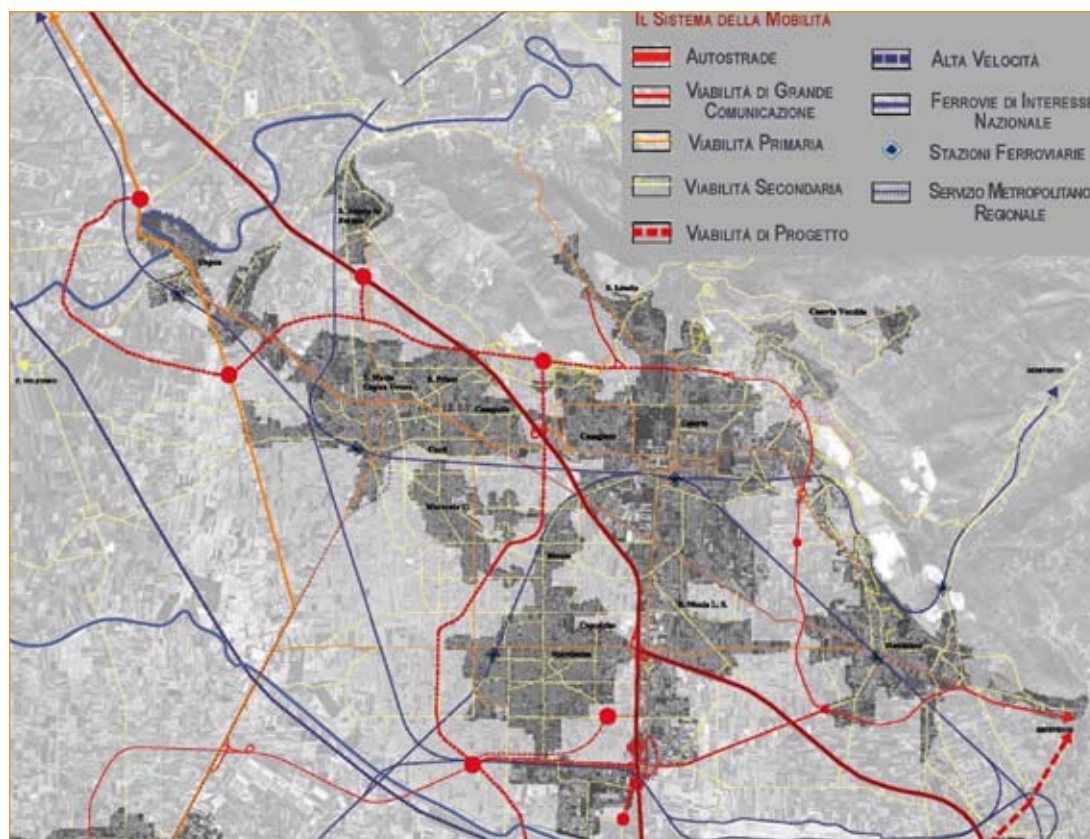
Il sistema territoriale di riferimento è rappresentato dalla Conurbazione Casertana, la “Città Continua” che si estende da Capua a Maddaloni che coincide con il Sistema Territoriale di Sviluppo (STS) che il PTR della Regione Campania individua come “Sistema urbano Caserta e antica Capua”.

Questo territorio rappresenta di fatto una cerniera, dal punto di vista infrastrutturale e di connessioni funzionali e di servizio, tra il basso Lazio, la direttrice trasversale verso la Puglia e l'accesso al nodo metropolitano di Napoli.

Il costituendo aeroporto di Grazzanise, l'interporto Maddaloni-Marcianise, la nuova stazione AV/AC di Afragola rendono il Casertano, in piena coerenza con le visioni territoriali definite dal QSN rispetto ai connettori nazionali ed internazionali, un vero nodo di interscambio che assume il ruolo di “Porta del Meridione”.

Gli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione, pertanto, e quelli programmati, riconfermano il ruolo che, storicamente, quest'area ha rivestito caratterizzandosi come luogo direzionale e strategico. I soggetti della Conurbazione Casertana hanno avviato, soprattutto nell'ultimo decennio, azioni tese al miglioramento del dialogo interistituzionale e con i portatori di interessi economici e sociali. Parallelamente sul territorio casertano si concentrano poli dello sviluppo, servizi di rango, un patrimonio ambientale e culturale di pregio, nuovi luoghi di eccellenza, supportati da una fitta rete infrastrutturale a loro servizio, che necessitano della costruzione di un sistema reticolare che li integri e ne ottimizzi gli effetti positivi.

Il sistema della mobilità della Città Continua



Fonte: Comune di Caserta

Obiettivi

L'individuazione dei Sistemi Territoriali di Sviluppo nell'ambito del PTR della Regione Campania ha valore di orientamento per la formulazione di strategie e la costruzione di processi di co-pianificazione.

Come recita il PTR queste unità territoriali sono da intendersi come luoghi di esercizio di visioni strategiche condivise e quindi delimitate prevalentemente sulla base di programmazione di strategie di intervento sul territorio e di condivisione di obiettivi di sviluppo e valorizzazione di risorse, seppure eterogenee.

La finalità è pertanto quella di riavviare e consolidare un processo di concertazione tra i 22 Comuni casertani, che rientrano nello stesso STS, ricostruendo forti relazioni istituzionali affinché questo sistema territoriale diventi una vera piattaforma competitiva in ambito europeo ed internazionale.

Obiettivi delle azioni da mettere in atto nella Conurbazione Casertana sono quelli di rafforzare il posizionamento del sistema urbano alla scala regionale e nazionale e fare della *Città Continua* un "laboratorio" di progettazione e pianificazione partecipata. In questo scenario la Città di Caserta assume il ruolo di vero e proprio propulsore dello sviluppo per sé e per il suo territorio di riferimento.

I nuovi indirizzi della programmazione europea 2007-2013 attribuiscono alle città, ed in particolare alle città medie, il ruolo di poli di eccellenza territoriale e centri di spesa privilegiati dei fondi strutturali. Per Caserta è l'occasione per concordare con i Comuni della Conurbazione una gestione condivisa delle risorse finanziarie del POR.

Azioni e progetti

Alla luce delle significative trasformazioni, materiali ed immateriali, amministrative e programmatiche, in atto negli ultimi tempi all'interno della Conurbazione Casertana, l'idea-programma di S.I.S.Te.M.A. si declina in azioni sinergiche e complementari:

1. l'aggiornamento del tema della Conurbazione Casertana come "Porta del Meridione", alla luce del PON Trasporti e della Programmazione della Regione Campania;
2. la definizione dei possibili scenari di "istituzionalizzazione del partenariato" della Conurbazione Casertana e l'elaborazione del Piano strategico della *Città Continua*.

La piattaforma strategica territoriale denominata "Porta del Meridione" contiene, apre e riconnette alle reti infrastrutturali nazio-

nali e transnazionali la Conurbazione Casertana. Le attività connesse a questo tema sono finalizzate a costruire con i molteplici stakeholders (ANAS, Ministero Infrastrutture, Ministero dei Trasporti, RFI, Unione degli Industriali, ecc) un'intesa, un "patto" per definire insieme lo scenario per massimizzare gli effetti dell'importante e strategico processo di infrastrutturazione del territorio già in atto.

È questo il campo di sfida prioritario per tutti i soggetti imprenditoriali e della ricerca della Conurbazione per ricostruire efficienti link (materiali ed immateriali) che consentano alla *Città Continua* di sviluppare tutte le potenzialità di "Porta del Meridione".

Questo territorio diventa così accessibile, fruibile ed aperto; si ricollega all'area metropolitana di Napoli, al sistema regionale nel suo complesso (anche in funzione delle strategie di riequilibrio territoriale portate avanti dalla Regione), ed all'intero bacino mediterraneo ed europeo.

Parallelamente la *Città Continua* discute sul tema di sfondo della *governance*: i soggetti principali, le municipalità appunto, devono necessariamente ricostruire ed aggiornare forti relazioni istituzionali, con una prospettiva di sviluppo di medio-lungo periodo. Il Piano strategico segna dunque il riavvio dell'azione di concertazione, in atto da tempo sul territorio, e porta avanti il processo di approfondimento e definizione della possibile veste istituzionale (Agenzia di sviluppo, Unione di Comuni, ecc) da dare alla Conurbazione Casertana, recependo i principi che stanno alla base della profonda riforma degli assetti istituzionali in atto da anni.

Il Piano strategico ha come finalità quella di elaborare una visione strategica e condivisa del territorio della Conurbazione Casertana; tale strumento si basa sul negoziato, sulle intese di partenariato e persegue obiettivi integrati (economici, sociali, infrastrutturali) con una prospettiva di medio e lungo periodo. I diversi attori (pubblici e privati, individuali e collettivi, locali e non locali) devono costruire continuamente la loro *città*, assumendosi la responsabilità di portare avanti le attività concertative e progettuali.

Stato d'avanzamento

I primi mesi del 2007 sono stati impegnati dall'attività di ricostruzione e ricerca della coerenza con il PO 2007-2013 della Regione Campania e con gli indirizzi strategici della Provincia di Caserta (Piano strategico e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale).

È ripresa l'attività di interlocuzione con le Amministrazioni comunali della Conurbazione. Sono stati, inoltre, meglio definiti i temi portanti della pianificazione strategica.

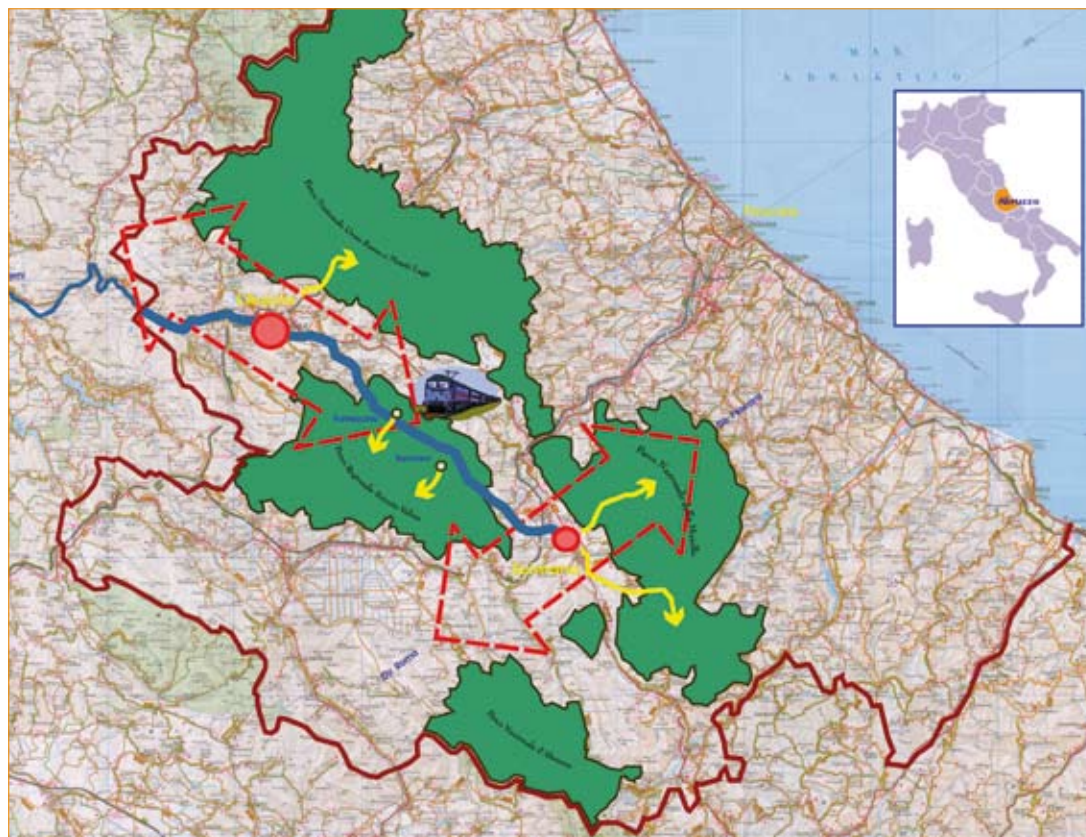
L'obiettivo è di concentrare nel secondo semestre del 2007 tutte le azioni tese al più ampio coinvolgimento degli attori territoriali intensificando le occasioni di partecipazione e confronto.

Comune di L'Aquila

INTERVENTI SUL RAPPORTO FRA LA TRAMA DELLE RETI NATURALI (IN PRIMO LUOGO COSTITUITA DALLA RETE DELLE AREE PROTETTE) ED IL SISTEMA INSEDIATIVO DELLE AREE INTERNE

Sistema Territoriale della Dorsale appenninica

Riepilogo delle idee progettuali



Fonte: Comune di L'Aquila

Finanziamento ministeriale € 403.130,00

Sistema territoriale di riferimento

La direttrice è parte del più esteso sistema della Dorsale Appenninica, nell'ambito del quale il territorio aquilano si pone come luogo cerniera di transizione tra diversi assi di collegamento, alcuni aventi andamento longitudinale nord-sud, altri aventi andamento trasversale est-ovest. In particolare la provincia dell'Aquila sia per la sua collocazione geografica che per le dotazioni infrastrutturali svolge una duplice funzione di connessione rispetto al sistema dei collegamenti regionali e nazionali:

l'una di tipo longitudinale, in relazione al sistema appenninico e al sistema dei parchi;

l'altra di tipo trasversale, dato che la sua ossatura assicura non solo una funzione di supporto e di cerniera ai collegamenti Tirreno – Adriatico, ma soprattutto una funzione di interconnessione tra i due sistemi.

Le aree interne dell'Abruzzo presentano un tessuto costituito da pochi nuclei urbani aventi dotazioni infrastrutturali e rango di città (L'Aquila, Sulmona, Castel di Sangro, Popoli, Pratola Peligna) e da una miriade di piccoli centri montani, la cui urbanizzazione risale in massima parte alla fase dell'incastellamento che ha interessato l'Abruzzo nei secoli IX-XII.

In questo quadro, le città dell'interno, prima fra tutte L'Aquila, sono cresciute a discapito del loro "contado". Per contro negli ultimi anni la Regione Abruzzo ha operato una serie di scelte di politica ambientale tese a valorizzare le risorse naturali, ambientali e culturali delle aree interne, tanto da dare concretezza a quello che ai più era sembrato solo uno slogan pubblicitario ("l'Abruzzo regione verde d'Europa") con l'istituzione di due nuovi parchi nazionali ("Gran Sasso e monti della Laga" e "Maiella") e di un parco regionale ("Sirente-Velino").

Obiettivi

L'idea-programma individua l'opportunità di intervenire sul rapporto fra la trama delle reti naturali (in primo luogo costituita dalla rete delle aree protette) ed il sistema insediativo delle aree interne.

La prospettiva progettuale che l'idea-programma persegue è fondata su due considerazioni principali:

1. l'individuazione della rifunzionalizzazione della linea ferroviaria Terni – L'Aquila – Sulmona – Castel di Sangro come opportunità di costituire un asse infrastrutturale strutturante il sistema territoriale fin qui descritto;
2. l'individuazione della città di L'Aquila come porta del sistema appenninico e centro di servizi di eccellenza per l'intero territorio, anche al fine di conseguire quell'effetto città più volte richiamato in precedenza come elemento essenziale dell'auspicata "città territorio" delle aree interne dell'Abruzzo.

Alla luce delle considerazioni fin qui esposte si evidenzia come l'idea-programma sia in grado di individuare efficaci strategie di azione volte a:

- valorizzare le risorse ambientali, culturali e naturalistiche costituite, in primo luogo, dal sistema delle aree protette interessate (Parco nazionale Gran Sasso e monti della Laga, Parco regionale Sirente – Velino, Parco nazionale della Maiella);
- riconfigurare l'asse ferroviario come infrastruttura di supporto al sistema dei parchi nell'ottica delle "strade dei parchi" e degli "itinerari integrati" di carattere e natura interregionale previsti nel Progetto APE e volti alla valorizzazione di collegamenti alternativi e alla creazione di nuove occasioni per il turismo;
- potenziare l'offerta di servizi di rango territoriale e di eccellenza della città de L'Aquila, con particolare riferimento ai servizi legati alla fruizione turistica dei parchi abruzzesi (in primo luogo il Parco nazionale del Gran Sasso e monti della Laga);
- individuare una rete di centri secondari direttamente o meno connessi alla linea ferroviaria da valorizzare come "porte" dei parchi.

Azioni e progetti

L'idea-programma si articola in tre Studi di fattibilità che sviluppano tematiche afferenti ai diversi livelli territoriali proposti (sistema, contesto, locale).

In particolare il primo Studio di fattibilità si occupa della rifunzionalizzazione della linea ferroviaria ed assume, in considerazione del ruolo strutturante il sistema territoriale considerato assegnato all'asse infrastrutturale, il rilievo di azione di sistema. Gli obiettivi specifici dello studio consistono ne:

- la definizione degli interventi tecnici necessari all'elettrificazione e velocizzazione della linea ferroviaria e delle relative opere accessorie;
- la definizione delle attività concertative e partenariali necessarie ad assicurare la fattibilità degli interventi progettuali ipotizzati (in particolare per quanto attiene al confronto con RFI S.p.A.);
- la definizione delle più idonee modalità di configurazione e gestione del nuovo servizio di trasporto lungo la linea Terni – L'Aquila – Sulmona – Castel di Sangro con specifico riferimento al supporto al sistema turistico-naturalistico dei parchi abruzzesi.

Il medesimo Studio di fattibilità si occuperà, inoltre, di individuare le strategie più idonee a potenziare il ruolo de L'Aquila come centro ordinatore della dorsale appenninica, anche in relazione a Terni e Rieti, e come centro di servizi di eccellenza a supporto del sistema turistico con specifico riferimento al Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga.

Stato d'avanzamento

In considerazione dell'entità e complessità delle opere oggetto di studio l'Amministrazione Comunale ha ritenuto di dover affidare la redazione dei necessari elaborati a figure professionali con elevato livello di specializzazione.

Con determina dirigenziale n° 984 del 09.11.2005 sono stati approvati il "Capitolato d'Oneri", redatto dal Settore Opere Pubbliche, riportante le condizioni di gara e di espletamento del servizio nonché lo schema di bando di gara, redatto dal medesimo Settore, riferito alla pubblicizzazione della procedura per l'affidamento dell'incarico per la redazione dello Studio di Fattibilità inerente il Programma Sperimentale "Progetto pilota – Aree sottoutilizzate" - Azioni per il miglioramento delle interconnessioni fra il sistema infrastrutturale trasversale Roma-Pescara ed il sistema della dorsale appenninica al fine dello sviluppo della intermodalità, del turismo ecologico e delle attività produttive, i quali prevedono un importo di incarico a base d'asta calcolato in via presuntiva in euro 335.940,00 comprensivo di ogni onere, con esclusione dell'I.V.A.

L'affidamento dell'incarico a soggetti esterni all'Amministrazione riguarda l'espletamento del servizio di redazione dello "Studio di Fattibilità", costituente la fase di avvio dell'iniziativa. Lo SdF ha le seguenti finalità:

- definizione degli interventi tecnici necessari all'elettrificazione e velocizzazione della linea ferroviaria Terni-L'Aquila-Sulmo-

na e delle relative opere accessorie;

- definizione delle più idonee modalità di configurazione e gestione del nuovo servizio di trasporto lungo la linea ferroviaria con specifico riferimento al supporto al sistema turistico-naturalistico dei parchi abruzzesi;
- individuazione della “porte” di accesso al Parco Regionale Sirente-Velino e Parco Nazionale della Maiella, intese come luogo fisico di interconnessione e di offerta di servizi legati alla fruizione ecocompatibile del territorio;
- definizione dell’offerta di servizi necessari per la configurazione delle “porte” di cui sopra;
- definizione della fattibilità tecnico-territoriale, economico-finanziaria e giuridico-amministrativa degli interventi ipotizzati;
- definizione delle attività di concertazione e partenariato necessarie ad assicurare la fattibilità degli interventi ipotizzati.

Il bando di gara riferito all’affidamento del servizio in argomento è stato pubblicato come segue:

- all’Albo Pretorio del Comune di L’Aquila dal 07.06.2006 al 17.08.2006;
- alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana – Foglio delle Inserzioni n° 158 del 10.07.2006;
- alla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea in data 13.06.2006 (spedizione del 06.06.2006);
- sui quotidiani “Il Messaggero” *edizione Nazionale ed edizione Regionale* ed “Il Mattino”;
- sul sito internet www.legalmente.it;
- sul sito internet www.comune.laquila.it.

Nei termini prescritti (17.08.2006) sono pervenute 11 richieste di partecipazione successivamente alle quali si è proceduto alla nomina di apposita Commissione Giudicatrice. La Commissione Giudicatrice così costituita ha avviato i lavori relativi all’esame delle richieste pervenute: gli stessi sono, ad oggi, in fase di ultimazione.

Tra le condizioni di gara è stabilito il termine ultimo di completamento del servizio (*Redazione dello Studio di Fattibilità*) in 180 giorni dal rogito del contratto nella forma pubblica amministrativa e comunque non oltre i tempi che possono essere successivamente prescritti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l’attuazione del programma sperimentale.

Sistema territoriale integrato salentino

[illegible]

Finanziamento ministeriale	€ 671.157,00
-----------------------------------	--------------

Il Salento, collocandosi in posizione terminale rispetto alla rete di corridoi transeuropei, costituisce un importante bacino di domanda per i traffici di persone e merci verso l'Europa ed il Mediterraneo; ma al contempo rappresenta un bacino di offerta e di attrazione turistica molto significativo e caratterizzato. Lecce costituisce la "città centrale" di un'area urbana densamente popolata ed in posizione baricentrica rispetto alla penisola salentina.

Lecce, porta del Salento, capoluogo del barocco pugliese, città d'arte non soltanto per risorse e vocazione, ma anche per capacità di valorizzare un patrimonio storico-culturale di enorme consistenza e qualità, intende così inserirsi nel nuovo assetto strategico, infrastrutturale e funzionale, che va lentamente assumendo il bacino del Mediterraneo nello spazio economico europeo, intessendo una serie di relazioni con altre città e territori ad essa complementari, sia in ambito regionale che nazionale ed internazionale.

Obiettivi

al Corridoio VIII e alla Egnatia Motorway:

al corridoio intermodale Ionio-Adriatico con aggancio al Corridoio I;

al corridoio Adriatico (nell'ambito del sistema mediterraneo di autostrade del mare).

All'interno di questo sistema di relazioni e grazie alla sua posizione cerniera tra Taranto e Brindisi, Lecce si candida:

- a divenire un polo di servizi terziari avanzati nei settori della cultura, del turismo e dell'ambiente, sviluppando ulteriormente una vocazione già affermata e rafforzata dal ruolo capofila assegnatole dalla Regione nell'ambito del PIS "Barocco Pugliese" e valorizzando le risorse di tutto il Salento;
- a svolgere una funzione di cerniera plurimodale tra il territorio salentino da una parte, e l'asse Brindisi-Taranto dall'altra, potenziando alcune infrastrutture a valenza urbana e territoriale di area vasta (stazione, interporto, porto di S. Cataldo, aeroporto ed eliporto turistici, collegamenti stradali e ferroviari).

Azioni e progetti

A livello di sistema, è in corso di elaborazione un piano di marketing urbano e territoriale, come componente fondamentale di una visione strategica del futuro della città e del territorio salentino. L'obiettivo fondamentale è rappresentato dal potenziamento e dalla promozione delle risorse scientifiche, produttive e di servizio legate alla conservazione ed alla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale del territorio salentino.

L'esito del piano consisterà nella definizione del marketing mix, attraverso la progettazione di azioni trasversali di sistema (fiere e borse mercato, assistenza tecnica agli operatori, formazione specialistica, pubblicità, lobbying, ecc.) ed azioni ad elevato contenuto dimostrativo (*direct marketing*, *flagship projects*, eventi, *partnership*, portali specializzati, ecc.).

A livello di contesto, si sta procedendo all'attuazione dell'idea programma attraverso l'elaborazione di visioni condivise tra i principali soggetti interessati: i Comuni di Brindisi e Taranto, le amministrazioni locali salentine, i potenziali interlocutori a livello transnazionale (Grecia ed Albania innanzi tutto). A tale scopo è prevista la predisposizione e l'attivazione di appositi tavoli di confronto e concertazione.

La metodologia proposta si fonda su alcuni principi e metodi della pianificazione strategica urbana, assunti dalla città di Lecce nell'intento di consolidare il suo ruolo territoriale e funzionale.

A livello locale, si sta dando luogo ad un insieme di progettazioni preliminari o di integrazioni progettuali, volte ad accrescere la coerenza e l'organicità del sistema della mobilità urbana e territoriale. Gli interventi ritenuti prioritari sono rappresentati da:

- la realizzazione di un'area a parcheggio a servizio del centro storico;
- la riqualificazione urbanistica ed ambientale dell'area di contorno del potenziamento del porto turistico di S. Cataldo.

La prima attività si inserisce in un quadro più complesso di interventi strategici sul sistema del trasporto e della mobilità individuati dal P.U.M. e che mirano, in questo caso, ad una più razionale distribuzione e localizzazione di grandi parcheggi in ambito urbano con specifiche destinazioni.

La seconda attività integra e completa il progetto di potenziamento del porto turistico di San Cataldo (da realizzare mediante project financing) nell'ottica di una sua specializzazione in senso turistico (escursionismo e diportismo turistico), anche in rapporto alle isole ed alle coste greche e balcaniche.

Stato d'avanzamento

Il servizio è stato affidato tramite appalto pubblico con bando pubblicato un data 31.01.2006.

L'appalto è stato aggiudicato al Raggruppamento temporaneo d'impresa TI MECENATE 90 – Focus Management Srl e Studio associato Pirro Ruggiero e Rossi.

Il servizio iniziato nel dicembre 2006, terminerà nel dicembre 2007 e si svilupperà in tre fasi intermedie di specifico approfondimento.

Progetto preliminare di un'area di interscambio (ex Foro Boario) a servizio del centro città



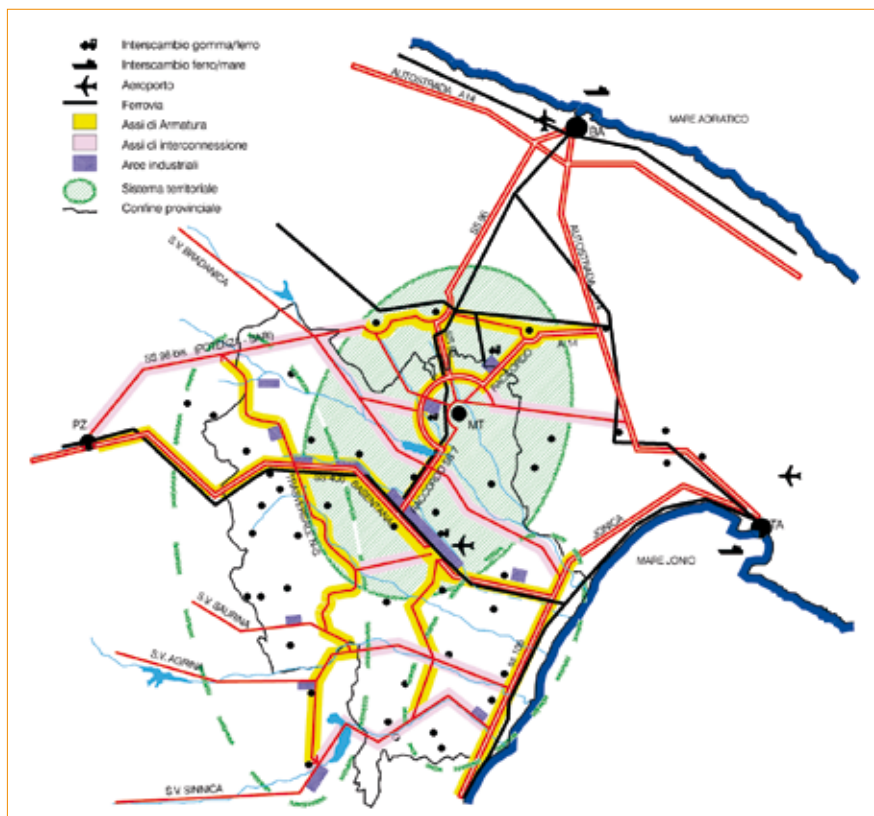
Fonte: Comune di Lecce

Comune di Matera

POTENZIAMENTO DEL RUOLO STRATEGICO DI MATERA COME “CITTÀ FRONTIERA” TRA PUGLIA, CALABRIA E LE AREE INTERNE DELLA BASILICATA

Sistema Territoriale della Frontiera strategica murgiana

Schema territoriale della “cerniera” Matera



- mercato globale attraverso il consolidato ruolo internazionale del distretto del mobile imbottito¹);
- l'area bradanica interna, marginalizzata sia in termini di sviluppo economico che di dotazioni infrastrutturali.

La Città aspira nel prossimo futuro a rafforzare questo ruolo, incrementando il proprio livello di efficienza infrastrutturale e di servizio, nella prospettiva, da un lato di agevolare i processi a sostegno del sistema imprenditoriale, dall'altro di rafforzare i legami con le aree interne, aumentandone le possibilità di inserimento in circuiti virtuosi di sviluppo e di crescita.

Obiettivi

Tre sono le criticità emergenti da risolvere come altrettanti contenuti dell'idea-programma:

- l'attuale connotazione di marginalità territoriale e la possibilità di svolgere, invece, un ruolo strategico di "città frontiera" tra Puglia, Calabria e le aree interne della stessa Basilicata, connettendo funzioni, servizi e infrastrutture;
- la dispersione urbana delle funzioni direzionali centrali, in un quadro di forte dissociazione tra valenze urbanistiche storiche (i Sassi ed il centro storico) e realtà urbanistiche contemporanee, e la conseguente necessità di creare un nucleo centrale di funzioni direzionali inteso come un vero e proprio portale fisico a servizio della città e del territorio;
- l'insufficiente valorizzazione delle potenzialità turistico-culturali della città e dell'intero territorio murgiano, di cui Matera rappresenta sicuramente il fondamentale centro di attrazione a livello internazionale; una piena affermazione dell'identità urbana materana qualificerebbe l'offerta di servizi e favorirebbe l'attrazione di investimenti esterni nel settore terziario, in funzione delle attività produttive presenti nel territorio interregionale di riferimento.

Per quanto riguarda la mobilità, le esigenze primarie si collocano a livello regionale e nazionale, come già inizialmente evidenziato. Il Programma S.I.S.Te.M.A., ponendo le basi per un giusto posizionamento territoriale di Matera, potrà favorire una maggiore attenzione dei poteri regionali e nazionali alla soluzione dei problemi infrastrutturali.

Nell'ambito di operatività del progetto, vengono affrontati più specificatamente i problemi di interconnessione tra la mobilità a scala urbana e quella a scala territoriale, con particolare riferimento all'area direzionale centrale.

Azioni e progetti

L'Amministrazione Comunale di Matera ha definito un percorso programmatico, attraverso cui pervenire, in tempi rapidi, all'avvio di politiche condivise e di azioni attuative efficaci. Tale percorso passa necessariamente attraverso:

- la messa a punto di un Piano Strategico;
- la redazione del Piano Urbanistico Strutturale;
- la redazione del Piano Urbano della Mobilità.

Il Programma S.I.S.Te.M.A. si inserisce perciò a pieno titolo dentro questa strategia programmatoria.

Va evidenziato che la dimensione strategica entro cui Matera intende collocarsi è quella interregionale e di area vasta, e che pertanto sono le politiche dei servizi a costituire l'asse principale di investimento e di offerta rispetto ad un territorio caratterizzato da profonde affinità culturali ed ambientali. Questa impostazione non può non riverberarsi a livello locale, attraverso la riqualificazione urbanistica della Piazza della Visitazione, in cui verranno a localizzarsi alcune delle funzioni direzionali più significative (comunali e regionali, pubbliche e private), in più stretto rapporto con le funzioni della ricerca e della formazione universitaria (Parco del Castello). Si vuole cioè realizzare una sorta di Distretto Direzionale Centrale, affidandone la progettazione urbanistica (piano particolareggiato e planovolumetrico) ad una équipe di esperti altamente qualificati. L'ubicazione della Piazza e del complesso funzionale previsto è inoltre tale da:

- favorire una maggiore integrazione tra le parti storiche e quelle moderne, risolvendo alcuni dei problemi di dissonanza qualitativa tra contesto storico e città contemporanea;
- favorire la ricerca di soluzioni adeguate per le interconnessioni infrastrutturali con il territorio, valutando il riutilizzo in chiave metropolitana della vecchia sede ferroviaria dismessa.

Stato d'avanzamento

- Assunzione di delibere di indirizzi della Giunta Municipale, per l'attivazione del Programma (n. 420 del 24/10/06, integrata da DGM n. 482 del 13/12/06 e da DGM n.2 del 8/01/07);
- individuazione di una metodologia di ricerca per la definizione del Quadro Conoscitivo Locale, base conoscitiva del Piano

¹ Il distretto industriale di Matera è situato nel triangolo geografico formato dal capoluogo e dai centri di Altamura e Santeramo in Colle, nella provincia di Bari. L'intero distretto mobiliare conta circa 350 imprese con 11.000 addetti e un fatturato medio annuo di 1.450 milioni di euro.

Strutturale Comunale; a tal fine si è fatto ricorso alle metodologie operative definite, ai sensi della L.R.n.23/99 (Legge Urbanistica della Regione Basilicata) e della Delibera della Giunta Regionale di Basilicata n.900/05, per la costruzione della Carta Regionale dei Suoli;

- aggiornamenti cartografici del SIT territoriale comunale esistente;
- avviso Pubblico per l'individuazione del Coordinatore e responsabile scientifico per la redazione del PSC (Bando espletato ed in corso di aggiudicazione);
- avvisi Pubblici per l'individuazione dei Consulenti dell'Ufficio di Piano comunale, nelle tematiche geomorfologiche, naturalistico-ambientali, insediativo-infrastrutturali e di implementazione SIT, per la redazione del PSC (Bandi in corso di espletamento);
- predisposizione Bando per affidamento incarico della progettazione urbanistica di Piazza della Visitazione;
- redazione del documento-guida del Piano Strutturale Comunale.

La città di Matera e l'altipiano murgico frontistante



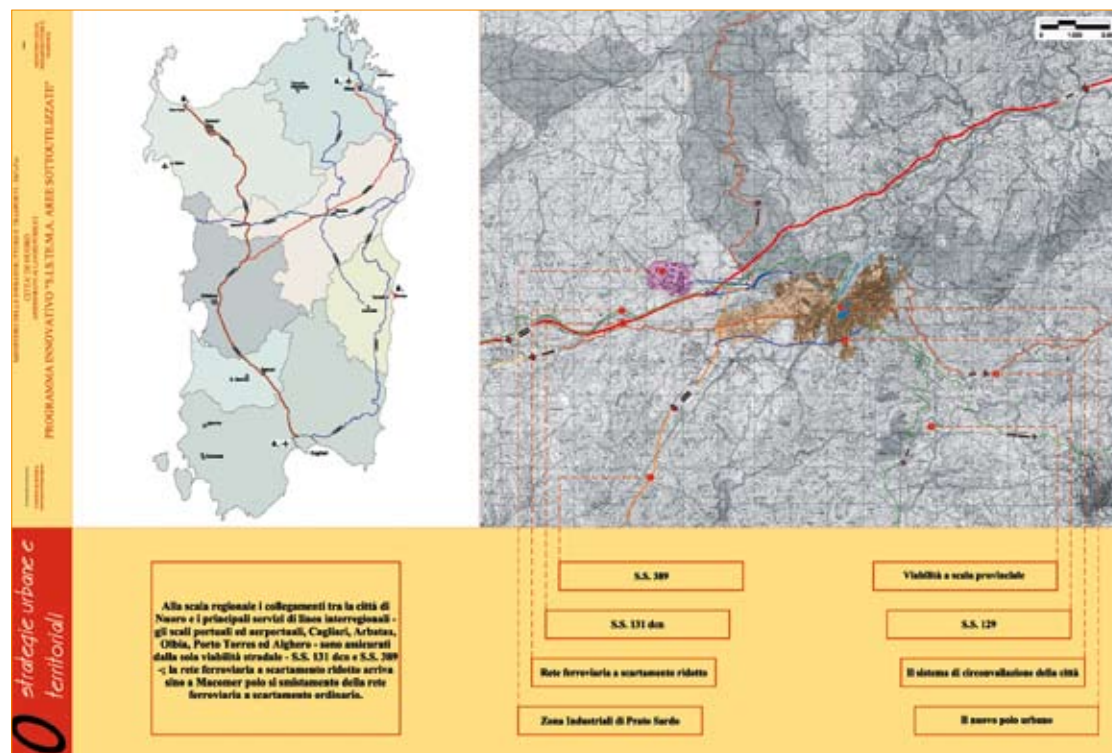
Fonte: Comune di Matera

Comune di Nuoro

INTERVENTI PER IL RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA TERRITORIALE ATTRAVERSO UN INCREMENTO DEL LIVELLO DI COESIONE E LA MESSA A SISTEMA DELLE RISORSE DEL CONTESTO NUORESE

Sistema Territoriale della Sardegna centro-orientale

Sistema Territoriale della Sardegna centro-orientale



Fonte: Comune di Nuoro

Finanziamento ministeriale € 387.888,00

Sistema territoriale di riferimento

Il contesto territoriale in oggetto è quello della Sardegna centro-orientale. Si tratta di un territorio coincidente, in linea di massima, con la Provincia di Nuoro che, comprendendo, peraltro, anche una appendice sulla costa occidentale, si estende complessivamente su una superficie di circa 7.000 Km².

Il territorio, prevalentemente collinare e montuoso, è quello che nel contesto regionale presenta l'ambiente naturale meglio conservato. E' ricco di boschi, di macchia mediterranea, di paesaggi aspri e selvaggi e di coste poco affollate.

La Città di Nuoro, comunemente considerata capitale della Barbagia, gravita più propriamente su una zona chiamata "il Nuorese". Oltre al Nuorese la Provincia presenta anche altri sub-ambiti territoriali storicamente consolidati: le Baronie di Siniscola e Orosei e l'Ogliastra a est; le Barbagie di Ollolai, Belvi, Seulo e il Sarcidano a Sud, il Marghine e la Planargia a Ovest; un lembo della Gallura a Nord.

Con l'attuale suddivisione amministrativa della Sardegna in quattro Province, la Provincia di Nuoro comprende 100 Comuni, ed è, come estensione, una delle maggiori Province italiane.

La programmata suddivisione in otto Province ridurrà notevolmente l'estensione territoriale, sia in termini di superficie che di numero di abitanti. La nuova Provincia di Nuoro comprenderà infatti 52 Comuni, coprirà un'area di 3.930 Km² e avrà una popolazione complessiva di circa 162.000 abitanti a fronte degli attuali 280.000.

In linea di massima la prevista nuova Provincia si presenterà come maggiormente omogenea, in un contesto territoriale fortemente caratterizzato da significative emergenze naturalistiche, ambientali e culturali, ma anche da una struttura urbana policentrica costituita dalla nodo principale di Nuoro e da una serie di centri limitrofi disposti più o meno a raggiera quali Orani, Dorgali, Fonni, Gavoi, Lodine, Mamoiada, Oliena, Ollolai, Olzai, Oniferi, Orgosolo, Orotelli, Orune, Ottana, Sarule, Bitti, e Lula.

In tale contesto la città di Nuoro svolge già di fatto un ruolo predominante come centro dei servizi amministrativi, commerciali e culturali, sia in quanto capoluogo di Provincia che in quanto principale punto di cerniera tra la grande viabilità regionale ed il territorio.

Tale ruolo diventa ancor più significativo data la necessità di programmare e di pianificare in modo omogeneo lo sviluppo delle zone interne della Sardegna, in forte ritardo sia rispetto al contesto regionale, che rispetto al contesto nazionale e comunitario, in un'ottica di perseguimento dell'obiettivo generale di riequilibrio tra il territorio costiero e l'entroterra.

Obiettivi

L'idea-Programma del Comune di Nuoro è esplicitamente tesa al rafforzamento del sistema territoriale, attraverso un incremento del livello di coesione e la messa a sistema delle risorse presenti. In questa ottica è evidente che il ruolo della città è quello di motore principale dello sviluppo territoriale. Al fine di svolgere efficacemente tale compito la città deve acquisire la capacità di:

- essere centro ordinatore delle dinamiche interne al territorio, sia gestendo efficientemente i flussi di traffico di persone e merci che la attraversano, che proponendo iniziative di sviluppo, incoraggiando i processi partenariali locali, introducendo modelli innovativi o sperimentali di gestione e promozione delle risorse del territorio;
- costituire il vero "punto di aggancio" del sistema territoriale alle grandi reti infrastrutturali di livello nazionale ed internazionale, garantendo, da un lato, connessioni fisiche sempre più efficienti con il principale asse di collegamento regionale, la SS131, e quindi con Olbia, l'hub portuale ed aeroportuale di riferimento; dall'altro, svolgendo efficacemente le funzioni proprie di una "porta di ingresso" anche in termini di rappresentanza, ospitalità e gestione dei flussi turistici;
- erogare servizi di rango elevato in grado di sostenere lo sviluppo di tutto il territorio ed, in particolare, l'insediamento di attività economiche di carattere fortemente specialistico ed innovativo, nonché di attività in grado di valorizzare e promuovere le risorse locali, sia di tipo ambientale che culturale.

In considerazione dell'attuale inefficienza del sistema dei collegamenti fra Nuoro ed il suo hinterland e nell'ottica di perseguire il riposizionamento della città nei termini sopra elencati, l'idea-programma si articola secondo due linee d'azione principali.

La prima è mirata all'individuazione delle principali carenze nella maglia infrastrutturale territoriale e, in particolare, ad evidenziare quei punti problematici la cui risoluzione garantirebbe alla città alti livelli di performance come nodo territoriale. In questo senso è opportuno concentrare l'attenzione sulle connessioni fra: sistema delle strade convergenti sul capoluogo da Barbagia, Ogliastra e Baronia, armatura stradale urbana e SS131bis.

La seconda è volta ad individuare spazi e modalità per l'insediamento, all'interno dell'area urbana, di "funzioni avanzate" in grado di catalizzare processi diffusi di riqualificazione e/o rinnovo, e di costituire nuove polarità urbane, particolarmente in contesti attualmente percepiti come periferici ma il cui sviluppo potrebbe risultare strategico al fine di un complessivo riordino dell'assetto urbano. In questa prospettiva risulta particolarmente importante approfondire il tema dell'insediamento del costituendo Terzo Polo Universitario sardo in un'area militare in via di dismissione che si trova in una zona di cerniera fra il nucleo storico e l'espansione moderna della città

Azioni e progetti

L'azione di sistema consiste nella predisposizione di una strategia per l'aumento della coesione territoriale nel Nuorese. Tale strategia è stata elaborata sulla base di una ricognizione preliminare e di uno studio mirato ad evidenziare:

- le principali carenze di tipo infrastrutturale che impediscono a Nuoro e ai paesi della sua cintura di funzionare come un sistema urbano policentrico efficiente ed in grado di creare economie di scala tramite la messa in rete delle risorse e dei servizi.
- le prospettive di potenziamento delle connessioni fra Nuoro e le grandi reti infrastrutturali di livello nazionale ed internazionale, soprattutto nei termini del rapporto con Olbia, l'hub portuale ed aeroportuale di riferimento.

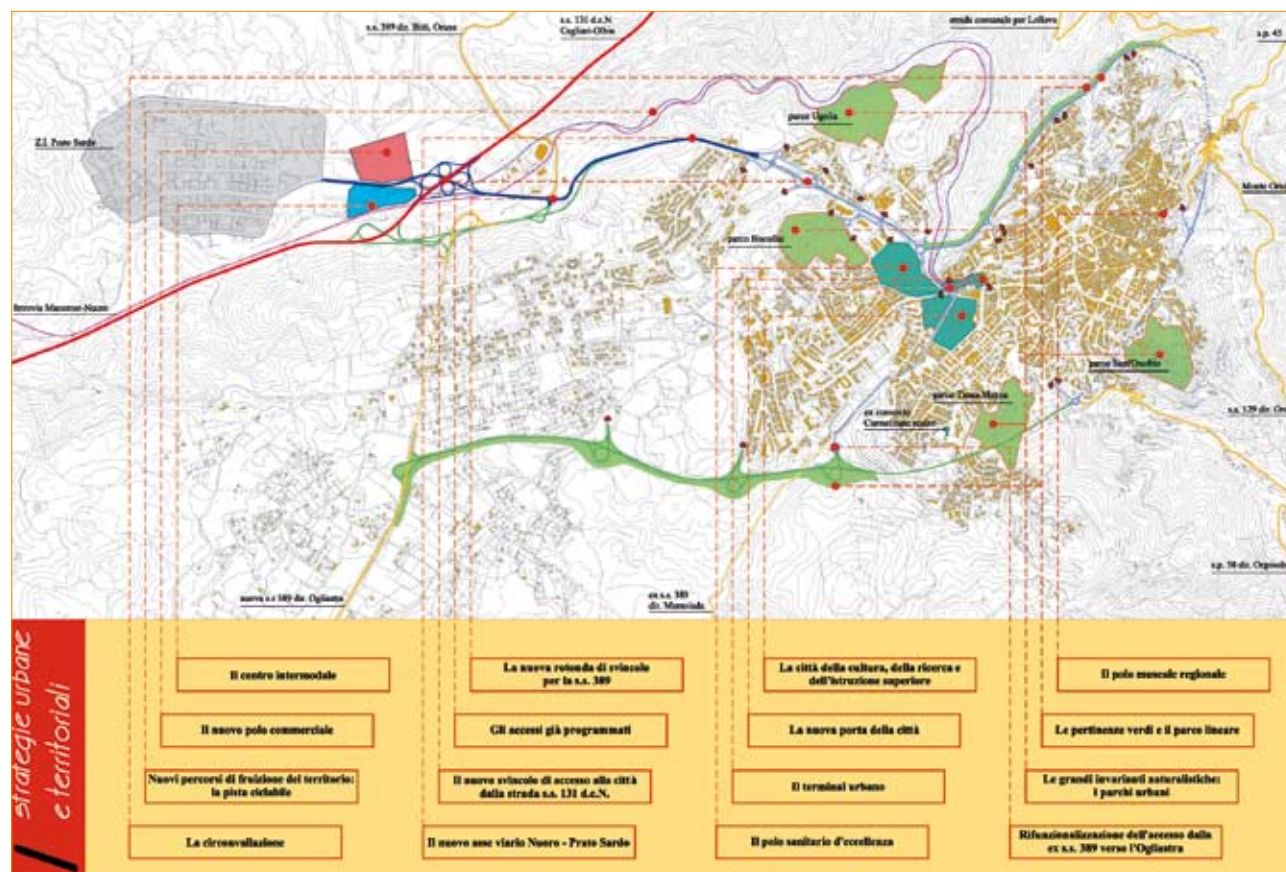
Alla strategia per l'aumento della coesione territoriale è affidato il compito di individuare le misure necessarie al potenziamento del ruolo di Nuoro come nodo territoriale capace di sostenere lo sviluppo di tutta l'area vasta tramite l'erogazione di servizi specialistici e di qualità, l'attrazione e la valorizzazione di risorse e, infine, la gestione di partenariati locali ed internazionali.

L'azione di contesto, strettamente legata a quella di sistema, consiste nella individuazione di spazi e modalità per l'inserimento all'interno del contesto nuorese di quelle funzioni avanzate che lo studio di sistema ha individuato come strumentali all'innescare di un processo virtuoso di sviluppo urbano e territoriale, nonché economico in chiave di sostenibilità sociale ed ambientale. A tale proposito lo studio che costituisce l'azione di contesto è utile per determinare quali sono le prospettive di sviluppo, anche in termini di inserimento di attività catalizzanti la riqualificazione diffusa, per i due poli urbani emergenti di Prato Sardo (ZIR) e del

nuovo Campus Universitario previsto nell'area della Caserma in via di dismissione. Lo studio è un'analisi delle notevoli ricadute ambientali, in termini di equilibri urbani, derivanti dalla introduzione/rafforzamento di questi due importanti poli di attrazione. Sarà compito dello studio individuare una strategia dettagliata per garantire, da un lato, il loro inserimento armonico all'interno del contesto urbano e territoriale e, dall'altro, la realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie perché essi possano funzionare come veri e propri "motori dello sviluppo".

In un quadro di completa coerenza con le azioni sopra descritte l'azione locale comprende due studi di fattibilità, completi di analisi delle alternative progettuali, per le due polarità urbane su menzionate.

Strategie urbane e territoriali



Fonte: Comune di Nuoro

Nel caso della ZIR di Prato Sardo, lo studio si è concentrato soprattutto sull'analisi dei problemi che rallentano la crescita ed il successo del polo industriale e commerciale, nonostante i cospicui investimenti che hanno avuto per oggetto quest'area anche in occasione dell'insediamento del cosiddetto Polo del Legno. Proprio per quanto riguarda quest'ultimo lo studio è teso ad evidenziare le cause della mancata nascita di una vera e propria filiera produttiva nel settore della lavorazione del legno. Lo studio ha anche caratteristiche propositive indicando una strategia complessiva per il superamento delle difficoltà che attualmente interessano l'area che sono, come noto, anche di carattere infrastrutturale, essendo la ZIR non solo male integrata nella maglia urbana di Nuoro ma anche mal collegata al territorio della provincia e, soprattutto, alla SS131, principale vettore di connessione alle reti nazionali e transnazionali attraverso l'hub di Olbia.

Il secondo studio riguarda l'insediamento del nuovo polo universitario all'interno del comparto urbano delle ex caserme, comprendente anche il campo sportivo, concentrandosi in uno studio di fattibilità di un assetto funzionale che permetta alla nuova struttura di:

- svolgere efficacemente il ruolo di centro per la formazione e per la ricerca in grado di rispondere alle esigenze espresse dall'economia locale, di stimolare la vita culturale e di aumentare la competitività di Nuoro nell'attrarre attività produttive e servizi di rango elevato;
- essere catalizzatore di riqualificazione e rinnovo del tessuto urbano circostante;
- costituire una nuova centralità, e un punto di snodo efficiente, in un'area nevralgica della città che si caratterizza come zona di cerniera fra il nucleo storico e l'espansione moderna.

Comuni di Catania, Siracusa e Ragusa

INTERVENTI PER UNA RETE TERRITORIALE DI CENTRI SPECIALIZZATI PER L'INNOVAZIONE
E LO SVILUPPO

Sistema Territoriale della Sicilia orientale

Finanziamento ministeriale

Catania	€ 302.699,00
Siracusa	€ 302.699,00
Ragusa	€ 302.699,00

Sistema territoriale di riferimento

Le caratteristiche territoriali, ambientali e culturali della Sicilia orientale, unitamente alle qualità del contesto socio-economico ed alle dinamiche innescate dagli strumenti di pianificazione e programmazione in atto su scala locale, regionale, nazionale e comunitaria, suggeriscono di intervenire per sostenere ed alimentare le interconnessioni e le relazioni emergenti nell'area, anche a seguito degli interventi infrastrutturali in corso o programmati. Il macro-sistema SICILIA ORIENTALE è costituito dai tre sottosistemi di Catania, Siracusa e Ragusa. A determinarne l'impianto, in tutti e tre i casi, è il fatto di caratterizzarsi come aree con sostanziale sottoutilizzo di alcuni fattori produttivi e, tuttavia, con interessanti elementi di eccellenza, alcuni solo potenziali, altri già in via di sviluppo.

Questo stato di cose è il risultato di un lungo processo, storicamente caratterizzato da spinte contraddittorie e non sostenuto da adeguate politiche infrastrutturali e di servizio; sicché non si è mai riusciti ad intraprendere un reale processo di integrazione economica e territoriale che, pur nel quadro di una sana logica competitiva, sapesse mettere a fattor comune le specificità proprie di ciascuna delle tre realtà.

Per invertire la traiettoria di tale processo occorre che le specificità proprie di ciascuna di esse siano ricondotte ad una logica sistemica e si trasformino in "risorse" capaci di attivare percorsi virtuosi di sviluppo economico e sociale.

Tra i fattori potenziali che spingono verso questo obiettivo, si possono senz'altro annoverare:

- la comune tensione verso nuovi percorsi di sviluppo che, pur facendo leva su specificità locali forti e radicate, vedono nel terziario avanzato, nei servizi e nelle nuove tecnologie le maggiori opportunità di crescita, peraltro confortate già da alcuni successi in campo nazionale ed internazionale;
- la comune eredità culturale, caratterizzata dal "barocco", inteso non solo come espressione estetica di un determinato periodo storico, ma anche come tratto identitario più generale, che il riconoscimento UNESCO ha evidenziato e valorizzato;
- la comune volontà di promuovere e sviluppare un turismo di qualità che, oltre ad offrire opportunità economiche ed occupazionali dirette, possa divenire un plus competitivo ed un veicolo fondamentale di internazionalizzazione dell'economia locale;
- la comune esigenza di un sistema di infrastrutture viarie, ferroviarie, portuali e aeroportuali per la mobilità delle persone e delle merci, fortemente integrato a livello intermodale ed altamente efficiente anche sul piano locale, in modo tale da migliorare la qualità della vita urbana senza impattare negativamente sulla qualità delle risorse ambientali e culturali.

Obiettivi

L'idea-programma consiste dunque nella progettazione di una rete territoriale di centri o laboratori per l'innovazione, integrando ed implementando le strategie di sviluppo e di assetto proprie di ciascuna delle tre realtà urbane e territoriali.

Ragusa: per lo sviluppo e l'innovazione dei sistemi di qualità integrale del territorio, delle attività produttive e dei servizi;

Siracusa: per lo sviluppo e l'innovazione dei sistemi di fruizione e gestione del patrimonio culturale ed ambientale;

Catania: per lo sviluppo e l'innovazione dei sistemi della mobilità, della sicurezza e della logistica del trasporto, della distribuzione e dei servizi, con particolare riguardo ai rapporti tra cittadini, imprese ed istituzioni (e-governance).

Aspetti comuni a tutti e tre i sottosistemi sono:

- la mobilità urbana e l'accessibilità delle funzioni centrali da parte del territorio;
- i collegamenti alla rete primaria e il livello di servizio della rete secondaria.

Su queste problematiche ciascuno dei tre Comuni sta pensando a soluzioni non tradizionali e tecnologicamente innovative:

- *Ragusa*: in ragione delle caratteristiche storiche ed orografiche dei suoi nuclei più antichi;
- *Siracusa*: in funzione della messa a sistema di un patrimonio storico ed ambientale molto diversificato;
- *Catania*: in rapporto alla soluzione di complessi problemi di integrazione metropolitana.

Catania, sistemi logistici nei settori del trasporto, della distribuzione, dei servizi, con particolare riguardo ai rapporti e-governance tra cittadini e istituzioni

Azioni e progetti

Catania ha previsto uno Studio di fattibilità finalizzato a definire il posizionamento competitivo e le ricadute territoriali derivanti dal sistema infrastrutturale esistente e programmato, nonché le interazioni tra infrastrutture materiali ed immateriali, con particolare riferimento alle seguenti direttrici (in termini di riferimento e complementarietà a programmi in itinere):

- CAPSDA – Progetto relativo ai Centri di Accesso Pubblico ai Servizi Digitali Avanzati – nell’ambito dell’Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica e la Regione Sicilia;
- ICT per l’eccellenza dei territori – Area interdipartimentale informatica CRC Sicilia – Piano ICT per l’eccellenza del settore hi-tech nel territorio catanese – elaborato in partenariato tra Provincia Regionale di Catania, Comune di Catania, Università degli Studi di Catania;
- Distretto della creatività, progetto del Comune di Catania che ha per obiettivo la creazione di spazi (mediante il recupero di edifici del patrimonio cittadino) per la creazione e l’espressione artistica e culturale in diretta relazione con la Città dell’Innovazione;
- PON Trasporti e telecomunicazione.

Lo Studio di fattibilità si occuperà anche della configurazione funzionale ed urbanistico-territoriale della rete di centri di eccellenza che si vanno organizzando nell’area metropolitana catanese, in rapporto alle funzioni emergenti di cui sopra (ricerca, biotecnologie, trasporti, cultura, ecc.).

A livello locale, invece, si sta sviluppando un progetto per l’insediamento a Librino della Cittadella dell’Innovazione, intesa come laboratorio per il monitoraggio dei flussi di comunicazione e conoscenza, finalizzati all’elaborazione dei dati territoriali ed ambientali. L’obiettivo è l’incremento della connettività per i cittadini, le associazioni e le imprese, nella prospettiva di macrosistemi urbani e territoriali competitivi sotto il profilo della vivacità amministrativa, della competitività a livello pubblico e privato, della capacità progettuale. La Cittadella si avvarrà di terminali diffusi nel territorio coinvolgendo le aree urbane nelle articolazioni delle municipalità-circoscrizioni di quartiere, strutturando sale informatiche con finalità di stimolo e sollecitazione all’utilizzo delle nuove tecnologie, con opportunità di alfabetizzazione informatica, formazione a distanza, accesso a servizi avanzati. Saranno anche definiti sistemi e modalità di telelavoro al fine di velocizzare i flussi di mobilità e ridurre l’inquinamento ambientale nel contesto metropolitano.

Catania, veduta del porto sullo sfondo dell’Etna



Fonte: Comune di Catania

Siracusa, sistemi di fruizione e gestione del patrimonio culturale ed ambientale

Azioni e progetti

La linea d'azione perseguita con grande determinazione da Siracusa, negli ultimi anni, si caratterizza per un forte impegno nella valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali del suo territorio; impegno peraltro condiviso da tutto il tessuto sociale, dall'Assindustria ed altri soggetti del mondo economico e finanziario. L'ulteriore obiettivo perseguito all'interno del Programma S.I.S.Te.M.A., è la messa in rete di questo enorme patrimonio culturale ed ambientale, promuovendo e sperimentando forme innovative di fruizione e di gestione integrata delle risorse e dei servizi connessi. Lo studio di fattibilità di Siracusa riguarda, nello specifico, le seguenti tematiche:

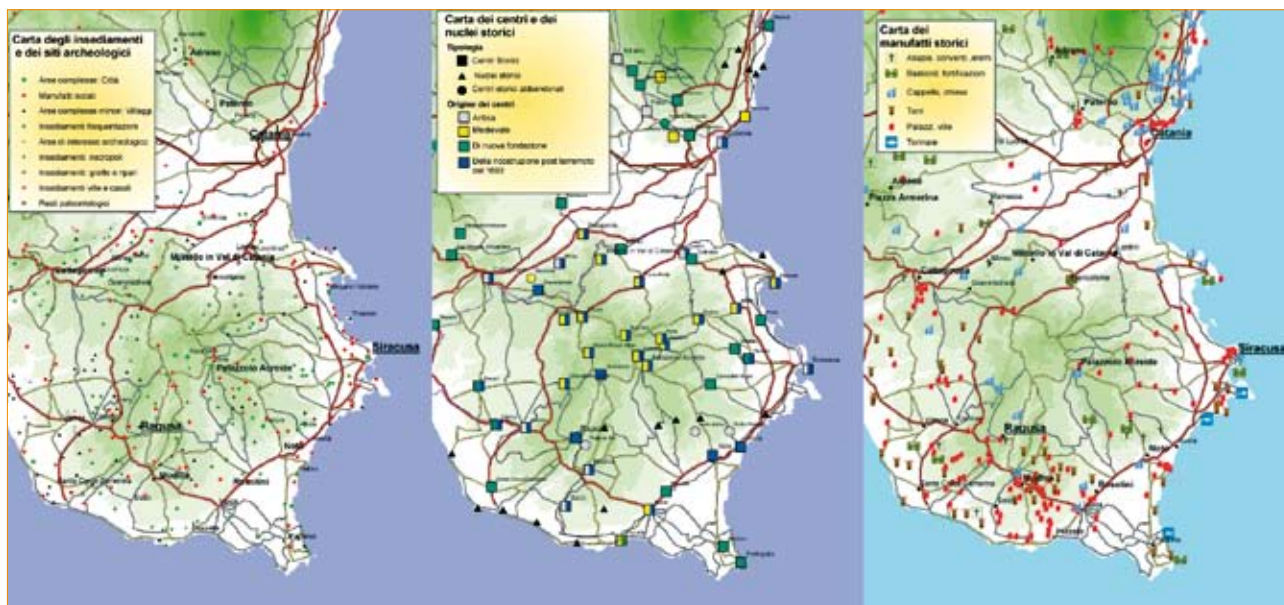
- la creazione di filiere produttive legate alla valorizzazione economica del patrimonio;
- la definizione e la sperimentazione di modelli di gestione innovativi delle risorse culturali ed ambientali;
- la progettazione e la sperimentazione di sistemi di fruizione alternativi, destinati ad accrescere la sicurezza ed il comfort, con specifico riferimento alle aree archeologiche ed alla fasce deboli di utenza.

La valorizzazione turistica rappresenta solo l'obiettivo più appariscente e diretto dello studio; ma sarà l'economia complessiva della città e del territorio ad avvantaggiarsene, attraverso una grande operazione di marketing urbano e territoriale.

Tali tematiche vengono sviluppate attraverso l'esecuzione di tre progetti, la cui visione d'insieme – non disgiunta dal recupero e dalla valorizzazione in atto di Ortigia - si inserisce nel disegno organico di un parco urbano-territoriale ad alta valenza archeologica ed ambientale:

- 1) la rifunzionalizzazione della cintura ferroviaria e delle strutture edilizie ad essa contigue, come incubatori di iniziative produttive e di servizio legate alla valorizzazione economica del patrimonio culturale ed ambientale del sistema (implementazione ed estensione del progetto Docks della Cultura);
- 2) la valorizzazione del Porto Grande come sede di attività sportive marine, qualificate dalla creazione di un polo regionale/nazionale di archeologia subacquea (implementazione del progetto SITuS - Sistema Integrato di Turismo Sportivo);
- 3) l'accessibilità, l'interconnessione e la fruizione del Parco Archeologico Neapolis, attraverso la realizzazione di un percorso di visita attrezzato per fasce d'utenza disagiata, o diversamente abile.

Siracusa: elementi del patrimonio archeologico e storico



Fonte: Associazione Civita su dati del Piano Paesistico regionale della Regione Siciliana



Fonte: foto di Lamberto Rubino, tratta dal volume "Ortigia, l'isola senza tempo" © 2000 Società Produzione Immagini sas – Grafica Saturnia rl

Ragusa, sistemi di qualità integrale del territorio, delle attività produttive e dei servizi

Azioni e progetti

Le strategie volte all'introduzione di sistemi di qualità integrale rispondono all'esigenza di accrescere la competitività e l'attrattiva dei territori cui sono applicati. Lo sviluppo turistico è solo l'aspetto più appariscente delle politiche orientate alla qualità, ma non è il solo. Tali politiche partono generalmente dalla messa in qualità del sistema ambientale, ma sono poi estendibili ed applicabili ad interi settori produttivi e di servizio, così come a soggetti pubblici e privati. Lo Studio di fattibilità, riguarda due temi principali:

- a) l'estensione e lo sviluppo di sistemi di qualità nel settore agro-alimentare (produzione, trasformazione, distribuzione, commercializzazione e ristorazione), in partenariato con le strutture associative e categoriali direttamente interessate;
- b) l'avvio delle procedure complesse per la certificazione di qualità del territorio (Regolamento EMAS e Normativa UNI-EN-ISO 14001), attraverso l'attivazione del Forum degli attori locali (Agenda 21 locale).

L'obiettivo finale è quello di mettere in qualità il territorio in ogni sua componente, allo scopo di accrescerne la competitività sui mercati nazionali ed internazionali. I settori di maggiore interesse per Ragusa sono:

- le produzioni agro-alimentari e zootecniche;
- le risorse ambientali e storico-culturali;
- i servizi turistici;
- l'ambiente urbano e la mobilità.

A livello locale, saranno sviluppati due progetti integrati:

- gli Studi di fattibilità ed i progetti preliminari per la creazione di un polo di servizi avanzati (servizi fieristico-espositivi, servizi alle imprese, servizi formativi, banche dati, ecc.) nel settore agro-alimentare;
- gli Studi di fattibilità ed i progetti preliminari per il miglioramento della qualità ambientale del territorio ibleo.

In quest'ultimo caso gli aspetti ritenuti di prioritaria importanza per lo sviluppo socio-economico del Ragusano sono:

- il Parco degli Iblei, i parchi costieri, il parco agricolo urbano;
- il sistema minerario a valenza archeologico industriale;
- il sistema di accoglienza turistica rurale.

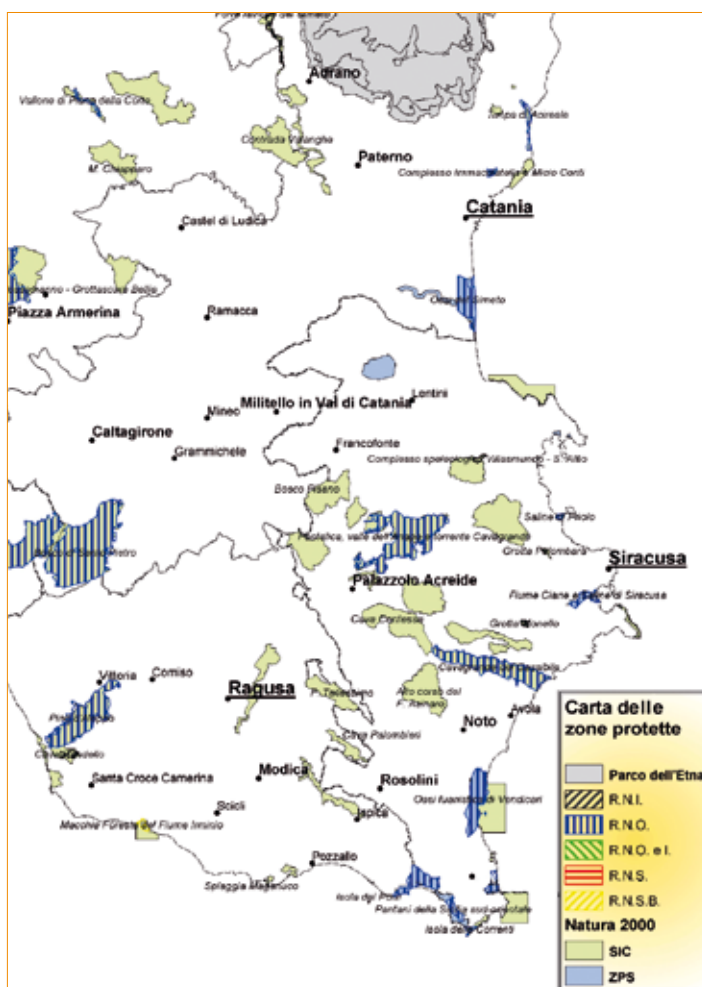
Particolare attenzione sarà posta alla mobilità ed in particolare ai sistemi di mobilità in ambito urbano ed al sistema dei percorsi tematici per l'accessibilità e la fruibilità del vasto patrimonio naturalistico-ambientale e culturale dell'intero territorio ibleo.

Ragusa - Ibla



Fonte: Comune Ragusa; non necessita di autorizzazione

Ragusa: carta delle zone protette



Fonte: Associazione Civita su dati del Piano Paesistico regionale della Regione Siciliana

Stato d'avanzamento

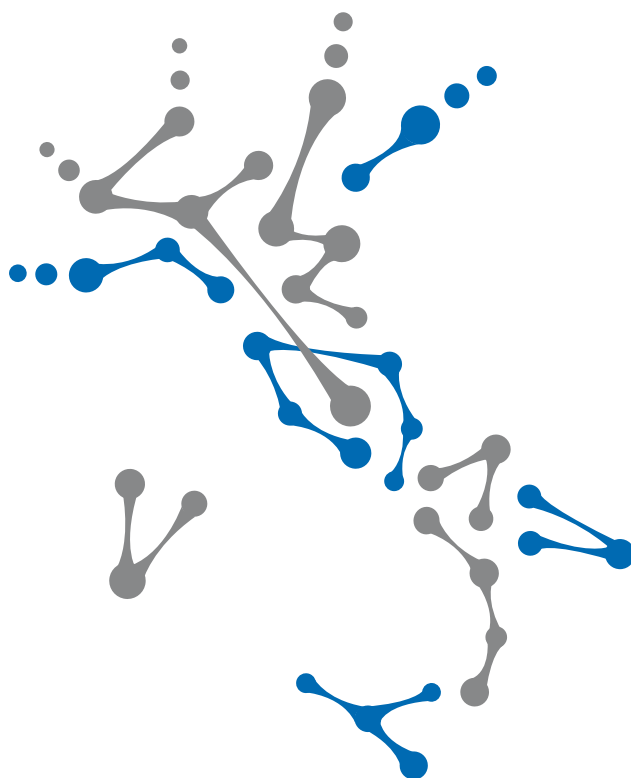
Si è costituito un Comitato di Coordinamento che svolge un'azione di orientamento e monitoraggio, promuovendo uno scambio ed un confronto continuo tra i diversi gruppi di lavoro.

Allo stato attuale i tre Studi di fattibilità hanno completato l'analisi di contesto, estesa, per ciascuno dei tre settori d'interesse, all'intero sistema territoriale interprovinciale.

È ora in fase di completamento (entro aprile) la seconda fase, dedicata all'elaborazione dei modelli per l'impostazione funzionale e per l'interazione urbano-territoriale dei tre Laboratori.

Si è inoltre deciso di far interagire strettamente tra loro i progetti di S.I.Ste.M.A. ed i tre Piani Strategici già avviati (Catania) o in corso di avviamento (Siracusa e Ragusa), in modo non soltanto da armonizzare le politiche di sviluppo complessive, ma anche di aumentarne la capacità di incidenza rispetto al POR e agli altri strumenti di programmazione finanziaria 2007-2013.

In questo senso si è anche deciso di creare un sito web della Sicilia del Sud Est e si stanno sfruttando le sinergie con i tavoli partenariali attivati dai Piani Strategici per far convergere su alcuni progetti bandiera comuni il consenso e la partecipazione attiva dei protagonisti della ricerca, delle imprese e delle istituzioni.



porti e stazioni

IL PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

In seguito all'approvazione da parte della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano (riunione del 13 novembre 2003), il Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale ed i Servizi Generali – ha avviato il Programma Innovativo in ambito urbano in attuazione della legge n° 21 dell'8 febbraio 2001, per intervenire in ambiti territoriali caratterizzati dalla presenza di importanti attrezzature ferroviarie e portuali al fine di superare le fratture tra aree portuali e stazioni ferroviarie, aree spesso caratterizzate da situazioni di degrado urbano e sociale.

Obiettivi

Gli obiettivi strategici perseguiti dal Programma e che, contemporaneamente, si connotano quali elementi innovativi, sono essenzialmente riassumibili in:

- *sperimentazione su larga scala dei modelli, delle procedure e degli strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano*. Partendo dal presupposto che stazioni e porti sono destinati ad affermarsi come nuove centralità urbane e territoriali, con un ruolo sempre più rilevante nell'assetto del traffico e, più in generale, della mobilità di persone e merci, l'ambizione del Programma, sotto questo aspetto, è quella di rappresentare per i Comuni un'importante occasione per "sperimentare" e progettare azioni che, partendo dalla singola opera, si estendano a sistemi integrati di funzioni, attrezzature e servizi urbani.
- *Diffusione di un modello di collaborazione, verticale ed orizzontale, pubblico-pubblico e pubblico-privato*. Il Programma, in particolare, si propone di favorire l'attivazione di un Partenariato di Programma, tra i firmatari di un Protocollo d'Intesa che vede Ministero delle Infrastrutture, Comuni, Ferrovie dello Stato, Autorità portuali e Regioni in veste di co-protagonisti istituzionali e finanziari delle iniziative. Si vuole favorire la collaborazione tra gli attori urbani che, secondo un articolato ed efficiente schema organizzativo di cooperazione, elaborino proposte che tendano a raggiungere la misura più elevata possibile di autofinanziamento.

Ulteriore, rilevante obiettivo del Programma è *la maggiore efficienza del sistema dell'accessibilità e della mobilità* che si può ottenere grazie al potenziamento e all'ottimizzazione delle connessioni e dei rapporti tra le aree portuali, le infrastrutture urbane, le aree retroportuali e i territori circostanti e, soprattutto, l'inserimento del sistema infrastrutturale locale in un discorso più ampio di sviluppo di grandi reti connettive quali le Autostrade del Mare.

La selezione dei territori

Ai fini di una efficace ed efficiente allocazione delle risorse totali a disposizione del Programma, individuate dall'art 1, comma 1, lettera c) del DM 27 dicembre 2001, n° 2522 e pari a € 37.184.890,00, il Ministero delle Infrastrutture - Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale ed i Servizi Generali - ha adottato un nuovo procedimento amministrativo, individuando a monte i Comuni con aree urbane connotate da situazioni di degrado sociale ed economico e che sono, allo stesso tempo, sedi di Autorità portuali e di stazioni ferroviarie.

Tale procedimento, quindi, ha portato all'individuazione dei seguenti Comuni:

Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Carrara, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia.

Programma innovativo in ambito urbano – Porti e Stazioni: localizzazione dei Comuni beneficiari



La successiva ripartizione del finanziamento tra i Comuni individuati è avvenuta attraverso la valutazione delle seguenti variabili:

- indice di densità territoriale (abitanti/superficie);
- indice di concentrazione territoriale (popolazione residente nel comune per 100 abitanti nella provincia);
- tasso di disoccupazione;
- persone denunciate all'autorità giudiziaria ogni 100mila abitanti;
- traffico passeggeri stazioni ferroviarie;
- traffico merci stazioni ferroviarie;
- traffico passeggeri porti;
- traffico merci porti.

La disamina di tali variabili ha portato alla predisposizione di indicatori, quali:

- rilevanza urbana;
- disagio sociale;
- rilevanza intermodale globale.

La combinazione delle variabili densità territoriale e densità di concentrazione territoriale ha contribuito alla costruzione dell'indicatore di rilevanza urbana.

L'indicatore di disagio sociale, invece, è dato dal prodotto tra il tasso di disoccupazione e il numero di denunce rapportate a 100mila abitanti.

L'indicatore di rilevanza intermodale globale, infine, è stato costruito sommando separatamente le variabili del numero dei passeggeri e delle tonnellate merci, rispettivamente per il traffico ferroviario e marittimo.

Alle indicizzazioni così ottenute sono stati assegnati i seguenti pesi:

- rilevanza urbana: 20%
- disagio sociale: 40%
- rilevanza intermodale globale: 20%

- rilevanza traffico merci: 15%
 - rilevanza traffico passeggeri: 5%
- che hanno permesso di stilare una graduatoria per la ripartizione del finanziamento.

Programma Porti e Stazioni

Ripartizione del finanziamento tra i Comuni in ordine decrescente (al lordo del 3% destinato al Dicoter)

Comune Beneficiario	Finanziamento (€)
Genova	3.761.289,00
Messina	3.050.542,00
Napoli	3.012.671,00
Trieste	2.434.241,00
Catania	2.066.460,00
Cagliari	2.054.534,00
Venezia	1.920.480,00
Taranto	1.896.358,00
Palermo	1.880.859,00
Livorno	1.786.176,00
Bari	1.627.793,00
Brindisi	1.463.187,00
Salerno	1.352.327,00
Savona	1.329.271,00
Trapani	1.194.016,00
Civitavecchia	1.132.004,00
Ravenna	1.115.704,00
La Spezia	970.121,00
Ancona	956.982,00
Olbia	872.743,00
Piombino	690.842,00
Carrara	616.290,00
Totale	37.184.890,00 (ex DM 27 dicembre 2001, n 2522)

I Protocolli d'Intesa

Il 30 giugno 2004, data di sottoscrizione dei Protocolli di Intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Comuni, Autorità Portuali, Ferrovie dello Stato ed RFI (e talvolta anche Regioni e soggetti privati), ha rappresentato l'avvio ufficiale del Programma Innovativo in ambito urbano Porti e Stazioni.

Il Protocollo d'Intesa sancisce la collaborazione tra lo Stato e gli altri soggetti coinvolti (Enti e soggetti privati), al fine della messa a sistema dei singoli obiettivi per perseguire lo sviluppo dei territori attraverso un percorso comune, definendo, inoltre, il ruolo e gli ambiti di competenza di ciascuno.

Lo schema procedurale adottato, di seguito illustrato, è comune a tutti i 22 Protocolli, fatta eccezione per alcune variazioni in relazione alla definizione degli interventi ovvero agli impegni assunti dai componenti del partenariato che, in alcuni casi, sono stati precisati o individuati in fase di implementazione del Programma.

Protocollo d'Intesa “tipo” utilizzato in sede di sottoscrizione

Art 1	Definizione del Programma	Indicazione dei documenti che definiscono il Programma: - relazione - individuazione interventi - cronoprogramma
Art 2	Responsabile dell'attuazione del Programma	Nomina entro trenta giorni dalla sottoscrizione del Protocollo di un Responsabile Unico del Procedimento (RUP) e trasmissione al Dipartimento competente del Ministero del relativo provvedimento di nomina
Art 3	Modalità di utilizzo dei finanziamenti	Il finanziamento pari a €.....è utilizzato dal Comune di... per: - attività di supporto al RUP - Studi di Fattibilità - progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva di interventi pubblici - realizzazione di interventi pubblici
Art 4	Messa a disposizione dei finanziamenti	Il finanziamento è messo a disposizione del Comune di... secondo le seguenti modalità: - il 70% entro 60 giorni dalla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa - il 30% entro 60 giorni dalla data di trasmissione da parte del RUP del rapporto relativo al raggiungimento dell'impegno del 70% del finanziamento
Art 5	Verifica e monitoraggio dell'attuazione del Programma – Rendicontazione dei finanziamenti	- entro 90 giorni dalla data di sottoscrizione del Protocollo il RUP trasmette al Dipartimento competente il primo rapporto puntuale sullo stato di avanzamento dell'attuazione del Programma, degli impegni assunti e delle spese effettuate affidando alla trasmissione dei rapporti successivi, cadenza trimestrale (o semestrale laddove prevista) - trasmissione dei rapporti anche all'affidatario dei Servizi di Assistenza Tecnica individuato dal Dipartimento competente - trasmissione da parte del RUP al Dipartimento competente del rapporto relativo al raggiungimento dell'impegno del 70% del finanziamento
Art 6	Inadempienze	Definizione delle inadempienze, quali la mancata trasmissione del primo rapporto sullo stato di avanzamento e dei successivi rapporti trimestrali
Art 7	Partecipazione finanziaria all'attuazione del Programma da parte di FS	Descrizione degli impegni assunti dalla società Ferrovie dello Stato
Art 8	Partecipazione finanziaria all'attuazione del Programma da parte dell'Autorità Portuale di ..	Descrizione degli impegni assunti dall'Autorità Portuale di..
Art 9	Partecipazione finanziaria all'attuazione del Programma da parte dei soggetti privati (laddove previsti)	Descrizione degli impegni assunti dai soggetti privati
Art 10	Partecipazione finanziaria del Programma da parte del Comune di...	Descrizione degli ulteriori impegni finanziari assunti dal Comune di...
Art 11	Partecipazione finanziaria all'attuazione del Programma da parte della Regione... (laddove prevista)	Descrizione degli impegni assunti dalla Regione
Art 12	Impegni comuni (laddove previsti)	Descrizione di ulteriori impegni in capo a tutti i soggetti coinvolti nel Programma.

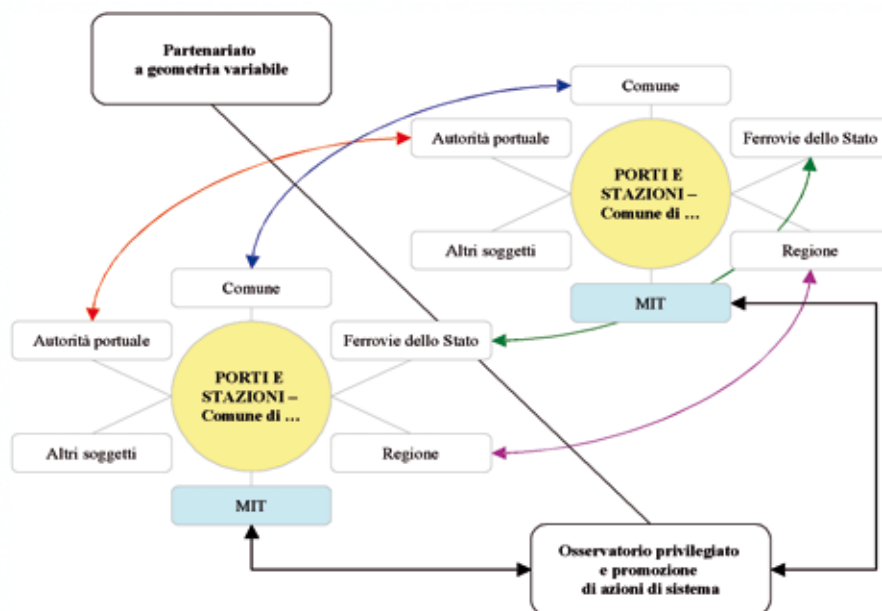
Il partenariato

Una delle peculiarità del Programma Innovativo è rappresentata dal coinvolgimento diretto delle Autorità portuali e delle Ferrovie dello Stato e di altri soggetti pubblici – principalmente le Regioni – e privati.

È il partenariato, in particolare, ad assumere valenza di innovatività per verificare come l'uso razionale delle risorse e il potenziamento dello sviluppo economico ed infrastrutturale del territorio possa essere sostenuto dall'introduzione di nuovi modelli programmatici, oltre che stimolare e promuovere azioni di sistema. Tali azioni sono finalizzate, da un lato, al trasferimento metodologico di un migliore e più consapevole uso degli spazi urbani retroportuali o retroferroviari, dall'altro, alla formazione di nuove centralità urbane che, grazie alla presenza di servizi ed infrastrutture, si candidano a ricoprire un ruolo di cerniera con i territori funzionalmente collegati in termini di intermodalità, accoglienza e smistamento e, quindi, di logistica.

Il partenariato, a decorrere dall'avvio dell'Iniziativa ministeriale, ha conseguito risultati diversi e, a seconda del livello di formazione o di implementazione del Programma, ha assunto modalità operative differenti. La geometria variabile che consente di affrontare, simultaneamente a livello orizzontale e verticale, una serie di tematismi di intervento, la cui complessiva trattazione sarebbe, altrimenti, difficilmente perseguibile, rappresenta un'importante caratteristica e la forza stessa del partenariato.

In sede di formazione del Programma Innovativo, il partenariato ha consentito di dare voce alle esigenze dei soggetti coinvolti, incanalandole in un complesso di interventi che hanno così potuto trovare collegamenti funzionali ed operativi. Con l'assunzione di precisi impegni i firmatari del Protocollo di Intesa hanno, infatti, dato concretezza alla volontà di realizzare, in modo coerente e sinergico, un insieme di interventi, spesso già programmati, ma che, affrontati in una prospettiva di integrazione e di sistema, hanno trovato nuovo slancio e un più semplice percorso.



In sede di attuazione del Programma Innovativo, il partenariato si è spesso espresso in strutture create *ad hoc* (tavoli, uffici di scopo, ecc.).

In molti casi, il Programma ha visto la partecipazione di soggetti, pubblici e privati, che, pur non avendo preso parte alla firma del Protocollo di Intesa, sono però diventati attori del partenariato contribuendo ad arricchire e ad articolare gli interventi previsti in origine. Ma è, tuttavia, nella sede politica che il partenariato svolge il ruolo di maggior rilievo, sollecitando e promuovendo la programmazione sinergica di interventi strategici condivisi. È in questa sede, infatti, che il partenariato rende possibile l'elaborazione di nuovi indirizzi programmatici e l'attuazione delle sinergie, anche trasversali, che la coesione interna e la competitività internazionale rendono oggi assolutamente necessarie.

Il partenariato, dunque, può di per sé rappresentare un'azione di sistema, nella misura in cui offre la sede più opportuna per affrontare le tematiche comuni ai soggetti coinvolti e, quindi, ad esempio:

- favorendo l'incontro tra Autorità portuali di città diverse;
- stimolando le Ferrovie dello Stato ad una programmazione delle attività più coerente con quella propria alle Regioni, ai Comuni ed al sistema della portualità nazionale.

I temi del Partenariato

Per quanto attiene ai temi su cui il Partenariato, soggetti firmatari del Protocollo d'Intesa e non, è chiamato ad esprimersi, è importante ricordare l'obiettivo generale del Programma Innovativo in Ambito Urbano Porti e Stazioni di cui al D.M. 27 dicembre 2001 ovvero l'implementazione di processi di riqualificazione dei contesti urbani delle aree portuali e delle stazioni ferroviarie. Da tale obiettivo è possibile desumere almeno *due temi operativi comuni* a tutti i Programmi.

La realizzazione di **interventi di riqualificazione e valorizzazione degli ambiti urbani** prospicienti le aree portuali o quelli limitrofi alle stazioni ferroviarie.

Nel caso particolare, la valenza sperimentale di tali attività si caratterizza per la consapevolezza che gli obiettivi di trasformazione e riqualificazione urbana si perseguono anche attraverso una più razionale ed efficiente organizzazione dei servizi sul territorio; laddove i servizi assumono, per caratteristiche proprie, una capacità di influenza particolarmente importante sui fattori di degrado o di valorizzazione dei contesti urbani e territoriali di riferimento.

L'introduzione e la diffusione di un modello innovativo di collaborazione tra i vari soggetti istituzionali coinvolti dal Programma, innanzitutto Comuni, Autorità portuali, Ferrovie dello Stato.

Tali tematismi possono, a loro volta, essere ricondotti all'interno di 2 macro categorie:

- il **rafforzamento della competitività della città portuale**;
- la **creazione e/o potenziamento di assi funzionali strutturanti i sistemi territoriali**.

Stato dell'arte

Il Programma innovativo, in ragione delle risorse a disposizione, non ha puntato, di fatto, al finanziamento diretto della realizzazione di opere complesse quanto piuttosto alla promozione di percorsi di apprendimento e sviluppo di un saper fare orientato alla formazione di programmi per la sperimentazione di processo, imprimendo anche sotto tale aspetto un carattere di innovatività all'Iniziativa. Sono stati, infatti, finanziati in via prioritaria le attività a più elevato tasso di innovazione organizzativa messe in atto dai Comuni – come l'attivazione di uffici di scopo locali, le incentivazioni all'operatività del personale tecnico amministrativo, l'utilizzo di supporti esterni finalizzati ad assicurare efficienza e qualità dei programmi locali... – e attività di progettazione, realizzazione e assistenza tecnica.

Assecondando il ruolo di facilitatore dello sviluppo che la riforma istituzionale in atto nel Paese assegna alle amministrazioni centrali e segnatamente al Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale ed i Servizi Generali – il Programma avviato ha inteso, dunque, favorire una sperimentazione su larga scala di modelli, di procedure, di strumenti necessari ai fini dell'organizzazione dei processi di produzione del cambiamento in ambito urbano.

L'eterogeneità delle situazioni presentate dai 22 Comuni era già evidente in sede di sottoscrizione del Protocollo d'Intesa nella misura in cui sono stati individuati ed indicati, specificatamente, gli interventi caratterizzanti i singoli Programmi. Si è resa, quindi, necessaria una maggiore definizione delle linee di intervento in sede di implementazione dell'Iniziativa. Infatti, se da un lato, i Comuni che più di altri hanno impegnato le risorse finanziarie sono quelli in cui il Programma sviluppava attività o interventi già fortemente strutturati ovvero già programmati altrimenti; dall'altro, la progressiva definizione ed organizzazione di attività o interventi inizialmente dotati di una scarsa visione d'insieme, programmatica e progettuale, ha consentito un importante passo in avanti nell'attuazione del Programma stesso.

In alcuni casi, la realizzazione di interventi puntuali, relativi ad ambiti urbani ben definiti, ha consentito la restituzione di porzioni di territorio alla pubblica fruizione attraverso opere di riqualificazione che hanno portato alla rimozione, ad esempio, di fabbricati fatiscenti che, di fatto, separavano la città dal mare. In altri casi sono stati realizzati interventi di raccordo e piccoli nodi di interscambio nelle aree limitrofe alla zona ferroviaria eliminando, contestualmente, elementi di degrado urbano.

Come già ribadito, il Protocollo d'Intesa, fa riferimento ad un Programma strutturato su di un complesso di attività o interventi solo in parte finanziati direttamente dal Ministero. In considerazione di tale aspetto i partner sottoscrittori hanno assunto l'impegno di svolgere servizi o realizzare interventi, assumendone l'onere finanziario. A questi si sono aggiunti gli impegni assunti da soggetti (pubblici e privati), coinvolti nel Programma anche se non sottoscrittori del Protocollo. È opportuno sottolineare il ruolo dei soggetti privati e la capacità di alcune Amministrazioni nel coinvolgerli nell'Iniziativa. A differenza del PRUSST, infatti, che richiedeva la partecipazione di una quota minima di investimenti privati, il Programma Innovativo ha lasciato alla volontà degli Enti beneficiari, la possibilità di allargare la partecipazione anche agli attori privati.

Il Programma ha, dunque, rappresentato un significativo volano per l'attivazione di ulteriori investimenti.

Gestione amministrativa del Programma – attività di supporto al RUP

Una delle caratteristiche del Programma innovativo risiede nella possibilità di destinare quota parte del finanziamento per realizzare, ovvero implementare la capacità tecnico-organizzativa dei singoli Comuni.

I 22 Comuni beneficiari dell'Iniziativa hanno scelto forme gestionali diverse.

Alcune Amministrazioni hanno optato per la creazione di strutture *ad hoc* variamente denominate: Uffici di Scopo – già previsti in sede di sottoscrizione del Protocollo – Tavoli Tecnici, Atelier, ecc..

Altre si sono avvalse di servizi di Assistenza tecnica esterna; altre ancora hanno preferito affidare l'attività gestionale a gruppi di lavoro interni preesistenti.

Dei 22 Comuni coinvolti nel Programma, 11 hanno scelto forme di gestione appositamente dedicate.

Tra queste 11 Amministrazioni, si rileva un'ulteriore articolazione delle strutture di gestione che può essere così illustrata:

- Ufficio di Scopo: 4 Comuni (Bari, Livorno, Napoli, Piombino);
- Assistenza Tecnica: 1 Comune (Carrara);
- Tavoli tecnici, Atelier, Officine, Commissioni, Comitati, Cabine di Regia: 6 Comuni (Ancona, Catania, Civitavecchia, Messina, Salerno, Palermo).

Comune di Ancona

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO "VIALE DI LUCI"

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 928.272,54

Area di intervento

Le aree interessate dall'Iniziativa ministeriale comprendono il Quartiere Archi e il Quartiere Stazione adiacenti al porto attraversati dall'asse di via Marconi, che rappresenta l'ingresso alla città di Ancona da nord.

Area di Intervento

Veduta del Porto e della Stazione Ferroviaria



Fonte: Comune di Ancona

Obiettivi

Il Programma ha inteso esaltare il ruolo del quartiere Archi quale cerniera tra la prima e la seconda Ancona, valorizzando il rapporto tra porto, prima periferia e città consolidata attraverso interventi sugli spazi ed i servizi pubblici, la viabilità, le cortine edilizie. Tale obiettivo generale si articola in differenti azioni, ossia:

- decongestionamento dell'area urbana dal traffico pesante in entrata ed uscita dal porto di Ancona attraverso lo sviluppo dell'intermodalità mare-ferro;
- implementazione dell'efficienza dei collegamenti porto-territorio
- riqualificazione del tessuto connettivo urbano (vie, piazze, risalite, servizi pubblici e luoghi di aggregazione);
- riqualificazione delle cortine edilizie lungo l'asse di accesso alla città dalla Stazione ferroviaria al quartiere degli Archi;
- riqualificazione dell'asse stradale Stazione-Via Marconi - ingresso Galleria S.Martino;
- valorizzazione del rapporto fisico tra porto, prima periferia e città consolidata.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Riqualificazione della viabilità, degli spazi e servizi pubblici nell'ambito del quartiere Archi;
- Recupero delle cortine urbane lungo l'asse di accesso alla città all'interno dei quartieri Archi e Stazione con interventi di mitigazione dell'inquinamento atmosferico e rumore;
- Sistema di risalite per il superamento del dislivello fra la quota del porto e quella della rupe a ridosso;

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Collegamento su rotaia nuova Darsena area ferroviaria (tratto Autorità Portuale)

Di competenza di RFI:

- Potenziamento degli impianti della Stazione di Ancona in dipendenza dell'allaccio alla rete ferroviaria del Raccordo Nuova darsena-tratto RFI

- parcheggio interrato piazzale ovest Stazione
- riqualificazione del fabbricato viaggiatori della Stazione.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo di Intesa:

- Comune di Ancona
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- RFI S.p.A.
- Autorità Portuale di Ancona
- Regione Marche

Altri Soggetti non firmatari:

- Provincia di Ancona (in qualità di gestore della mobilità locale) e Questura di Ancona
- Società di servizi operanti nella città di Ancona (Multiservizi S.p.A., Anconambiente S.p.A., Conerobus S.p.A.)

Relazione con altri Programmi

Il Programma è stato inserito nelle azioni complessive di riqualificazione della città, con una grande attenzione ai temi della mobilità e di rafforzamento del nodo portuale. Numerosi sono, infatti, i punti di contatto e di integrazione fisico-funzionale con le opere di recente realizzate dal Comune sul sistema viario della zona e con i seguenti Piani e Programmi:

- il PRUSST (Città, porto e territorio);
- il Piano Particolareggiato del Porto redatto congiuntamente dal Comune e dalla AP;
- il Piano Urbano del traffico ed il PUM,
- il Piano di Sviluppo del Commercio che individua nel quartiere Archi una polarità di 2° livello;

In parallelo all'evolversi delle attività del PIAU sono state intraprese due ulteriori iniziative:

- la partecipazione del programma Porti e Stazioni "*Vale di luci*" a INTERREG III C - Connected Cities, progetto che riguarda la mobilità sostenibile e lo sviluppo spaziale ed è finanziato da INTERREG III, concentrando la attenzione sul sistema di trasporto innovativo nelle aree di mobilità complessa.
- la formazione di un coordinamento fra i programmi finanziati dal MII nella Regione Marche (PIAU Comune di Ancona, progetto Sistema Comune di Jesi, Piano Strategico e PUM Comune di Fabriano) con la finalità di raggiungere gli obiettivi dei singoli programmi/progetti e, contemporaneamente, di condividere quelli generali, attraverso la costituzione di una massa critica capace di rappresentare una porzione significativa della Piattaforma Territoriale Strategica Nazionale del MII.

Risultati del Programma

L'implementazione del Programma è stata caratterizzata da quattro fasi specifiche:

- la prima (aprile 2004 –settembre 2004), incentrata sostanzialmente su un'analisi di contesto territoriale e di mappatura delle criticità ed emergenze
- la seconda fase (ottobre 2004 – marzo 2005), dedicata alla definizione degli interventi ed alle indicazioni progettuali. Dalle indagini condotte in questa fase, è emersa la necessità di restituire al quartiere Archi ed alle aree circostanti una maggiore riconoscibilità urbana e conseguire la riqualificazione complessiva dell'ambito tramite interventi puntuali. Grazie all'attività di coordinamento del servizio di Pianificazione Urbanistica Generale del Comune è stato redatto un masterplan. Di qui l'individuazione dell'asse di via Marconi quale elemento di continuità del sistema al quale si agganciano gli ambiti oggetto di riqualificazione e la contestuale redazione di un Piano Particolareggiato del Traffico (affidato e redatto proprio nell'ambito del Programma Innovativo
- la terza fase (aprile 2005 – settembre 2005) ha riguardato, invece, il generale avanzamento del Programma e l'inizio delle progettazioni relative ai diversi interventi previsti dal Protocollo d'intesa.
- l'ultima fase, attualmente in corso, prevede la prosecuzione degli approfondimenti progettuali e quelli di fattibilità economica-finanziaria oltre che la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali.

Le diverse fasi di attuazione sono accomunate dalla forte azione di comunicazione che ha assicurato un elevato grado di partecipazione e condivisione da parte degli abitanti del quartiere. Il piano di comunicazione, infatti, curato fin dall'avvio del Programma, si è articolato in pubblicazioni sul giornale comunale, distribuito direttamente alle famiglie, in comunicati stampa

su una pagina web appositamente dedicata, alla quale si accede attraverso il sito comunale ed in organizzazione di eventi pubblici (presentazione pubblica del Programma “Viale Luci” presso la scuola elementare del quartiere, esposizione nei negozi del materiale informativo, presentazione pubblica di tre ipotesi progettuali di riqualificazione, etc...).

Oltre alla redazione delle diverse progettazioni e alla realizzazione di alcuni interventi, il Programma Innovativo ha permesso al Comune di Ancona di individuare le possibili opportunità di sviluppo per l’area non solo nell’ambito della programmazione europea attraverso l’adesione a “INTERREG III C– Connect Cities”, ma ha reso possibile il coordinamento con le altre iniziative ministeriali (Progetto S.I.S.Te.M.A. Comune di Jesi e Piano strategico e PUM Comune di Fabriano). Infatti, la distribuzione sul territorio regionale di tali progetti delinea una strategia di sviluppo che si identifica con il corridoio esino, ovvero con la trasversale che dalla costa arriva fino al confine con l’Umbria, e che costituisce la parte marchigiana della Piattaforma Territoriale Strategica Nazionale Ancona-Terni-Civitavecchia”.

Comune di Bari

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO: "DA INFRASTRUTTURE A CITTÀ: IL CASO BARI"

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.578.959,00

Area di intervento

Il *Programma Innovativo in Ambito Urbano "Da infrastrutture a città: il caso Bari"* si articola su due polarità principali della città di Bari: l'area del porto e le aree dei due fronti della Stazione Centrale.

Interrelazioni Urbane



Veduta dell'area di intervento



Fonte: Comune di Bari

Obiettivi

Obiettivo del Programma è quello di far sì che gli interventi sulle infrastrutture non si limitino a settori circoscritti (trasporti, energia, telecomunicazioni, ecc) ma rivolgano l'attenzione anche al tessuto cittadino, alle sue forme insediative ed alle sue dinamiche di mutamento per la realizzazione di progetti urbani e territoriali.

Il programma prevede di "aprire alla città" l'area portuale, migliorandone la qualità, con l'inserimento di nuove funzioni pubbliche e la fruibilità, riconnettendo il fronte mare con il quartiere storico del Borgo Antico.

Riguardo all'area della Stazione Centrale, il Programma coinvolge sia la parte prospiciente la Città Murattiana, sia quella oltre il fascio di binari a ricomprendere l'area della Caserma Rossani. L'obiettivo è quello di eliminare la frattura determinata dall'ostacolo dei fasci di binari tra la città storica e quella contemporanea, ricreando una integrazione fisica e funzionale tra le due parti di città.

Gli interventi previsti da Porti e Stazioni sono inseriti in uno scenario più ampio che vede la città di Bari, ed in particolare la sua area portuale, polo di una fitta rete di relazioni materiali ed immateriali, in una posizione strategica nella regione transfrontaliera pugliese.

Interventi previsti

Gli interventi previsti si articolano su tre ambiti di intervento:

- La Stazione Marittima
- Il Borgo Murattiano
- La Stazione Ferroviaria

Per il primo ambito gli interventi previsti sono:

- area S. Chiara – riqualificazione di *Largo Ruggero il Normanno*, di competenza del Comune;
- riqualificazione dell'area in prossimità del molo di San Vito, di competenza dell'Autorità Portuale;
- riqualificazione del Molo deposito franco, di competenza dell'Autorità Portuale;
- riconversione funzionale del Palazzo della Dogana, di competenza dell'Autorità Portuale.

Per il secondo ambito gli interventi previsti, di competenza dell'Amministrazione comunale, sono:

- "Piano Urbanistico Esecutivo" per la riqualificazione delle zone storiche centrali (Murat, Libertà e Madonnella);
- costituzione dell' Ufficio di Scopo.

Per il terzo ambito gli interventi previsti sono:

- riqualificazione della Stazione Ferroviaria Centrale, di competenza di Grandi Stazioni S.p.A.”;
- ampliamento del parcheggio di Piazza Aldo Moro;
- creazione di un sottopasso pedonale di collegamento sotterraneo tra Piazza Aldo Moro e la via Extramurale Capruzzi;
- riqualificazione delle aree dell'ex Caserma Rossani.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo di Intesa:

- Comune di Bari
- Regione Puglia
- Autorità Portuale di Bari
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.
- Società Grandi Stazioni S.p.A.

Partner non firmatari

- Ferrovie in concessione
- Politecnico di Bari
- Associazione degli Industriali di Bari
- Soprintendenza ai BBAA
- AMTAB
- Ordini Professionali.

Relazione con altri Programmi

Le aree di intervento del Programma si inseriscono in iniziative che vedono il Comune di Bari, l'Autorità Portuale e le imprese di trasporto ferroviario impegnate nella redazione di piani e progetti volti a migliorare il livello delle infrastrutture ed alla riqualificazione e ristrutturazione urbanistica di aree storiche e simboliche per la città, da riconvertire a nuove funzioni urbane.

I programmi e gli strumenti utilizzati dall'Amministrazione sono: Programma Comunitario Urban I "Borgo Antico; Prusst *"Città di Bari"*; Studio di Fattibilità per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana.

In data 21/12/2005, inoltre, è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa per il riassetto del nodo ferroviario di Bari tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia, il Comune di Bari e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Nel protocollo i soggetti concordano per cercare nuove soluzioni per il Nodo ferroviario di Bari, anche in relazione alle esigenze complessive di riqualificazione urbana e territoriale.

Gli interventi del PIAU sono quindi inseriti in uno scenario più ampio che vede la città di Bari, ed in particolare la sua area portuale in una posizione strategica nella regione transfrontaliera pugliese in quanto capolinea, con il porto di Brindisi, del Corridoio Paneuropeo VIII. Si tratta dell'asse Mar Adriatico - Mar Nero che, nel suo tracciato principale, si sviluppa lungo la direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas e Varna con l'interconnessione marittima verso i porti italiani di Bari e Brindisi ed il Corridoio Adriatico.

Risultati del Programma

Il Programma Porti e Stazione coglie due argomenti nevralgici dello sviluppo della città: il ruolo del porto ed il nodo ferroviario. La realizzazione degli interventi previsti nell'area del Porto sono subordinati alla definizione di linee strategiche ed alle scelte propedeutiche alla redazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale. L'Autorità Portuale sta rielaborando un *Master Plan* del Piano Regolatore Portuale, riavviando così una nuova fase di costruzione del piano, condiviso anche dal Comune, alla luce dei cambiamenti (trend di crescita del traffico complessivo nello scalo barese) e delle potenzialità di sviluppo futuro del porto di Bari. Proprio nell'elaborazione del Piano sarà possibile meglio definire e progettare gli interventi previsti dal Programma Innovativo, in modo che possano inserirsi nel riassetto strategico complessivo delle aree portuali e degli ambiti che costituiscono la cerniera tra porto e città.

Il progetto di risistemazione e riassetto del nodo ferroviario di Bari Centrale ha visto l'Amministrazione comunale protagonista e soggetto attivo nel lungo processo di concertazione e condivisione di obiettivi e progetti che ha portato, in data 21/12/2005, alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa per il riassetto del nodo ferroviario di Bari tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia, il Comune di Bari e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. In base a tale protocollo la Regione Puglia ha commissionato uno studio di prefattibilità, redatto dalla Società Proger, che ha prospettato l'interramento del tratto ferroviario a nord-ovest ed un nuovo tracciato a sud-est con la deviazione di allontanamento dalla costa, al fine di definire compiutamente le ipotesi progettuali da sviluppare.

Comune di Brindisi

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO "PORTI E STAZIONI"

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.419.291,39

Area di intervento

L'intervento riguarda la riqualificazione urbanistica delle aree occupate dall'odierna tratta ferroviaria congiungente la Stazione centrale "FS" con la Stazione ferroviaria marittima, nell'idea di creare un disegno unitario di valorizzazione, che parta dal parco ferroviario ovest e si ricongiunga al lungomare Regina Margherita.

Ambito di intervento

Veduta del Porto



Fonte: Comune di Brindisi

Obiettivi

Il PIAU ha ad oggetto la riconversione ad usi urbani di aree portuali e ferroviarie, in fase di dismissione, e la riqualificazione urbanistica dei comparti cittadini ad esse correlati con la finalità di eliminare la barriera fisica che attualmente divide l'area di prima espansione cittadina extramurale dal centro storico e quindi dal porto.

Per le aree portuali l'obiettivo è quello di valorizzarle e rivitalizzarle, dando al porto di Brindisi una nuova identità ed un nuovo ruolo ed integrandolo con il retrostante tessuto urbano consolidato. L'idea è quella di inserire nuove funzioni urbane, di rendere fruibili spazi ora legati ad usi e destinazioni non coerenti con le nuove esigenze di sviluppo urbano e socio-economico della città.

Per il Parco Ovest si è prospettata la realizzazione di edilizia residenziale di tipo sperimentale e di servizi terziari e direzionali.

Il programma si conclude con la riqualificazione del comparto residenziale di Via Marche, di proprietà comunale, e degli assi commerciali (Viale Commenda e Viale A. Moro) che lo riconnettono all'area del Parco Ovest.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- la riqualificazione urbanistica degli assi commerciali viale Commenda e viale A. Moro e del comparto residenziale, denominato di via Marche, di proprietà comunale

Gli interventi previsti dal Programma, inoltre, sono:

- la riqualificazione urbanistica delle aree occupate dall'odierna tratta ferroviaria, adiacente a Via del Mare, congiungente la Stazione Centrale "FFS" con la Stazione Ferroviaria Marittima (competenti il Comune, l'Autorità Portuale e R.F.I.)
- la riqualificazione e ristrutturazione urbanistica delle aree, adiacenti a Via Torpisana, oggi occupate dal parco ferroviario ovest. Propedeutica all'intervento è la delocalizzazione dell'attuale scalo merci della Stazione di Brindisi Centrale nelle località di Tuturano e Brindisi scalo CEMAT (competenti il Comune e R.F.I.)

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo di Intesa:

- Comune di Brindisi
- Autorità Portuale di Brindisi
- Regione Puglia
- R.F.I. S.p.A.
- Ferrovie dello Stato S.p.A.

Relazione con altri programmi

Il Programma Porti e Stazioni della città di Brindisi fa parte e completa il processo di pianificazione e la serie di programmi, progetti ed interventi portati avanti dall'Amministrazione Comunale in aree e su tematismi coerenti con la logica del Programma Innovativo stesso.

Le azioni già messe in atto rientrano in vari strumenti di programmazione tra cui il PIC Urban II, il PIC INTERREG II, il PPU Protagonist, la misura 5.1 del POR Puglia 2000/2006, quest'ultima rivolta al rafforzamento dei sistemi urbani della regione, in direzione della rivitalizzazione economica e sociale attraverso la creazione di servizi specializzati e di funzioni innovative che elevino il livello di qualità della vita dei cittadini.

Lo sviluppo di un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione, in grado di favorire la connessione tra l'asse Nord-Sud interno alla Regione e la comunicazione con le altre direttrici dei Corridoi internazionali n.8 e n.10, è l'idea forza del PIT n.7 che riguarda i comuni della provincia di Brindisi. Il potenziamento delle attività logistiche e di trasporto della città di Brindisi e la funzione di "città porto" da essa esercitata assumono un ruolo rilevante nel perseguimento dell'obiettivo.

La prospettiva di valorizzazione e rivitalizzazione del porto della città di Brindisi si consolida con il Programma Waterfront che ha come obiettivo quello di costruire un sistema logistico integrato per la zona portuale di Brindisi, affinché la città si riappropri del fronte mare e della sua connessione con le rotte d'oriente.

Il Protocollo d'Intesa Preliminare sul Programma Waterfront della città di Brindisi è stato siglato tra Comune, Autorità Portuale, Regione Puglia, Provincia e Camera di Commercio.

In merito alla necessità imprescindibile di mettere in sinergia e condivisione le risorse della città di Brindisi con quelle delle altre città portuali della Puglia, per rendere competitivi i territori rispetto al resto d'Europa, si ricorda come esempio il progetto "Grande Salento", che vuole riconnettere il sistema policentrico salentino al sistema trasportistico europeo integrato.

In questa prospettiva, in sintonia con le Province di Lecce e Taranto si agisce in direzione del consolidamento della vocazione polifunzionale del porto di Brindisi, a partire dal progetto delle "Autostrade del Mare" e della auspicata realizzazione del Corridoio transnazionale VIII.

Infatti la città, insieme con Bari e Taranto, è ricompresa nella piattaforma strategica trans-nazionale pugliese, luogo di cerniera tra l'Italia ed il sistema europeo.

Risultati del Programma

Il Programma Innovativo in Ambito Urbano della città di Brindisi si inserisce in un più consistente programma di riqualificazione in atto nella città da diversi anni ed indirizzato al recupero dei quartieri periferici, al potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità urbana, al miglioramento del rapporto città/porto interno. La dismissione dagli usi ferroviari della tratta congiungente la Stazione centrale "FFS" con la Stazione ferroviaria marittima e la delocalizzazione dello scalo merci della Stazione di Brindisi Centrale sono interventi propedeutici alla realizzazione del processo di riqualificazione urbanistica e riconversione funzionale, obiettivi del Programma. Per risolvere le questioni inerenti la delocalizzazione dello scalo merci della Stazione di Brindisi Centrale in un'altra area, l'Amministrazione comunale ha valutato opportuno accelerare le procedure di realizzazione del nuovo parco merci in località Tutturano. A tal proposito è stato siglato, in data 16/02/2006, un "Accordo di Programma Integrativo" tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Puglia, Provincia di Brindisi, Comune di Brindisi, Autorità Portuale di Brindisi e Consorzio SISRI di Brindisi, che riguarda la linea di intervento 4 "nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi (Costa Morena)-Via Archimede ed il nuovo parco merci Tutturano" del PIT n. 7. Il Comune si è impegnato ad attuare tutte le procedure connesse alla realizzazione del nuovo tratto ferroviario tra la zona portuale ed industriale con il nuovo parco merci in prossimità della Stazione di Tutturano, ivi compresi gli espropri per l'acquisizione del sedime ferroviario della nuova tratta.

Con la valutazione favorevole da parte del nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici della Regione Puglia sulla base di una approfondita analisi costi-benefici con un favorevole grado di finanziabilità dell'opera, il progetto proposto è attualmente in fase di gara.

Comune di Cagliari

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO
“IL PORTALE DI CAGLIARI - LA PIAZZA DELLE STAZIONI.”

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter) € 1.992.897,98

Molo Ichnusa e nuovo scalo crociere (riqualificazione)

Molo Sabaudo e Molo Rinascita (adeguamento tecnico funzionale)



Fonte: Comune di Cagliari

Area di intervento

Il Programma Innovativo interessa l'area fronte mare che ha il suo nucleo centrale nella via Roma e la zona di Piazza Matteotti, terminale dei sistemi di trasporto ferroviario e su gomma.

Obiettivi

Il programma è finalizzato a favorire l'integrazione della città con il suo mare e lo sviluppo del settore turistico, nautico e commerciale, premessa fondamentale per concorrere al rafforzamento della competitività della città, tramite un insieme d'interventi tra loro integrati riconducibili a due linee d'intervento strategiche:

- riorganizzazione delle funzioni portuali;
- riqualificazione del fronte mare della città.

Tali interventi si inseriscono nella *vision* che considera il waterfront come la spina dorsale della Città Metropolitana “Capitale del Mediterraneo” in via di definizione da parte dell'Amministrazione.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Progetto – programma dell'ambito di intervento
- Recupero di Piazza Matteotti
- Recupero dei prospetti dei fabbricati lungo via Sassari –via San Paolo.
- Nuova recinzione portuale Il lotto

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Adeguamento tecnico funzionale Molo Sabaudo
- Riqualificazione aree La Playa
- Nuova Darsena pescherecci
- Riqualificazione Molo Ichnusa e nuovo scalo crociere

Di competenza di RFI:

- Riqualificazione funzionale fabbricato viaggiatori
- Riqualificazione aree Reale Estate (Di competenza di FS RE)

Di competenza del Consorzio Trasporti e Mobilità S.p.A. (CTM):

- Studio trasportistico
- Sviluppo nuove soluzioni linee di trasporto
- Integrazione progetti tecnologici
- Variazione linee filoviarie

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Cagliari
- Autorità Portuale di Cagliari
- R.F.I. S.p.A.
- FS Real Estate
- Consorzio Trasporti e Mobilità S.p.A.

Relazione con altri Programmi

Il Programma Porti e Stazioni è stato inserito in un discorso di riqualificazione già iniziato con la redazione del nuovo Piano Regolatore Comunale. Tale Piano, infatti, insieme al completamento del bacino del Porto Canale, rappresentano delle opportunità importanti per la città, in quanto, l'utilizzo del porto industriale offre interessanti prospettive per il riassetto delle funzioni portuali oltre a rappresentare un'occasione per la realizzazione di un progetto di riqualificazione del fronte mare.

In particolare il Programma ha operato in sinergia con alcune azioni intraprese dall'Autorità Portuale di Cagliari, quali:

- il trasferimento del traffico merci dal porto storico al nuovo Porto Canale;
- il recupero e la valorizzazione del fronte mare di Cagliari, in particolare del tratto prospiciente via Roma, per una sua riqualificazione con funzioni di diportismo nautico;
- il potenziamento del porto di transhipment.

Tra gli obiettivi di programmazione e pianificazione dell'Amministrazione Comunale, inoltre, lo sviluppo dell'intermodalità ha rappresentato e continua a rappresentare un tema centrale come dimostrato dalla presenza di alcuni progetti, quali:

- tunnel viario relativo all'asse di scorrimento litoraneo che confluisce su via Roma. Con quest'intervento si elimina la commistione tra il traffico di attraversamento della città ed il traffico locale, consentendo la trasformazione della via Roma in una grande "piazza sul mare" prospiciente il futuro scalo crociere del molo Ichnusa;
- sistema di trasporto su ferro promosso da C.T.M. S.p.A. (direzione nord-sud), con stazione in Piazza Matteotti;
- sistema di trasporto su ferro promosso dalle Ferrovie della Sardegna (direzione est-ovest): trasformazione della ferrovia esistente, attestata in piazza della Repubblica (parte orientale della città), in ferrovia metropolitana (I tranche) e prosecuzione fino a Piazza Matteotti (II tranche);
- nell'ambito di un più ampio progetto che prevede l'istituzione di un servizio metropolitano sulla tratta ferroviaria esistente Cagliari-Decimomannu, rientra l'ipotesi di realizzazione di un collegamento con l'Aeroporto tramite la realizzazione di una nuova stazione e di un collegamento pedonale meccanizzato. Tale opera è di rilevante interesse per lo sviluppo dell'intermodalità tra i servizi di trasporto ferroviario e quello aereo di Cagliari.
- Piano Urbano della Mobilità e Piano Strategico.

Risultati del Programma

La realizzazione degli obiettivi prefissati che, puntavano, principalmente, alla riorganizzazione delle funzioni portuali e alla conseguente riqualificazione del fronte mare della città, sono stati in parte attuati grazie al lavoro sinergico dei diversi soggetti coinvolti nell'Iniziativa ministeriale.

Per le azioni nodali del Programma, infatti, sono state definite e realizzate, in diverse fasi, le predisposizioni dei bandi di gara e le redazioni dei progetti soprattutto per ciò che concerne il "Progetto ambito di intervento" e la "Riqualificazione di Piazza Matteotti". Agli incontri e Conferenze di Servizi ha partecipato anche la Regione Autonoma della Sardegna, che ha manifestato la sua volontà di apportare il proprio contributo e sostegno alle proposte in campo, riconoscendo l'importanza del ruolo che la città di Cagliari potrebbe assumere all'interno di una rete logistica internazionale. Così come altrettanto rilevante appare

l'azione catalizzatrice affidata al capoluogo regionale nel favorire un sistema turistico integrato ed orientato, anche, verso il potenziamento delle strutture nautiche e diportistiche.

In tale contesto progettuale sono parallelamente proseguite le attività in capo agli altri partner istituzionali che hanno portato alla realizzazione di alcuni degli interventi previsti concorrendo in tal modo alla concretizzazione del quadro progettuale delineato in sede di sottoscrizione del Protocollo di Intesa.

In particolare:

- è stato realizzato il nuovo terminal crociere;
- è stata ultimata la nuova recinzione portuale – 2° lotto;
- sono in avanzata fase di esecuzione i lavori di adeguamento tecnico – funzionale del Molo Sabauda;
- è stata ultimata la sistemazione della Darsena per le attività diportistiche;
- sono in corso i lavori di riqualificazione funzionale del fabbricato viaggiatori stazione FF.S. a cura di R.F.I.

Comune di Carrara

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

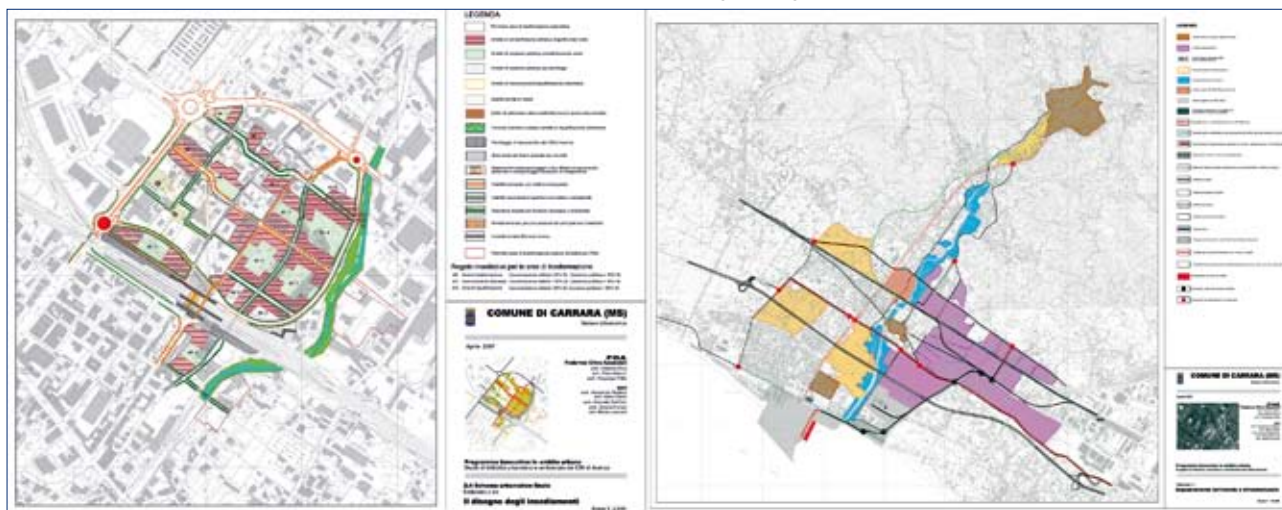
€ 597.801,30

Area di intervento

Il Programma si struttura principalmente attorno a due polarità urbane: la stazione Ferroviaria di Avenza e l'Ambito urbano retroportuale. Quest'ultimo è delimitato da Via Aurelia, Viale XX Settembre, Via Giovan Pietro ed il torrente Carrione.

Inquadramento territoriale ed infrastrutturale

Il disegno degli insediamenti



Fonte: Comune di Carrara

Obiettivi

Il Programma innovativo strutturato dal Comune di Carrara individua uno scenario programmatico generale (infrastrutturale, ambientale ed insediativo) quale sintesi consensuale tra le progettualità espresse dai diversi attori locali (Comune, Rete Ferroviaria Italiana e Autorità Portuale), entro cui innescare specifici progetti finalizzati ad integrare la riqualificazione urbana con la riorganizzazione ed il potenziamento del sistema delle infrastrutture per la mobilità di merci e passeggeri.

In un primo livello – di carattere programmatico, a medio termine - hanno agito unitariamente i tre attori coinvolti, attraverso una progettazione integrata del sistema infrastrutturale di riferimento. Più specificatamente, da un lato, è stata definita la riorganizzazione della rete della circolazione delle merci nell'area in ciascun segmento e vettore (ferroviario, su gomma e marittimo), in grado di contenere e razionalizzare l'impatto che oggi produce sul sistema urbano. Dall'altro lato, in un quadro di potenziamento dell'offerta di servizi del trasporto collettivo (su ferro e su gomma) a scala regionale e locale, sono stati previsti interventi sui nodi della rete, rafforzando le funzioni di interscambio e migliorando l'accessibilità alla rete.

In un secondo livello, di carattere operativo a breve periodo, invece, è stata definita la fattibilità di quegli interventi di trasformazione fisica capaci di innescare processi/progetti di riqualificazione urbana, anche con il coinvolgimento di soggetti privati.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Studio di fattibilità per la realizzazione del Centro Interscambio per la Mobilità (CIM) di Avenza (la nuova polarità urbana);
- Rete della viabilità di accesso al nodo del CIM di Avenza;
- Piazzale del capolinea degli autobus e le relative banchine (CIM di Avenza);
- Aree per la sosta (CIM di Avenza);
- Servizi relativi alla stazione delle autolinee (CIM di Avenza);
- Sovrapasso e sottopasso pedonali (CIM di Avenza);
- Area kiss&ride (CIM di Avenza)

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Il nuovo sistema urbano retroportuale:
- Adeguamento fisico funzionale delle intersezioni con la rete viabilistica locale, che riguarda cinque nodi
- Prolungamento binario ferroviario sul molo di Levante
- Riqualificazione interfaccia porto-città

Di competenza di RFI S.p.A.:

- Lavori di riqualificazione del Fabbicato Viaggiatori della Stazione secondo criteri di miglioramento dei servizi al viaggiatore e di integrazione della Stazione nell'ambito urbano
- Messa a disposizione delle aree di proprietà di circa mq 10.156 funzionali all'attuazione del Programma ed, in particolare, alla realizzazione del CIM di Avenza.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Carrara
- Autorità Portuale di Carrara
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.

Altri Partner non firmatari:

- Privati

Relazione con altri Programmi

Il Programma innovativo in ambito urbano si inserisce in una più ampia operazione di riqualificazione programmata dall'Amministrazione comunale e funzionalmente collegata, tra l'altro al progetto della cd "Strada dei Marmi" (strada che collega i bacini estrattivi della montagna con la zona industriale e portuale) che consentirà la decongestione del traffico pesante dal centro storico. La programmazione sul territorio, infatti, dal carattere fortemente sinergico, punta alla riqualificazione ed al riordino dei nodi infrastrutturali urbani ed alla ridistribuzione sul territorio delle varie funzioni: traffico merci – traffico passeggeri – nuova viabilità. Interessanti sono anche le sinergie con il Piano del PIC Urban II e l'elaborazione della variante al Piano Strutturale oltre che alle politiche di riqualificazione ambientali e funzionali dell'interfaccia porto-città perseguite dall'Autorità Portuale.

Risultati del Programma

L'implementazione del Programma ha rappresentato il momento di verifica degli obiettivi definiti in sede di sottoscrizione del Protocollo d'Intesa.

Lo Studio di Fattibilità del CIM di Avenza rappresenta, senza dubbio, l'azione principale dell'iniziativa ministeriale ed è stato suddiviso in due indagini distinte, con lo scopo di verificare la fattibilità urbanistica e, contemporaneamente, quella infrastrutturale. È importante sottolineare, inoltre, come lo svolgimento parallelo dell'indagine di fattibilità e l'elaborazione della variante al Piano Strutturale della città, abbia consentito l'incontro tra i due percorsi permettendo al primo di assumere le proposte di assetto strutturali maturate in ambito urbano e al secondo, di considerare le condizioni di fattibilità del CIM quali caratteristiche essenziali al perseguimento di una efficace politica di mobilità sostenibile e di riqualificazione territoriale.

La prima fase dello studio ha valutato, nell'ottica della creazione di una nuova polarità urbana e al fine di innescare meccanismi virtuosi di trasformazione di alcune aree industriali marmifere oltre che di riqualificazione generale dell'ambito del CIM, le reali disponibilità e volontà da parte dei privati alle trasformazioni delle proprietà localizzate nell'ambito oggetto di intervento. Infatti, la trasformazione di alcune proprietà, posizionate lungo l'Asse di Viale XX Settembre, è indispensabile ai fini di una più corretta realizzazione del CIM.

Contemporaneamente, lo studio trasportistico ha delineato il nuovo sistema di accessibilità e fornito un primo dimensionamento del centro di interscambio in base non solo ai volumi previsionali di traffico e al dimensionamento delle aree di scambio che l'ambito di riferimento sosterrà (assumendo quale orizzonte temporale di riferimento il 2012), ma considerando anche tipologia ed entità della domanda di trasporto future.

Comune di Catania

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 2.004.466,20

Area di intervento

L'area oggetto del Programma coincide con il tratto di costa che si sviluppa da Ognina al Porto Vecchio.

Veduta del Porto



Veduta della Stazione Centrale



Fonte: Comune di Catania

Obiettivi

Il programma entra in relazione con i progetti e le realizzazioni previsti nell'ambito del rinnovo del nodo ferroviario di Catania, della riqualificazione del waterfront redatto dall'arch. Bohigas del miglioramento dell'accessibilità all'area portuale e della riqualificazione dei quartieri degradati prospicienti la zona portuale-ferroviaria. Tramite questi interventi vengono a delinearsi le condizioni necessarie per anettere nuove aree utili alla riqualificazione di tessuti urbani e della viabilità. Questi stessi interventi sono strettamente legati ed interagiscono con altri già programmati dall'Amministrazione comunale e concordati con l'Autorità Portuale e le Ferrovie. In tal senso sono stati firmati due protocolli di Intesa: il primo tra il Comune di Catania ed RFI S.p.A., il secondo tra il Comune di Catania e l'Autorità Portuale. Gli obiettivi del Programma risiedono, quindi, nella esigenza di intervenire con un processo di trasformazione sul fronte a mare, che conferisca un nuovo ruolo urbano lungo la fascia ad esso prospiciente, non solo con un rinnovato "affaccio" dei quartieri residenziali e storici, ma anche attraverso un nuovo sistema di trasporto integrato. Gli interventi consistono nella progettazione di opere pubbliche (strade, spazi pavimentati pedonali, passerelle), nuovi varchi di accesso all'area portuale, servizi di accoglienza turistica (nuova Stazione marittima e recupero della ex-dogana), riqualificazione di ambiti legati ai tessuti urbani storici (Ognina, Civita); su queste si innesta una parte di studio ed individuazione delle possibilità di coinvolgimento del partenariato privato al fine del sostegno economico delle operazioni di trasformazione, della rivitalizzazione funzionale dei tessuti urbani riguardanti, della riconfigurazione dell'offerta di servizi (alla città ed ai turisti o passeggeri in arrivo/partenza via mare) dell'area portuale.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Pianificazione in aree di interazione tra porto e città
- Supporto al RUP ed al Coordinatore
- Studi di fattibilità
- Progettazione, preliminare, definitiva ed esecutiva di interventi pubblici
- Realizzazione interventi pubblici.

La stessa Amministrazione comunale si è inoltre impegnata (art.8 del Prot.d'Intesa) a:

- Predisporre gli atti amministrativi e di pianificazione urbanistica idonei a reperire risorse dai privati, secondo il piano di

reperimento

- Progettare il waterfront da Ognina a P.zza Europa
- Realizzare la viabilità dei due tratti Ognina-Rotolo
- Realizzare la viabilità Rotolo-P.zza Europa
- Realizzare il parcheggio interrato di P.zza Europa
- Realizzare la riqualificazione degli spazi antistanti la chiesa di Ognina.

Di competenza di RFI, Gruppo Ferrovie dello Stato:

- Attuazione dei lavori riqualificazione funzionale del Fabbricato Viaggiatori della Stazione centrale di Catania
- Realizzazione delle opere infrastrutturali come indicate nel Protocollo d'Intesa con il Comune
- Collaborazione con il Comune e gli altri partners, partecipando a eventuali studi di fattibilità e/o Gruppi di Lavoro, per la predisposizione di tutti gli atti tecnici ed amministrativi necessari
- Agevolazione del processo di riqualificazione nelle aree di intervento anche con operazioni immobiliari inerenti il proprio patrimonio
- Partecipazione ai modelli gestionali da concordarsi con gli altri sottoscrittori o individuati nel contesto degli approfondimenti congiunta-mente condotti.

Di competenza dell'Autorità Portuale sono:

- Delocalizzazione alloggi della Capitaneria di porto e demolizione dell'immobile esistente.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Catania
- Autorità Portuale di Catania
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.

Relazione con altri Programmi

Tra le iniziative che vedono impegnate l'Amministrazione Comunale, di particolare interesse risulta il programma S.I.S.Te.M.A., ma va certo ricordato anche il PUM, del quale è titolare la Provincia Regionale di Catania, e non in ultimo il Piano Strategico, aggiudicato nel marzo 2006.

Risultati del Programma

Al fine di collegare il tessuto della città con il porto, nonché favorire l'integrazione della città con il suo porto, che assumerà il ruolo di volano turistico e di apertura verso la città, il Programma tende a creare interrelazioni con il mare che lambisce l'intera area d'intervento: è previsto l'interramento (già inserito nella Legge Obiettivo) della Stazione Ferroviaria e dell'intera linea ferroviaria. Gli interventi che rientrano nell'area portuale costituiscono interventi di integrazione-interrelazione tra la struttura portuale e il centro storico.

Il disegno generale delle trasformazioni previste dall'Amministrazione utilizza come masterplan il progetto sviluppato dallo studio MBM (Martorell, Bohigas & MacKay) di Barcellona (E). Questo interviene sull'intera estensione del water-front urbano, dal porticciolo di Ognina al Porto, riprendendo le aree già destinate a strade, verde e servizi pubblici, del PRG vigente; le stesse sono riconfermate dal nuovo PRG, (in fase di adozione da parte del Consiglio comunale) e garantiscono la piena conformità urbanistica. Le previsioni del PRG sono inoltre integrate da quanto disposto dal Piano dei parcheggi del Comune di Catania: nella zona sono previsti parcheggi scambiatori multipiano interrati, da realizzarsi in project-financing.

Parte degli interventi che interagiscono con questo programma sono in corso ed alcuni in fase di completamento.

Comune di Civitavecchia

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO – PORTI E STAZIONI

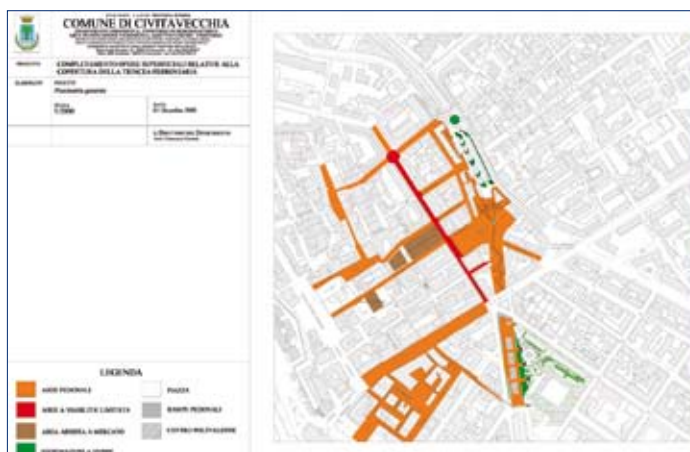
Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.098.043,88

Area di intervento

Il perimetro territoriale oggetto del programma innovativo è molto ampio e comprende: il porto storico, il centro storico, il water front, l'area della copertura della trincea ferroviaria e le aree urbane correlate, le aree comunali del Pincio, la fabbrica del cemento in corso di dismissione, la dismessa centrale elettrica di Fiumaretta, il Forte di San Michele Angelo detto "Michelangelo", la "Marina", il lungomare Garibaldi, del "Pirgo" e della "Lega navale", le aree della stazione ferroviaria e quelle di RFI incluse nella Variante 31 e la viabilità di accesso da Nord e da Sud.

Centro Storico e Zone Pedonali



Porta Livorno restaurata



Fonte: Comune di Civitavecchia

Obiettivi

Il recupero della vocazione turistica della città e l'implementazione della ricaduta derivante dall'incremento del traffico crocieristico e passeggeri già in essere e in ulteriore crescita, rappresentano gli obiettivi principali del Programma. Sono, inoltre, oggetto del Programma innovativo la verifica della fattibilità e coerenza urbanistica dei programmi previsti in passato dallo stesso Comune e dagli altri Enti che operano sul territorio e l'individuazione e costruzione di un sistema "virtuoso" che regoli e coordini il recupero e lo sviluppo della città attraverso il riscontro dei programmi di area vasta (Prusst, PUM, aree integrate L.R. 40/99, Contratti di quartiere ecc), condotti dall'Ufficio Consortile Interregionale della Tuscia con finanziamenti comunitari, ministeriali e regionali.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

Recupero urbano del centro storico e riqualificazione ambientale del sistema pedonale e delle zone retroportuali e delle aree ferroviarie cedute al Comune, realizzazione di zone direzionali e di servizi e riorganizzazione funzionale del nucleo urbano centrale con impianti e parcheggi pubblici:

- progetto urbano unitario del lungomare Thaon de Revel con le attrezzature balneari e per spettacoli del Pirgo, del Viale Garibaldi con la riqualificazione della Marina, della copertura della trincea ferroviaria in connessione con la zona Italcementi di cui al punto seguente e delle aree del mercato centrale, del completamento e la sistemazione a verde del lungoporto Gramsci, con realizzazione di parcheggi interrati e fuori terra nelle zone di interscambio;
- recupero dell'area dello stabilimento Italcementi con recupero delle risorse spaziali di alcuni elementi di archeologia industriale;
- realizzazione di aree per grandi eventi e attrezzature turistiche e culturali nella ex centrale termoelettrica della Fiumaretta e del Bagno Penale di Pio IX.

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Riqualificazione urbanistica, ambientale, architettonica e funzionale del Porto storico, con il recupero delle caratteristiche spaziali originarie del bacino principale e della darsena romana e la riproposizione planovolumetrica delle quinte e delle emergenze per gli ambiti monumentali;
- sistemazione del fronte portuale dal Varco Sud al Prato del Turco, restauro del Muraglione di Urbano VIII con ripristino della Porta Livorno e della Fontana di Benedetto XIV, ripristino della Scaletta di collegamento tra la Calata e la Città, liberazione dai manufatti incongrui e sistemazione a verde delle aree a ridosso dei Bastioni del Sangallo e della Fortezza Bramantesca da destinare ad attività culturali;
- restauro del Muro di Pio VII e costruzione dell'edificio della Pesca con sala delle aste, uffici, magazzini e celle frigorifere, ristorante, palestra, rampe e giardino botanico della flora mediterranea;
- sistemazione temporanea della stazione marittima insistente nel sito del distrutto arsenale del Bernini che secondo le previsioni del Piano di Assetto del Porto Storico verrà ricostruito;
- restauro del Fortino del Lazzaretto e ricostruzione delle volumetrie esistenti;
- ricostruzione della Rocca;

Di competenza di R.F.I.:

- Riqualificazione funzionale del Fabbricato Viaggiatori;
- Realizzazione del nuovo piano del ferro e nuovo impianto ACEI;
- Interventi ricompresi nella Variante 31.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Civitavecchia
- Autorità Portuale di Civitavecchia
- R.F.I. S.p.A.
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Regione Lazio

Relazione con altri programmi

L'Amministrazione comunale si è posta l'obiettivo di organizzare e integrare una serie di interventi progettuali e di iniziative programmatiche, in parte già predisposte o avviate, in un quadro economico-finanziario organico con la programmazione dei canali di finanziamento delle opere pubbliche (Docup Obiettivo 2, Cassa dd.pp., Fondi Cipe) e in un disegno di piano unitario. Un disegno che tiene conto dei caratteri spaziali e dei valori storici del territorio considerati elementi qualificanti, delle istanze di sviluppo sia dei grandi operatori (Autorità portuale, attività produttive di tipo tradizionale, grandi sedi commerciali, ecc.) sia delle PMI presenti e di futuro impianto, operanti nel settore produttivo di carattere innovativo e logistico.

La programmazione, quindi, si è mossa seguendo alcuni criteri fondamentali:

- integrazione delle istanze del polo produttivo intermodale, delineato nell'ambito settentrionale del territorio comunale, con le esigenze del sistema insediativo - relazionale e il rispetto delle regole di carattere storico-ambientale di Civitavecchia;
- articolazione degli interventi/programmi su due livelli di relazione: territoriale/regionale e locale;
- indirizzo e coordinamento delle attività in corso, finalizzate, oltre ad un rapido compimento, alla individuazione di quelle azioni di corollario necessarie al raggiungimento degli obiettivi di settore.

Risultati del Programma

Il programma innovativo in ambito urbano ha rappresentato per il Comune di Civitavecchia l'occasione per sperimentare un processo virtuoso, coordinato da un unico soggetto tecnico – l'Ufficio Consortile Interregionale della Toscana –, relativamente alle problematiche insite nel discorso della rigenerazione urbana, funzionale, economica e sociale di quei contesti territoriali connotati dalla presenza di infrastrutture nodali, quali il Porto, le Stazioni ferroviarie (centrale e marittima) e delle altre attrezzature di interscambio tra i traffici marittimi e quelli terrestri. In tale processo, il dialogo con l'Ente di governo portuale assume una particolare rilevanza, in quanto sono stati individuati quegli interventi in grado di avviare una pianificazione condivisa finalizzata all'integrazione del porto con la città, con il sistema territoriale della "Piattaforma logistica medio-tirrenica" e in generale con le diverse direttrici dei collegamenti europei e mediterranei.

La verifica, della fattibilità e coerenza urbanistica dei programmi che insistono sul territorio di Civitavecchia, condotta da giovani professionisti a progetto con tutor di altissimo livello scientifico (Vittoria Calzolari, Mario Ghio, Corrado Placidi) ha visto anche il completamento degli studi sulla storia urbana sviluppati negli anni dal capogruppo con la redazione di una Carta delle stratificazioni storiche informatizzata e georeferenziata, accompagnata da ricostruzioni e vedute dell'artista Arnaldo Massarelli.

Comune di Genova

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI: “IL QUARTIERE RESIDENZIALE DI PRÈ COMPRESO NEL CENTRO STORICO DI GENOVA, SITUATO IN ADIACENZA ALLA STAZIONE FERROVIARIA DI PRINCIPE E AL BACINO DEL PORTO ANTICO TRA LA STAZIONE MARITTIMA, LA DARSENA COMUNALE E PONTE PARODI”

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 3.648.450,33

Area di intervento

L'area individuata è molto vasta e circonda l'area residenziale di Prè, posta nella parte occidentale del centro storico e compresa tra la stazione ferroviaria di Principe e le aree portuali frontistanti, recentemente annesse alla città per insediarvi servizi urbani qualificati.

Ambito di intervento

Porto Antico



Fonte: Comune di Genova

Obiettivi

Oggetto del Programma “Porti e Stazioni” del Comune di Genova è il recupero della parte occidentale del centro storico attraverso opere di riqualificazione a scala urbana (come l'annessione del porto storico alla città e l'insediamento di grandi e qualificati servizi pubblici) e di recupero della residenzialità.

L'Amministrazione comunale ha da tempo, a partire dalla revisione del Piano Urbanistico Comunale, individuato come obiettivi strategici il rafforzamento della centralità del centro storico, la realizzazione di un adeguato sistema di accessibilità, l'insediamento di servizi qualificati, il sostegno al recupero, assieme al miglioramento dell'area portuale della città vecchia di Genova, in modo da renderla più vivibile per i residenti e più interessante e attraente per i turisti.

Obiettivo primario del Programma è quindi l'integrazione tra il centro storico e il porto antico.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Potenziamento del ruolo urbano della stazione ferroviaria di Principe
- Miglioramento delle connessioni con l'area portuale riqualificata ad usi urbani, in particolare con il progetto di sistemazione di Ponte Parodi, intervento di grande portata che coinvolge la risistemazione della viabilità urbana (rotatoria di via Buozzi) e la partecipazione di numerosi enti (Autorità Portuale, Regione)
- Riqualificazione delle aree residenziali di Prè
- Riqualificazione ambientale del quartiere
- Attività di assistenza tecnica.

Di competenza di RFI:

- Rifunionalizzazione del sottopasso pedonale di collegamento tra Stazione di Porta Principe e le aree del porto, anche in connessione con il progetto di riqualificazione della Stazione Principe
- Alla Società Ferrovie Real Estate p.a. compete la predisposizione studio di fattibilità per la riqualificazione dell'edificio di proprietà (Palazzo Rosso)

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Stazione marittima
- Viadotto Cesare Imperiale

Di competenza della Regione Liguria (interventi cofinanziati):

- Nodo di interscambio di Principe (2° lotto)
- Sottopasso Principe-Metropolitana
- POI Prè-Pozzo
- Piazza dello Statuto

È in corso di definizione la partecipazione ad altri interventi particolarmente nell'area di via Buozi.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Genova
- Autorità Portuale di Genova
- Ferrovie dello Stato
- Società Real Estate S.p.A.
- Società R.F.I. S.p.A.
- Regione Liguria

Relazione con altri Programmi

La maggior parte degli interventi previsti si colloca all'interno di un più ampio piano di riqualificazione del centro storico della città e presenta numerose relazioni con altri programmi di finanziamento:

- la complessiva riqualificazione del nodo di interscambio di Principe, individuata quale progetto di interesse regionale, è stata inserita nel piano integrato della mobilità di cui alla delibera di C.C. 115/2002;
- il PRUSST ha finanziato il concorso internazionale per il progetto di riqualificazione di Ponte Parodi;
- il programma URBAN II ha finanziato alcune azioni direttamente concorrenti con il Programma Innovativo per la riqualificazione dell'area di Prè;
- la riqualificazione di via Gramsci, via Balbi, Commenda di Prè è stata finanziata con i fondi per "Genova 2004", Capitale Europea della cultura.

Risultati del Programma

Il processo di riqualificazione del centro storico della città di Genova è certamente uno dei più significativi e innovativi interventi promossi negli ultimi anni nella città, per la vastità dell'ambito di azione e la diversificazione degli strumenti operativi. Le risorse derivanti dal programma Porti e Stazioni sono determinanti per l'attività di riqualificazione attivata.

Il quadro complessivo degli interventi proposti dal Programma prevede infatti un cospicuo volume di investimenti, in cui convergono le risorse dei diversi soggetti, ovvero il Comune di Genova, le Società Rete Ferroviaria Italiana e Real Estate, l'Autorità Portuale di Genova, la Regione Liguria ed investitori privati.

Numerosi interventi previsti che interessano il settore delle infrastrutture e della mobilità sono in fase di realizzazione (nodo di interscambio di Principe 2° lotto, via Prè, piazza S. Elena), saranno a breve cantierati salita S. Giovanni, via Gramsci, piazza Statuto, mentre sono in fase progettuale piazza S. Carlo, piazza dello Scalo, l'accesso all'ascensore di Montegalletto.

Si tratta di un programma in movimento, i cui esiti saranno più chiari nel breve-medio periodo, con una probabile estensione della riqualificazione delle aree di margine tra città e porto verso ponente, fino al nodo autostradale di Genova ovest.

Comune di La Spezia

“PROGRAMMA INNOVATIVO NELL'AMBITO URBANO DELLA SPEZIA:
QUARTIERI VALDELLORA - CANALETTO – FOSSAMAISTRA”

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 941.017,37

Area di intervento

Il programma Porti e Stazioni si inserisce nello scenario di riqualificazione delle aree del Levante, quelle più esposte alle problematiche ambientali determinate dall'espansione del porto, costituendo così per La Spezia un'occasione di attivazione di opere cruciali per la riqualificazione della città a contatto con il porto e per la riorganizzazione della logistica e delle infrastrutture.

Passerella fascia di rispetto



Fonte: Comune di La Spezia

Obiettivi

Il Programma del comune di La Spezia prevede interventi di completamento e di messa a regime di opere infrastrutturali portuali, con la dismissione di zone portuali e ferroviarie non più operative ed il loro riutilizzo per la città; la riqualificazione di aree strategiche all'interno dei quartieri (centri fieristici, sportivi, direzionali e ricreativi); la realizzazione di una nuova stazione passeggeri nello scalo di Valdellora e la riqualificazione del tessuto esistente dei quartieri di Canaletto e Fossamastra, per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini residenti attraverso interventi che mitigano alcuni disagi per la popolazione derivati dalla vicinanza al porto e alle attività a questo connesso, in particolare alla questione della viabilità e del rumore. Più specificatamente il Comune di La Spezia ha l'obiettivo di:

- recuperare l'identità territoriale dei quartieri Canaletto e Fossamastra e della coesione sociale;
- definire uno sviluppo urbanistico dell'area del Levante in grado di salvaguardare la qualità della vita dei cittadini, prestando attenzione anche alla destinazione e valorizzazione di aree a finalità produttiva ed economica;
- migliorare la qualità della residenza attraverso programmi di finanziamento finalizzati alla riqualificazione del patrimonio edilizio privato.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Concessione di finanziamenti ai proprietari privati per opere finalizzate all'abbattimento dell'inquinamento ambientale, ai sensi della normativa vigente
- Realizzazione fascia di rispetto porto-città – prima fase
- Studio di fattibilità.

Di competenza delle Ferrovie dello Stato:

- Rifunionalizzazione del Fabbricato Viaggiatori
- Partecipazione allo studio di fattibilità.

Di competenza dell'Autorità portuale:

- partecipare alla riconfigurazione complessiva della linea di costa e dismissione primo bacino portuale

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di La Spezia
- Autorità Portuale di La Spezia
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Società Real Estate S.p.A.
- Regione Liguria
- R.F.I. S.p.A.

Altri partner non firmatari:

- ANAS
- Centro fieristico

Relazione con altri Programmi

Molti degli interventi inseriti nel Programma Porti e Stazioni sono la prosecuzione di altri progetti finanziati con altri Programmi, in particolare dal PRUSST; il proseguimento di Porti e Stazioni è invece il programma denominato "Progetto Pilota", che prevede interventi a livello provinciale con la realizzazione, tra gli altri, della metropolitana leggera; un terzo dei finanziamenti sono destinati al Comune di La Spezia per il bando sulla fattibilità economica della dismissione dello scalo di Valdellora.

Tra il 2001 e il 2006 nel Comune di La Spezia sono state realizzate due opere fondamentali per il miglioramento delle connessioni interportuali e quindi dell'intermodalità:

- piazzale Stagnoni, uno spazio di sosta attrezzato per gli automezzi, varco doganale e collegamento diretto tra il raccordo autostradale e il porto.
- Galleria Subalvea, che consente il collegamento tra l'area di sosta e il porto.

Questo progetto è stato realizzato grazie ad un accordo tra Autorità portuale e ANAS-Salt e, benché non faccia parte direttamente del Programma Porti e Stazioni, si inserisce nel più complessivo miglioramento delle relazioni tra porto e città.

Gli interventi del programma Porti e Stazioni contribuiscono al potenziamento anche del trasporto ferroviario.

Un progetto fondamentale è la dismissione di Calata Paita per la realizzazione del nuovo waterfront.

Risultati del Programma

Gli interventi previsti nel Programma Porti e Stazioni fanno parte di un più generale ripensamento delle logiche di sviluppo della città e di riqualificazione della zona portuale (il *waterfront*) in modo che sia usufruibile non solo per le attività portuali ma anche per i cittadini.

Le azioni più rilevanti attivate con il programma e in parte già realizzate sono, *nell'ambito della riqualificazione ambientale* dei quartieri a contatto con il porto:

- progettazione della fascia di rispetto portuale (passerella di connessione pedonale tra Fossamastra e Canaletto)
- Piano del Colore della palizzata storica del Canaletto
- finanziamento di opere di mitigazione dell'impatto acustico (Il Comune della Spezia, in attuazione al Programma Innovativo in Ambito Urbano, quartieri del Canaletto e Fossamastra, ha previsto la concessione di contributi ai proprietari di immobili ad uso abitativo e ad uso commerciale ed ufficio per l'abbattimento dei livelli di inquinamento acustico causato da fonti esterne che provocano disturbi alle attività umane ed alla salute umana).

Nell'ambito della progettazione del nuovo assetto ferroviario e delle nuove centralità urbane:

- incarico di progettazione urbanistica e studio di fattibilità economica della nuova stazione di Valdellora, successivamente ad un seminario con la facoltà di architettura di Genova sul tema;
- pianificazione del nuovo assetto ferroviario urbano e portuale, finalizzato ad ottenere un assetto complessivo della rete RFI tenendo conto della dismissione dello scalo Spezia marittima e di una sua sostituzione all'interno del porto sinergica con Santo Stefano Magra e il riuso dello scalo merci di Valdellora.

Comune di Livorno

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

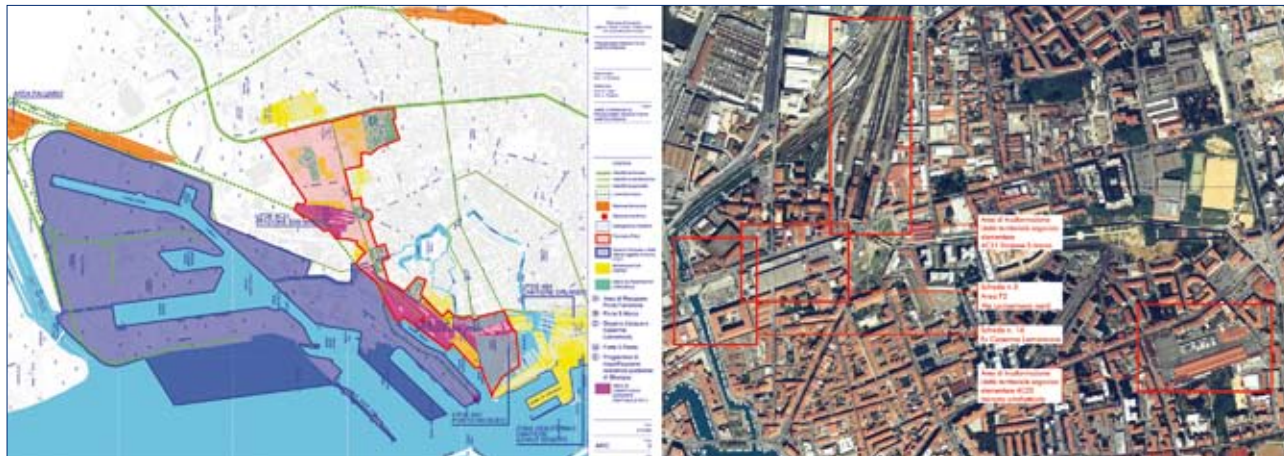
€ 1.732.590,72

Area di intervento

Il perimetro territoriale oggetto di intervento è delimitato dalle aree portuali, dall'area della Stazione Centrale, dalla Stazione San Marco e dall'area di Livorno Calambrone.

Aree connesse al Programma Innovativo in ambito urbano

Ambiti ad elevato valore strategico all'interno del Programma Innovativo in ambito urbano



Fonte: Comune di Livorno

Obiettivi

Gli obiettivi del Programma Innovativo del Comune di Livorno sono stati declinati in tre assunti fondamentali:

- miglioramento del trasporto pubblico locale, della mobilità urbana e della logistica legata al trasporto delle merci;
- attivazione dei grandi motori di trasformazione connessi al miglioramento delle condizioni urbane, alla terziarizzazione e al loisir;
- sperimentazione di modelli valutativi, organizzativi e progettuali di strutture tecnico gestionali aperte e multisettoriali.

In particolare, l'Amministrazione comunale attraverso l'iniziativa ministeriale ha puntato sul rilancio di alcuni punti nevralgici della città, quali:

- *Stazione Centrale*. Miglioramento della fruibilità, della quantità e qualità dei servizi connessi al passante ferroviario. attraverso la realizzazione di un parcheggio a servizio della stazione e dei residenti e la riqualificazione della piazza antistante la stazione, Piazza Dante.
- *Stazione San Marco*. Delocalizzazione delle attività legate al trasporto merci presenti e riuso a fini urbani
- *Stazione di Livorno Calambrone*. Trasferimento delle attività legate al trasporto merci dall'area stazione San Marco

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Costituzione e gestione dell'Ufficio di Scopo e affidamento di incarico di supporto alle attività dello stesso
- Riqualificazione Piazza Dante

Di competenza di RFI:

- Studio di Fattibilità per realizzare il complesso di interventi di riqualificazione urbana nell'area della Stazione ferroviaria San Marco secondo le previsioni del PRG
- Studio di Fattibilità per realizzare un collegamento ferroviario viaggiatori tra Livorno Centrale e il Porto Marittimo viaggiatori (ex Livorno Porto Vecchio)
- Progettazione e realizzazione di un parcheggio pubblico di scambio a pagamento di parte dell'area di pertinenza ferroviaria della Stazione Centrale

- Interventi di rifunionalizzazione del Fabbricato Viaggiatori
- Interventi di completamento per rendere indipendenti i servizi di terminalizzazione sulla Sponda est ed ovest della Darsena Toscana del Porto Industriale
- Lavori per lo spostamento della attività ferroviarie nell'area della Stazione Calambrone
- Studio di Fattibilità per il potenziamento del sistema e per la movimentazione treni nella parte nord del Porto Industriale

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Demolizione dei capannoni presenti nella Calata Sgarallino
- Studio di Fattibilità per la cessione ad uso pubblico delle aree non più destinate ad uso portuale come da Piano particolareggiato della Calata Sgarallino e della Stazione Marittima
- Ripristino (progettazione e attuazione) della corona d'acqua intorno alla Fortezza Vecchia nell'ambito del processo di valorizzazione dei monumenti cittadini
- Studio di prefattibilità per l'inserimento nel Programma Inovativo dell'accordo con l'Autorità Portuale, Soprintendenza, Provincia di Livorno per la valorizzazione del Sistema dei Fossi e delle Fortificazioni

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Livorno
- Autorità Portuale di Livorno
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- RFI S.p.A.

Altri Partner non firmatari:

- Regione Toscana
- Privati

Relazione con altri Programmi

Il Programma è stato inserito in un discorso di programmazione mirata alla riqualificazione urbana, di decennale esperienza, presentando un forte carattere di continuità con le diverse iniziative in corso.

L'ambito individuato, infatti, è contemporaneamente interessato da un Programma di Riqualificazione Urbana (Mura Lorenese), 2 Contratti di Quartiere, un Programma di Recupero Urbano (Luogo Pio), un Programma Integrato di Intervento (art.16 della L.179/92) e un programma URBAN Italia (il Comune di Livorno è inserito nella rete delle città URBAN e URBACT)

In tale contesto, inoltre, è stato individuato un legame con la STU di Porta a mare, operante nelle aree degli ex Cantieri Orlando, per dare seguito all'azione di rifunionalizzazione verso nord del fronte mare iniziato con la restituzione ai cittadini della fascia del lungomare.

L'attenzione dell'Amministrazione verso quelle attività che, superando la logica della mera realizzazione di interventi programmati a scala locale, offrono la concreta possibilità di interagire con altre iniziative presenti sul territorio nazionale e internazionale, ha consentito la collaborazione e condivisione degli obiettivi programmatici con la Regione Toscana in relazione a:

- Partenariato Locale per la realizzazione delle attività del Progetto WATERFRONT – MED (Programma INTERREG III B Mediterraneo Occidentale. Nell'ambito di tale iniziativa, al Comune di Livorno è affidata la realizzazione di indagini conoscitive sull'area del Waterfront.
- Iniziative coordinate per lo sviluppo del Progetto "Piattaforma Logistica Costiera", finalizzate alla realizzazione di un asse attrezzato tra Livorno, Collesalveti e Pisa.

Risultati del Programma

Il Programma di Livorno si connota, a partire dalle fasi iniziali che hanno portato alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa, per il sistema di relazioni stabilitosi tra i vari soggetti coinvolti, basato sulla reale collaborazione nello svolgimento delle funzioni di propria competenza. Un efficace strumento per il superamento delle diverse problematiche che si sono presentate nel percorso attuativo del Programma, oltre che per l'individuazione di comuni obiettivi di sviluppo del territorio, è rappresentato dal Tavolo di Coordinamento, costituito dai rappresentanti del Comune, Autorità Portuale ed RFI, e che è stato attivato e gestito dall'Ufficio di Scopo. Inserito all'interno dell'Unità Organizzativa Urbanistica, all'Ufficio di Scopo competono la gestione tecnica, economica ed amministrativa del Programma. Tale assetto organizzativo ha permesso di effettuare le verifiche di fattibilità economico-finanziaria, tecnico-ambientale e giuridico-amministrativa, in house, attivando, solo all'occorrenza, le collaborazioni specialistiche esterne. Il continuo evolversi degli scenari internazionali in materia di intermodalità e reti territoriali, inoltre, ha fatto emergere la necessità di effettuare un'opera di rivisitazione degli interventi inizialmente previsti al fine di individuare quelle linee

di azione in grado di integrare il territorio livornese in un sistema strategico a scala nazionale ed internazionale.

Comune di Messina

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 2.959.025,74

Area di intervento

Il Programma Innovativo investe una porzione di territorio adiacente la costa ionica delimitata a Nord dalla zona Falcata (Stazione Marittima) ed a Sud dallo Svincolo Autostradale di Tremestieri (Porto di Tremestieri).

Stazione Messina C.le - Marittima

Ambito di intervento



Fonte: Comune di Messina

Obiettivi

Obiettivo Generale:

- Ridisegnare tessuti urbani degradati e sottoutilizzati ripensando, quale tema di fondo, sia il sistema infrastrutturale urbano di Messina - come nodo strategico e redistributore di flussi tra i Corridoi TEN 1 ed 8 ed il Corridoio Meridiano - che il rapporto tra aree urbane e mare (sistema waterfront).

Obiettivi Specifici:

- Miglioramento dei collegamenti intermodali (mare, gomma, ferro) disimpegnando totalmente il centro urbano;
- Riduzione della marginalità dei villaggi della zona Sud ed il centro urbano;
- Riqualficazione e rifunzionalizzazione di insediamenti residenziali, aree industriali ed artigianali sottoutilizzate, sedimi infrastrutturali dismessi e/o sottoutilizzati.

Interventi previsti

Di competenza del Comune

- Costituire con il Ministero delle Infrastrutture, con la Regione Siciliana, con la Provincia Regionale di Messina, Con RFI S.p.A. e con l'Autorità Portuale un Comitato Tecnico Politico al fine di valutare i lavori propedeutici alla redazione del Piano Strategico e di approvare la stesura finale del Piano;
- Indire una procedura ad evidenza pubblica per la redazione di un programma strategico per la valorizzazione urbanistica, economica, sociale e direzionale della porzione del territorio che si estende dalla Zona Falcata allo Svincolo Autostradale di Tremestieri;
- Promuovere la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana o altra società per azioni, ove tali strumenti siano compatibili con le risultanze del piano strategico e, comunque, attivare tutte le procedure anche di coinvolgimento dei soggetti privati, secondo le risultanze del medesimo piano.

Di competenza dell'Autorità Portuale

- Redazione di uno Studio di Fattibilità della strada di collegamento tra il porto e lo svincolo autostradale di Tremestieri;
- Esecuzione dei lavori di pulizia e messa in sicurezza di aree della zona Falcata interessate dai lavori di bonifica attuati dal Comune di Messina;
- Esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria e messa a norma della cabina di trasformazione, dell'impianto di illuminazione, delimitazione e chiusura del molo Norimberga del Porto di Messina.

Di competenza delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

- Adeguare il tratto di linea compreso tra Giampilieri e Messina ad un servizio ferroviario metropolitano;
- Subordinatamente all'attraversamento stabile sullo Stretto ed alla disponibilità dei relativi finanziamenti, realizzare la nuova stazione "Messina Passante" oltre i necessari adeguamenti all'infrastruttura ferroviaria;
- Attuare i lavori di riqualificazione funzionale dei Fabbricati Viaggiatori delle Stazioni centrale e marittima di Messina;
- Collaborare con il Comune di Messina per la predisposizione di tutti gli atti tecnici ed amministrativi necessari per l'attuazione del Programma;
- Partecipare al Tavolo Tecnico di Concertazione di cui al preliminare d'intesa siglato da RFI, Comune di Messina ed Autorità Portuale per il progetto di collegamento tra l'autostrada A20 ed il porto;
- Partecipare ai modelli gestionali che saranno concordati con gli altri sottoscrittori o individuati nel contesto degli approfondimenti congiuntamente condotti;
- Agevolare il processo di riqualificazione nelle aree d'intervento anche con operazioni immobiliari inerenti il proprio patrimonio.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa

- Comune di Messina
- Autorità Portuale di Messina
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.

Altri Partner non firmatari:

- Regione Sicilia
- Provincia Regionale di Messina
- Consorzio A.S.I.
- I.A.C.P.

Relazione con altri Programmi

Il Programma agisce in relazione alle trasformazioni previste nell'ambito dell'ammodernamento del nodo infrastrutturale di Messina. L'Amministrazione Comunale, quindi, coglie – attraverso il Programma – l'occasione per rafforzare ulteriormente una serie di azioni che intervengono lungo la fascia litoranea, mirando (nel lungo periodo e conseguentemente alla completa trasformazione del nodo infrastrutturale messinese) a modificare il funzionamento della struttura urbana: dal pettine attuale, con diversi problemi di interconnessione tra zone di città (in special modo i villaggi della zona sud) ad una struttura lineare consistente di nuove concentrazioni di servizi di qualità, riqualificazione del water-front, nuove modalità di trasporto urbano e metropolitano. Questa strategia si lega all'intero quadro delle infrastrutture del nodo infrastrutturale di Messina, che riguarda più ampiamente le connessioni tra la Sicilia e la Penisola e che vede come principale punto di forza la centralità dell'Area dello Stretto quale crocevia tra i Corridoi TEN 1 ed 8 ed il Corridoio Meridiano.

Il Programma si collega, idealmente anche alle azioni intraprese nell'ambito del PRUSST "Messinaperil2000" che vede in corso di definizione, a cura dell'arch. Bohigas ed altri, il MasterPlan per lo sviluppo dell'area tirrenica a nord della città (località Mortelle-Tono), vedendo così il naturale compimento di una visione strategica di una lunga fascia urbana costiera (circa 20 km) estesa tra lo Ionio ed il Tirreno.

I due masterplan vengono ad agire su due zone, estremamente sensibili, della complessiva strategia di trasformazione; l'una caratterizzata dalla potenziale vocazione turistico-ricettiva (dovuta anche all'affaccio verso le Eolie e all'attestamento in direzione dello scalo di Milazzo); l'altra a carattere più di servizio di scala metropolitana lungo la direttrice Messina-Catania, dorsale interessata, inoltre, dallo sviluppo del progetto S.I.S.Te.M.A.

Risultati del Programma

Il Programma di Messina focalizzava l'attenzione sulle trasformazioni previste in relazione all'ammodernamento del nodo infrastrutturale di Messina poggiando, fondamentalmente, sull'ipotesi della realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto. L'accantonamento di quest'ultima ipotesi, almeno nel medio termine, ha fatto emergere, in maniera preponderante, soprattutto in sede di attuazione dell'iniziativa ministeriale, il tema delle connessioni urbane del Corridoio 1 e, cioè, quello di sviluppare un sistema di reti locali tali da ridurre le marginalità rispetto ai nodi di primo livello ad essa più prossimi; ed evidenziando, quindi, la

necessità per la stessa città di Messina, di candidarsi a diventare “piattaforma intermodale naturale” e rilanciare, in tal modo, il ruolo della portualità commerciale oltre che il potenziamento delle infrastrutture connesse alle autostrade del mare. Tale questione ha così richiesto una opera di rivisitazione degli interventi inizialmente individuati in sede di sottoscrizione del Protocollo d’Intesa.

Sono, invece, proseguiti gli interventi previsti, compatibilmente con la nuova riconfigurazione della struttura generale del Programma, di competenza dell’Autorità Portuale e di RFI.

Comune di Napoli

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 2.922.290,87

Area di intervento

Il Programma Innovativo in ambito urbano di Napoli interessa due zone, situate lungo la fascia costiera cittadina, in cui i problemi del rapporto terra-mare assumono importanza prioritaria: *San Giovanni a Teduccio* (il tratto di costa compreso tra il confine orientale del porto commerciale e il limite orientale del Comune di Napoli) e *Mergellina* (il tratto di costa tra Largo Sermoneta e Piazza della Repubblica, comprendente il porto di Mergellina, e la parte urbana retrostante fino al versante collinare alle spalle della stazione FS).

Ambito di intervento nell'area di Mergellina Ambito di intervento nell'area di San Giovanni a Teduccio



Fonte: Comune di Napoli

Obiettivi

Nei due ambiti di intervento di San Giovanni a Teduccio e Mergellina il Comune di Napoli si propone di realizzare essenzialmente due obiettivi:

- migliorare l'efficienza e la qualità dei nodi di interconnessione tra i trasporti pubblici terrestri e marittimi lungo la linea di costa cittadina;
- realizzare nell'intorno dei suddetti nodi un'azione di riqualificazione urbana come effetto della valorizzazione prodotta dal miglioramento delle condizioni di accessibilità e mobilità.

Per il perseguimento di tali obiettivi il Programma sviluppa in particolare le seguenti azioni:

- individuazione nello specifico delle aree di intervento e, al loro interno, dei punti di criticità e delle possibili azioni di risanamento urbano da mettere in atto;
- predisposizione dei progetti urbanistici e infrastrutturali adeguati per avviare le procedure di finanziamento e attuazione dei relativi interventi;
- organizzazione delle modalità operative per la loro realizzazione, anche con la partecipazione di capitali privati, verso i quali individuare adeguate azioni di stimolo.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- *costituzione dell'Ufficio di Scopo* (prima fase, conclusa) per l'ideazione, gestione e promozione del Programma; organizzazione del programma di lavoro per aree tematiche: mobilità, progettazione partecipata (con impiego di metodologie specifiche di consultazione locale, promozione e comunicazione), progettazione urbana, valutazione economico-finanziaria (in tutte le fasi dell'elaborazione progettuale);
- *progetto urbano integrato* (seconda fase, conclusa): definizione, per ciascuno dei due ambiti territoriali interessati, di una complessiva e coerente proposta di riqualificazione, che ricomprende in un quadro unitario gli scenari elaborati per la

mobilità e le ipotesi di riconfigurazione dei nodi di interconnessione dei trasporti terra-mare, anche in relazione alle opzioni maturate nella concertazione con gli altri soggetti coinvolti nel Programma;

- *definizione modalità di attuazione degli interventi e approvazione piani urbanistici attuativi* (terza fase, in corso di svolgimento): allestimento degli strumenti urbanistici attuativi da integrare, sotto forma di piani-stralcio, nel piano urbanistico attuativo dell'intera linea di costa, previsto dalla variante Prg e parallelamente in corso di elaborazione, per il quale è stato siglato apposito protocollo d'intesa con l'Autorità portuale di Napoli;
- *progettazione preliminare e definitiva delle opere da affidare con procedimenti di evidenza pubblica* (ultima fase), le cui modalità e tempi di attuazione dipendono dalle scelte in corso di definizione sulle modalità attuative degli interventi;
- *attività di promozione e comunicazione* del Programma.

Di competenza di RFI, nei due ambiti di azione:

- riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Mergellina;
- consentire la realizzazione del parcheggio interrato A-6 Mergellina al di sotto del Piazzale di Stazione;
- mettere a disposizione l'area già destinata a parcheggio dal progetto della nuova fermata ferroviaria di San Giovanni, al fine di una sua trasformazione urbana e per realizzare collegamenti tra i due fronti ferroviari che assicurino la permeabilità alla città delle nuove funzioni previste dal Prg lungo la linea di costa.

Di competenza dell'Autorità Portuale, nei due ambiti di azione:

- lavori di adeguamento della Darsena di Levante a Terminale contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento;
- realizzazione del nuovo raccordo autostradale con l'area portuale;
- realizzazione di interventi intesi al miglioramento delle strutture di accoglienza, assistenza e informazione per i passeggeri dell'approdo commerciale di Mergellina; alla sistemazione della viabilità dell'area compresa tra via Mergellina e Largo Sermoneta e alla riqualificazione della Rotonda Diaz;
- concessione di aree demaniali marittime.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Napoli
- Autorità Portuale di Napoli
- R.F.I. S.p.A.
- Ferrovie dello Stato S.p.A.

Relazione con altri Programmi

Il programma si inserisce nel quadro unitario della pianificazione sviluppata a Napoli a partire dal documento di indirizzi approvato nel 1994 e basata su un approccio integrato trasporti-territorio. Il principio sul quale si è costruito l'intero processo di pianificazione integrata è la riduzione dell'uso dei mezzi di trasporto privato (rendere l'automobile un'opzione e non una necessità), attraverso la costruzione di un sistema metropolitano a rete e la delocalizzazione di importanti attrattori nei quartieri periferici, intorno alle stazioni del trasporto su ferro. Tappe principali di questo processo – che ha completamente ridisegnato l'assetto urbanistico e infrastrutturale di Napoli mediante una sostanziale revisione del precedente Prg del 1972 – sono state la Variante per la zona occidentale (1998) e la Variante per il centro storico, la zona orientale e la zona nord-occidentale (2004). Insieme con le nuove regole urbanistiche, sul fronte delle infrastrutture di trasporto sono stati redatti e approvati: il Piano comunale dei trasporti (1997), il Piano della rete stradale primaria (2000) e il Piano delle 100 stazioni (2003). Nello stesso quadro vanno menzionati: il Programma urbano dei parcheggi (1999), il Progetto integrato regionale per la portualità turistica (2000), l'accordo di programma per l'area orientale (2001), il protocollo d'intesa tra Comune e Autorità portuale per la pianificazione congiunta della linea di costa (2001).

Risultati del Programma

Al centro del Programma è l'elaborazione di un *progetto urbano integrato* per i due ambiti d'intervento. A *San Giovanni a Te-duccio* obiettivo principale della riqualificazione è la riconnessione tra il quartiere e il mare, oggi impedita dalla barriera costituita dalla linea ferroviaria. A *Mergellina* si tratta di riorganizzare e valorizzare un'ampia zona urbana tra la stazione ferroviaria, il porto turistico e la spiaggia.

Le risorse assegnate per lo svolgimento del Programma sono interamente destinate ad attività di studio e progettazione che

perseguono, insieme agli obiettivi di merito sopra richiamati, un parallelo obiettivo di metodo, consistente nella sperimentazione di modalità innovative nella definizione, progettazione, promozione e gestione degli interventi, attraverso l'integrazione di un complesso di pratiche quali la progettazione concertata, la progettazione partecipata, la valutazione di praticabilità economico-finanziaria e la formazione di strutture di progettazione multidisciplinari interne all'amministrazione con apporto esterno di contributi professionali specifici.

Organica a tale scelta di metodo è la modalità di progettazione urbana integrata adottata nell'ambito del programma, che trasferisce a livello di urbanistica attuativa l'approccio unitario urbanistica-trasporti già efficacemente sperimentato nella pianificazione generale, consentendo di affidare alla riforma della mobilità urbana anche la riqualificazione di rilevanti aree urbane degradate presenti nell'intorno delle stazioni ferroviarie e marittime.

Ambito di San Giovanni a Teduccio. È un'area fortemente degradata, ma con un importante valore strategico per la riqualificazione ambientale e produttiva della zona industriale orientale della città, nella quale sono già in corso importanti iniziative di trasformazione urbana in attuazione del nuovo Prg (porto turistico di Vigliena e nuove sedi universitarie). Oggetto del Programma in quest'area – coerentemente con le previsioni della pianificazione urbanistica – è l'individuazione di soluzioni per l'attraversamento della linea ferroviaria, strettamente connesse con la configurazione del nodo di interscambio di S. Giovanni, e per la riqualificazione urbana nel suo intorno (l'area del deposito tranviario e dell'ex fabbrica Corradini, l'area di Vigliena ad ovest, l'area di Piazza S. Giovanni Battista e quella contigua alla Piazza Pacichelli ad est), in uno con la formazione di un nuovo sistema di attrezzature e spazi pubblici posti lungo l'asse ferroviario. In questa stessa area ricadono interventi di competenza dei partners del Programma (adeguamento della Darsena di Levante a Terminal contenitori mediante colmata e conseguenti opere di collegamento, realizzazione del nuovo raccordo autostradale con l'area portuale, realizzazione del porto turistico con relative attrezzature).

Ambito di Mergellina. L'area, tra le più celebri e suggestive di Napoli, è caratterizzata da una elevata concentrazione di funzioni attrattive, che determinano una elevata congestione del traffico a fronte di un'insufficiente offerta di trasporto pubblico. Per migliorare tale offerta sono in corso di realizzazione: il nodo d'interscambio tra la stazione (già ultimata) della nuova linea metropolitana 6 e la linea 2 (passante FS), e la nuova linea tranviaria (tram del mare) tra Mergellina e S. Giovanni a Teduccio. Oggetto del Programma – insieme alla riorganizzazione del sistema della mobilità finalizzata al riequilibrio fra trasporto pubblico e privato – è l'incremento degli spazi pubblici pedonali, presupposto di un più ampio e organico programma di riqualificazione. Le soluzioni individuate riguardano il miglioramento delle condizioni di fruibilità degli spazi pubblici (riqualificazione, alleggerimento e ridistribuzione delle funzioni attrattive) e l'integrazione tra il sistema litoraneo-urbano e le aree di margine del versante collinare (risistemazione della fascia litoranea e formazione di un sistema di collegamenti imperniato sul nodo d'interscambio tra le linee metro 2 e 6 e il porto turistico di Mergellina). Nell'area ricadono interventi di competenza dei partners del Programma (realizzazione del parcheggio interrato d'interscambio A6-Mergellina, riqualificazione funzionale del fabbricato viaggiatori della stazione di Mergellina, interventi di miglioramento delle strutture di accoglienza per i passeggeri dell'approdo commerciale).

Comune di Olbia

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 846.560,71

Area di intervento

L'area oggetto di intervento è ricompresa tra l'asse ferroviario che attraversa il centro di Olbia e l'area portuale delimitata dall'accesso al porto dell'Isola Bianca a nord ed il molo Benedetto Brin a sud. Queste due fasce racchiudono al loro interno il centro storico di Olbia.

Ambito di intervento

Interventi PIT SS7 Olbia Porta d'Europa Terra dell'Accoglienza



Fonte: Comune di Olbia

Obiettivi

Il Programma è finalizzato al ridisegno strategico delle aree gravitanti intorno alla stazione ferroviaria e all'area portuale, reinterpretate in chiave di nuove centralità urbane e luoghi di servizi e infrastrutture di accoglienza e smistamento, per integrare maggiormente il tessuto urbano con le infrastrutture di trasporto e riqualificare aree oggi sottoutilizzate, tramite un insieme di interventi tra loro integrati.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Elaborazione del Progetto relativo al programma per gli interventi architettonici zona S. Semplicio
- Elaborazione del progetto relativo al programma per la sistemazione a verde e arredo urbano del viale Isola Bianca
- Elaborazione del progetto relativo al programma di riqualificazione dell'area di competenza di RFI.

Di competenza di RFI:

- Riqualificazione delle aree di competenza delle FF.SS.

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- riqualificazione della via di accesso all'Isola Bianca

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Olbia
- Autorità Portuale di Olbia
- R.F.I. S.p.A.

Altri partner non firmatari:

- Soggetti Privati

Relazione con altri programmi

Il Programma Porti e Stazioni si relaziona con altri interventi programmati riguardanti il potenziamento del porto commerciale dell'Isola Bianca, la riqualificazione del *waterfront* cittadino, del Porto Vecchio e del Porto Romano, la riqualificazione del centro storico. L'obiettivo che accomuna tale insieme progettuale è, quindi, il potenziamento dei nodi delle infrastrutture di trasporto oltre che l'integrazione del tessuto urbano con essi e la riqualificazione di aree degradate o sottoutilizzate.

Elementi comuni sono stati riscontrati anche con la pianificazione relativa alle aree di competenza dell'Autorità Portuale ed in particolare nel Nuovo Piano Regolatore Portuale.

Per ciò che concerne la riqualificazione del centro storico, il PIT SS7 Olbia Porta d'Europa Terra dell'Accoglienza ha permesso il rifacimento dei sottoservizi e reti, illuminazione pubblica, pavimentazioni stradali, completamento e copertura della Piazza Mercato, realizzazione di parcheggi con i relativi impianti antincendio e sistemazione del verde pubblico nel centro storico oltre che il completamento del Museo Archeologico.

Inoltre, l'intervento di RFI relativo alla realizzazione della nuova stazione passeggeri è inserito nel programma di RFI *Pegasus* (Programma per l'Evoluzione della Gestione delle Aree di Stazioni Ubicate nel Sud-Italia) che ha l'obiettivo di riqualificare, valorizzare e rendere più funzionali 101 stazioni del Mezzogiorno di particolare importanza per posizione nel circuito turistico, dimensione e pregio architettonico.

Risultati del Programma

Il Programma innovativo del Comune di Olbia, volto alla realizzazione di un continuum tra porto e città che ne permetta la piena fruibilità pubblica senza soluzioni di continuità, si caratterizza, fin dalle sue fasi iniziali, per il clima collaborativo instauratosi tra l'Amministrazione beneficiaria e gli altri soggetti del partenariato istituzionale.

Grazie a tale collaborazione, infatti, il Comune di Olbia ha proceduto, unitamente all'Autorità Portuale, alla predisposizione del progetto di sistemazione del viale di accesso all'Isola Bianca. La realizzazione di tale intervento di riqualificazione ha permesso di restituire alla città il tratto finale di collegamento dell'Isola Bianca con funzioni di passeggiata al mare.

Anche per ciò che concerne l'ambito ferroviario, l'Ente comunale ed RFI hanno elaborato il progetto di riqualificazione che interessa una vasta area al fine di realizzare spazi verdi attrezzati a parcheggi e a verde pubblico.

L'Iniziativa ministeriale, quindi, ha rappresentato un'opportunità di incontro tra diversi soggetti istituzionali, innescando meccanismi virtuosi di riqualificazione degli ambiti urbani che proseguiranno oltre l'esperienza di Porti e Stazioni.

Comune di Palermo

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.824.433,00

Area di intervento

L'ambito di intervento del programma include due Aree di Trasformazione Integrata, le cosiddette ATI 1 e ATI 2.

L'ATI1 comprende le aree del Waterfront centrale di Sampolo e della Chimica Arenella, mentre l'ATI 2 si estende negli ambiti di Danisinni, Lolli e Notarbartolo.

Masterplan del Waterfront



Planimetria di progetto area Lolli-Notarbartolo



Fonte: Comune di Palermo

Obiettivi

Il Programma è finalizzato alla riqualificazione integrata delle aree individuate negli ambiti ATI 1 e ATI 2 attraverso al redazione di un "Programma Strategico di Trasformazione", il quale è articolato in:

- piano particolareggiato di riqualificazione architettonica e urbana e potenziamento infrastrutturale;
- programma di rivitalizzazione economica capace di agire sulla struttura produttiva, commerciale e immobiliare;
- agenda di rigenerazione sociale capace di avviare processi stabili di *empowerment*;
- agenda per la comunicazione e la partecipazione finalizzata alla costruzione del consenso e del partenariato per l'attuazione del PST.

Gli obiettivi previsti nell'ATI - Waterfront centrale, Sampolo e Chimica Arenella, seguono la visione guida della "città degli scambi e dell'innovazione" e sono esplicitamente finalizzati alla riqualificazione e valorizzazione del fronte a mare e ad incrementare l'interazione tra porto e città. A tale proposito tra gli obiettivi operativi del Programma Innovativo rientra anche quello di pervenire alla redazione di un preliminare del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Nell'ATI 2 (Danisinni, Lolli, Notarbartolo) la visione guida è quella della "città internazionale della cultura" e l'obiettivo operativo individuato per l'attuazione del Programma Innovativo è quello di pervenire alla pubblicazione di un concorso internazionale di progettazione nell'area centrale interessata dalla ex stazione Lolli e dall'attuale Stazione Notarbartolo. Un gruppo di progettazione misto Comune-RFI ha redatto un progetto di riqualificazione e potenziamento dell'area ferroviaria, integrato con le più generali azioni di riqualificazione dell'area e di "ricentralizzazione" delle funzioni.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Attività di supporto al RUP
- Pianificazione generale e Studi di Fattibilità
- Progettazione
- Comunicazione e diffusione

Ai Partner istituzionali compete la partecipazione alla pianificazione generale ed alla redazione degli Studi di fattibilità oltre che definire il programma di riqualificazione urbana e progetti preliminari degli interventi pilota, ognuno per le aree di propria competenza.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Palermo
- Autorità Portuale di Palermo
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.
- Ferrovie Real Estate S.p.A.

Relazione con altri Programmi

Il Programma Innovativo proposto dal Comune di Palermo trae le sue origini nella continuazione di un lungo processo di trasformazione e riqualificazione già in atto e inquadrato nell'ambito di una visione strategica e complessiva del nuovo assetto urbano per la valorizzazione e la promozione di Palermo come "città capitale del Mediterraneo".

Tale processo è cominciato nel 1994 con la costituzione di un Urban Center, il quale ha avviato la redazione di un Piano territoriale Strategico per la riqualificazione, lo sviluppo e la promozione della città (2003-2005). Nell'ambito delle azioni previste del Piano strategico, l'Urban Center ha proposto all'Amministrazione comunale l'individuazione di alcune Aree di Trasformazione Integrata (ATI) definibili come vaste aree strategiche, per valori e posizione, per avviare il processo di riqualificazione.

Nell'ambito delle 12 ATI complessivamente individuate, l'Urban Center ne ha riconosciute 4 come prioritarie, avviando per queste i necessari approfondimenti per definirne le identità prevalenti in funzione della struttura generale della città e per assegnare ad ognuna delle aree di trasformazione un ruolo preciso nel sistema urbano, soprattutto in un'ottica di coerenza generale con il processo di pianificazione strategica.

Nell'ambito di queste 4 ATI si è individuata la piena coerenza dell'ATI 1 – Waterfront centrale, Sampolo, Chimica Arenella e dell'ATI 2 – Danisinni, Lolli, Notarbartolo, con i presupposti del Programma, e pertanto entrambe costituiscono le "aree bersaglio" della strategia di riqualificazione urbana a partire dalla innovazione degli usi e delle configurazioni spaziali delle aree ferroviarie e portuali nella città contemporanea.

Le aree ricadenti nelle due ATI posseggono anche un quadro tendenziale o programmatico della loro evoluzione futura, prodotto dal sistema coagente degli interventi già previsti dai piani, (Piano della viabilità, Piano urbano dei parcheggi), e dalle politiche derivanti dagli strumenti di programmazione negoziata (PIT e PRUSST), che le identifica come "aree a forte potenziale di trasformazione" della città: nuove centralità urbane che necessitano di un progetto complessivo.

Risultati del Programma

La complessità del Programma innovativo del Comune di Palermo, incardinato sulla capacità di trasformazione urbana e di candidatura della città a nodo importante del Mediterraneo, ha richiesto la forte collaborazione dei diversi soggetti coinvolti nella sua attuazione. In considerazione del ruolo catalizzatore assunto dagli interventi previsti nel processo di riqualificazione della città, infatti, si è dimostrata di fondamentale importanza la predisposizione comune di azioni e strumenti al fine di condurre le diverse analisi di contesto e procedere, quindi, all'attività di pianificazione inerente le due ATI nella loro interezza, oltre all'attività di progettazione edilizia con un livello di approfondimento proprio degli studi di fattibilità che, per alcuni interventi, è sviluppato fino alla progettazione preliminare.

La partecipazione concreta alla realizzazione di alcuni interventi nell'area portuale e ferroviaria, che si è tradotta nell'apporto di contributi finanziari da parte dei partner di progetto, si è rivelata particolarmente proficua ed innovativa.

Le attività di pianificazione-progettazione sono state espletate prevalentemente da due gruppi di lavoro, uno che opera presso i locali del Settore Urbanistica ed uno che opera presso i locali dell'Autorità Portuale, definito Officina del Porto, coadiuvati dall'apporto di professionalità esterne. L'obiettivo di tali attività è la redazione di un programma strategico di trasformazione e un piano particolareggiato condiviso che consentirebbe di seguire un percorso utile ad individuare i futuri scenari di pianificazione urbanistica cui la città di Palermo è chiamata ad affrontare.

Uno dei nodi fondamentali del progetto è lo sviluppo del master plan in relazione ai "punti di innesto" tra la città e il porto, ovvero il confronto tra questo e il PRG vigente.

Accanto a tali attività sono state previste, inoltre, elaborazioni delle verifiche di fattibilità economica e procedurale, legale ed amministrativa degli interventi.

Comune di Piombino

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 670.116,74

Area di intervento

Il Comune di Piombino ha individuato quale ambito territoriale per il Programma Innovativo l'area ubicata nella parte orientale della città otto-novecentesca e limotrofa agli stabilimenti Lucchini e Magona.

Perimetro dell'area di intervento



Situazione di degrado lungo via Pisa



Fonte: Comune di Piombino

Obiettivi

L'obiettivo del Programma è lo sviluppo di azioni di riqualificazione urbana di un quartiere degradato ubicato nei pressi della stazione ferroviaria e del porto.

In particolare, il comparto urbano oggetto di intervento, è costituito da vecchi edifici di scarsissimo valore formale ed architettonico ad esclusiva o prevalente destinazione d'uso residenziale, con la presenza di alcune funzioni di interesse pubblico (scuola materna, edifici per attività collettive e sociali) e di alcune attività a carattere artigianale/commerciale. L'ambito è, inoltre, caratterizzato da un degrado diffuso sia per la presenza incombente degli stabilimenti LUCCHINI e MAGONA (dai quali è separato dalla sola sede stradale) sia dalla presenza intensa e costante dell'intero traffico veicolare per il Porto dal quale hanno origine i flussi commerciali e turistici per l'Isola d'Elba e la Sardegna.

Interventi previsti

Di competenza del Comune

- Allargamento della sede stradale di Pisa, mediante demolizione fabbricato residenziale sito in via Flemalle, e realizzazione di un parcheggio a servizio del Porto
- Eliminazione attraversamento a raso ferrovia mediante sovrappasso o sottopasso
- Sistemazione di Via Landi

Di competenza dei soggetti privati

- Completamento e riordino tessuto urbano esistente
- Interventi puntuali sugli edifici esistenti
- Ricostruzione e sopraelevazione edificio di Via Landi
- Riconversione edificio ex COOP di via Corsica

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Piombino
- Autorità Portuale di Piombino

- R.F.I. S.p.A.

Altri Partner non firmatari:

- Soggetti privati

Relazione con altri Programmi

Il Programma Porti e Stazioni di Piombino risponde in maniera coerente alle previsioni della pianificazione territoriale in atto. Infatti, la disciplina urbanistica vigente mira alla riqualificazione dell'area sia attraverso la realizzazione di alcuni interventi di completamento e riordino del tessuto urbano esistente sia mediante interventi puntuali sul patrimonio edilizio esistente.

È prevista inoltre, a scala urbana, la ricostituzione organica di alcuni spazi di relazione finalizzata al miglioramento della permeabilità interna tra i vari isolati e alla loro riqualificazione ambientale.

Costituisce altresì obiettivo strategico del vigente P.R.G. la riqualificazione e l'adeguamento della viabilità per il Porto e l'eliminazione dell'attraversamento a raso delle linee ferroviarie Piombino-Campiglia Marittima e Piombino-Porto.

Di particolare interesse, risultano altri interventi, che insistono sulle aree prossime all'ambito territoriale di riferimento, quali:

- Studio di fattibilità, cofinanziato dal Ministero, per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) per la riconversione funzionale di una parte dell'area dell'acciaieria Lucchini (area "Città Futura") prossima alla città
- Interventi previsti nel Contratto di Quartiere II (che interessa i Quartieri Cotone e Poggetto adiacenti, sul lato occidentale, all'area dell'acciaieria Lucchini)
- Programma Integrato d'Intervento della "Città Antica", che riguarda la riqualificazione di tutta l'area del centro storico.

Risultati del Programma

In sintonia con gli obiettivi descritti, sono in corso di attuazione alcuni degli interventi più significativi ricompresi nell'ambito di intervento quali la ricostruzione e sopraelevazione della palazzina di via Landi distrutta nel 1999 a seguito di eventi dolosi e la realizzazione della zona pedonale lungo via Landi. Quest'ultimo intervento, di iniziativa pubblica, è in grado di assicurare una migliore permeabilità all'interno del tessuto urbano esistente in concomitanza con la riconversione all'uso residenziale, servizi, commercio ed autorimesse di un edificio di proprietà privata di circa 12.000 mc., ubicato in via Corsica, in parte inutilizzato ed in evidente stato di degrado ed in parte adibito a palestra.

Infatti il progetto di riconversione di tale edificio è, al momento, in corso di definizione mediante l'approvazione di una variante urbanistica che prevede, tra l'altro, la realizzazione di una vasta area pedonale organicamente inserita in un sistema di spazi aperti di relazione il cui potenziamento rappresenta un obiettivo prioritario dell'intero programma. Con la variante in argomento è stato delimitato l'ambito territoriale di pertinenza del suddetto complesso edilizio – classificato Intervento Unitario 28 bis - che ricomprende anche un'area ubicata nei pressi dell'attraversamento ferroviario (già destinata ad insediamenti produttivi) nella quale saranno localizzati spazi per standards urbanistici.

Per quanto riguarda l'incentivazione degli interventi di iniziativa privata il Comune di Piombino ha provveduto a ridurre nella misura del 20% gli oneri di urbanizzazione secondaria relativi agli interventi di maggior consistenza e nella misura del 70% i corrispettivi afferenti gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria relativi agli interventi di restauro/risanamento conservativo e ristrutturazione.

È stata altresì disposta l'erogazione di contributi a favore dei privati interessati, destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle facciate degli edifici di proprietà privata compresi all'interno dell'ambito di intervento.

Relativamente al collegamento con il Porto di Piombino è stato predisposto, su incarico dell'Amministrazione Comunale, il progetto preliminare dell'opera che prevede il nuovo tracciato stradale lungo via Pisa con il reperimento di ampi spazi a parcheggio e la costruzione di un sovrappasso delle linee ferroviarie.

L'attuazione del suddetto intervento, che costituisce l'opera più significativa del programma è in grado di accelerare il processo di trasformazione e riqualificazione urbanistica dell'intero ambito territoriale stimolando l'iniziativa privata e dare, in tal modo, corso alle previsioni dello strumento urbanistico.

Comune di Ravenna

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO “DARSENA DI CITTÀ”

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.082.232,88

Area di intervento

L'area interessata dal Programma innovativo in ambito urbano comprende due zone urbane molto importanti: la “Darsena di Città” ed il perimetro relativo agli impianti ferroviari riguardanti il settore merci e passeggeri della Stazione di Ravenna.

Darsena di città

Zona Portuale



Fonte: Comune di Ravenna

Obiettivi

Nella complessa azione di riqualificazione urbana della Darsena di Città, il Programma si prefigge di ricostruire una cerniera funzionale tra la Darsena e la città storica, con più obiettivi specifici:

- la ridefinizione urbanistica di un'area urbana attraversata ed impegnata per consistenti aree dalle infrastrutture ferroviarie (eliminazione dell'“effetto cesura” con la costruzione di una cerniera funzionale);
- completamento della fase di ristrutturazione e di potenziamento del sistema infrastrutturale ferroviario del nodo di Ravenna;
- realizzazione di una reale permeabilità nell'ambito della stazione ferroviaria per il miglioramento dell'accessibilità alla parte storica ed a quella della riqualificazione urbana;
- determinazione di una reale connessione formale e funzionale dei comparti portuali e ferroviari;
- innovazione negli strumenti di governo del processo di riqualificazione urbana (costituzione di una società a capitale pubblico).

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Concorso di idee (e successiva fase di progettazione preliminare degli interventi) per la sistemazione urbanistica dell'area della stazione ferroviaria comprendente l'intorno della testata della Darsena di Città e l'area di sedime dello scalo ferroviario
- Costituzione di società a capitale pubblico con funzioni di Agenzia per la promozione e la gestione della riqualificazione urbana della Darsena di Città
- Cofinanziamento dell'intervento per la delocalizzazione degli spazi operativi della dogana esistenti in Darsena di Città
- Acquisizione aree per opere di urbanizzazione e cofinanziamento di opere di urbanizzazione

Di competenza di RFI:

- Riqualificazione dell'ex Scalo Merci, a seguito del completamento e potenziamento del nuovo scalo merci e della dorsale ferroviaria a servizio della zona portuale in sinistra Canale Candiano

- Riassetto leggero della Stazione FS con interventi sull'edificio Stazione e il piazzale antistante, ossia prevedendo la ristrutturazione dell'attuale piazzale mediante la riorganizzazione dei parcheggi e di tutti i percorsi pedonali

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Interventi nell'ambito Piallassa di Piomboni, con la definizione di assetto ambientale e la realizzazione di banchine operative di circa ml 700 e piazzali operativi di circa mq 110.000 con relativa viabilità di accesso.

Di competenza dei Privati:

- Attuazione dei subcomparti 4 – 7 – 31/A Darsena di Città
- Attuazione del subcomparto 31/B

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Ravenna
- Autorità Portuale di Ravenna
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- RFI S.p.A.
- Regione Emilia Romagna

Altri partner non firmatari:

- CCIA Ravenna
- Provincia di Ravenna
- Privati attuatori subcomparti Darsena: Harbour srl; Manetti; D.P. Immobiliare; Consorzio Agrario di Ravenna

Relazione con altri Programmi

Il Programma Innovativo in Ambito Urbano è stato recepito come un'ulteriore grande occasione per stimolare l'attivazione di interventi che aiutino a progredire nella riqualificazione urbana dell'area Darsena di Città, per una sua piena integrazione fisica e funzionale con la città storica.

Il complesso percorso attuativo per il perseguimento di questo obiettivo strategico (PRG93 e nuovo Piano Strutturale Comunale approvato il 27/02/07) si compone di più programmi tra loro interagenti:

- PRU "Darsena di Città" (DM 21/12/1994)
- Programma Speciale d'Area per il Porto di Ravenna (attivato dalla Regione Emilia Romagna)
- PRUSST
- Progetti pilota per la sicurezza urbana (attivati dalla Regione Emilia Romagna) "Quartiere PEEP Trieste"

Risultati del Programma

Il Programma del Comune di Ravenna è composto di azioni particolarmente complesse e/o legate ad altri interventi che l'Amministrazione, di concerto con altri soggetti e nell'ambito di differenti programmi sta portando avanti. Ciò per un verso ha imposto valutazioni relative alle dipendenze funzionali che vincolavano l'avvio di alcune attività alla conclusione di altre che erano propedeutiche (area scalo merci). Per l'altro ha spostato l'attenzione sul tema della finanziabilità di alcuni interventi, che, a seguito di tagli e/o rimodulazioni di priorità, hanno sofferto di ritardi nella loro implementazione ed imposto una costante azione di "pressing" dei differenti soggetti coinvolti al fine di ricostruirne rapidamente la fattibilità economico-finanziaria.

Il Programma ha sempre mantenuto una sua concreta vitalità, considerando la piena coerenza con tutto il sistema pianificato/programmatorio, di scala locale, territoriale e regionale, e la parziale attuazione degli interventi di iniziativa privata.

Comune di Salerno

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO: "AMBITO URBANO E SISTEMA DEI TRASPORTI: SALERNO PORTA OVEST"

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

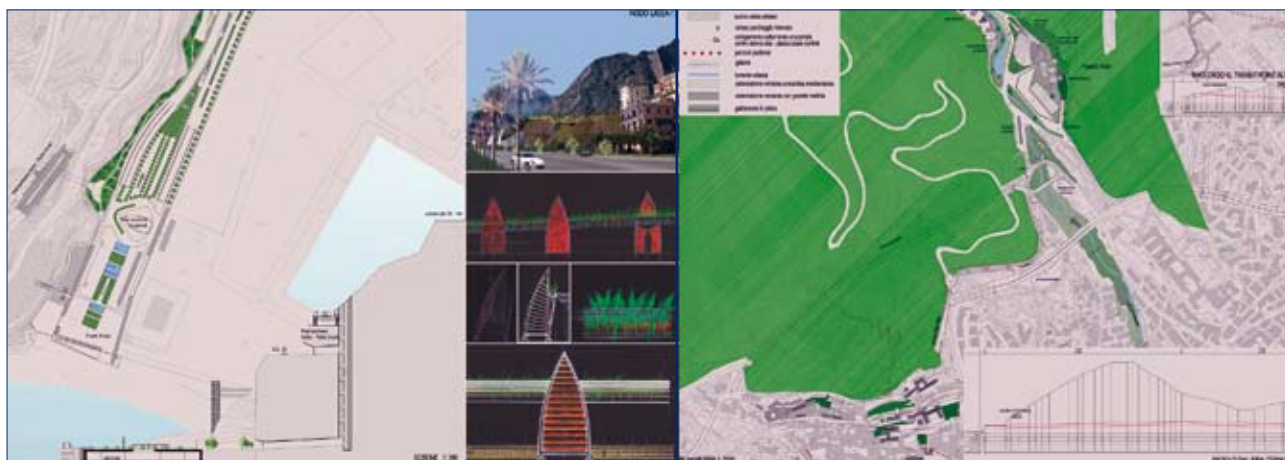
€ 1.311.757,19

Area di intervento

Il comprensorio di interesse del Programma è individuato nella parte ovest della città di Salerno, dal porto alla stazione ferroviaria, fino allo svincolo dell'autostrada SA-RC in direzione nord. Al suo interno sono stati individuati tre sub ambiti: "Riassetto urbano Nodo di Ligea", "Svincolo Cernicchiara con funzione retroportuale e per trasporto su gomma" e "Collegamenti centro urbano, A3, SS.18 (lato ovest) e Porto".

Nodo Ligea

Svincolo di Cernicchiara



Fonte: Comune di Salerno

Obiettivi

In armonia con le finalità del Programma Porti e Stazioni, il Comune di Salerno ha l'obiettivo non solo di contrastare il degrado urbano e sociale delle zone adiacenti alla Stazione Ferroviaria e quelle limitrofe all'area portuale, ma anche l'obiettivo, attraverso la programmazione urbanistica, di ridisegnare le direttrici della mobilità cittadina e di favorire lo sviluppo economico e sociale dell'intera Comunità. L'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale di Salerno per un'iniziativa, coerente con gli obiettivi del Programma stesso, che è stata denominata "Ambito urbano e sistema dei trasporti: Salerno Porta Ovest", collaborano per affrontare criticità e perseguire obiettivi di riassetto dell'ambito urbano e del sistema dei trasporti della parte occidentale della città.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Attività di supporto al responsabile del procedimento
- Concorsi di idee e studi di fattibilità
- Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva di interventi pubblici.

Di competenza di RFI:

- "Stazione di Salerno-riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori"
- Rendere disponibile, con apposita convenzione, il sottosuolo delle aree del piazzale della stazione
- Consentire la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la stazione e il porto.

Gli ambiti di azione previsti nel Protocollo d'Intesa Salerno Porta Ovest, sottoscritto dal Comune e dell'Autorità Portuale di Salerno, sono stati così denominati:

- "Riassetto Urbano del Nodo di Ligea"

- “Svincolo Cernicchiara di interconnessione città-autostrada-porto ed area vallone Cernicchiara con funzione retroportuale e per trasporto su gomma”
- “Collegamenti Centro Urbano, A3, SS. 18 (lato ovest), Porto”.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d’Intesa:

- Comune di Salerno
- Regione Campania
- Autorità Portuale di Salerno
- R.F.I. S.p.A.

Relazione con altri Programmi

Al Programma risultano connesse anche altre rilevanti e funzionali iniziative in considerazione della coerenza con gli obiettivi del Programma, e per questo funzionali alla sua composizione:

- la realizzazione, di competenza dell’Autorità Portuale di Salerno, del collegamento alternativo su rotaia tra il porto e la Stazione ferroviaria, finalizzato all’eliminazione della linea ferroviaria, che attraversa il lungomare cittadino, al fine di risolvere le criticità nel sistema dei trasporti;
- la realizzazione, di competenza del Comune di Salerno, della Stazione Marittima, finanziata con i fondi P.O.R. Campania 2002-2006 ed attualmente in corso di esecuzione, al fine di potenziare il sistema dei trasporti stesso, privilegiando le vie del mare.

Risultati del Programma

Il “Riassetto Urbano del Nodo di Ligea” rappresenta l’ambito di azione di rilevante valenza urbanistica ed ambientale, la cui definizione non solo è connessa con le ipotesi di sviluppo dell’intera città ma anche condizione indispensabile e prioritaria per poter affrontare le criticità e perseguire obiettivi di riassetto dell’ambito urbano e del sistema dei trasporti della parte occidentale della Città di Salerno, oggetto del Protocollo d’Intesa “Salerno Porta Ovest”.

Il Nodo Ligea –area in cui ricadono il Porto commerciale di Salerno, le principali vie di accesso alla Città, quali l’autostrada SA-RC e la SS. 18 che collega Salerno con la Costiera Amalfitana, e unico affaccio al mare della città– costituisce, infatti, una fondamentale direttrice d’ingresso dal lato ovest della città. Obiettivi primari per quest’area sono la realizzazione della nuova linea ferroviaria per il Porto, con conseguente riduzione del traffico su strada; la separazione dei flussi commerciali da/per il Porto e dei flussi automobilistici; l’integrazione e la compatibilità della linea di trasporto su ferro con la viabilità su gomma con contestuale garanzia di fruizione del sito per funzioni urbane; la riqualificazione ambientale e funzionale del quartiere del Porto.

Il Progetto del Nodo Ligea, preliminare tanto per l’ambito di azione Cernicchiara quanto per l’ambito denominato “collegamenti centro urbano, A3 e SS.18 (lato ovest) e Porto” è redatto dal prof. Oriol Bohigas è stato posto a base del concorso internazionale di idee, bandito dal Comune e l’Autorità Portuale.

Il concorso, dopo la presentazione di 11 proposte, si è concluso nel mese di marzo ed ha visto vincitore il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti Pica Ciamarra Associati PCA INT s.r.l. (mandataria), arch. Vincenzo Adinolfi (mandante); arch. Francesco Alfano (mandante), In.Co.Sa.T. s.r.l. (mandante).

L’idea vincitrice è apparsa valida in quanto propone soluzioni apprezzabilmente innovative, frutto di un approccio creativo ed attento alle questioni eco-ambientali: particolarmente interessante risulta l’utilizzo del vallone Cernicchiara con la previsione di strutture e volumi, anche originali sotto i profilo architettonico.

Sono stati ultimati i lavori di riqualificazione funzionale del fabbricato viaggiatori della Stazione di Salerno di competenza di RFI.

Comune di Savona

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO: "RIQUALIFICAZIONE DELLA SPINA URBANA CENTRALE DELLA CITTÀ DI SAVONA TRA LA STAZIONE DEL MARE E LA FERROVIA"

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.289.393,00

Area di intervento

Riqualificazione delle reti autostrada-porto e stazione-porto della città, attraverso la costituzione di un sistema di integrazione modale che faciliti sia l'accesso alla città dall'esterno sia la percorrenza interna, il recupero delle aree dismesse dalle funzioni portuali e ferroviarie e un'opera di riqualificazione del patrimonio edilizio degli assi principali della città.

Via Paleocapa

Stazione marittima



Fonte: Comune di Savona

Obiettivi

Il progetto si propone di realizzare un insieme di interventi efficaci dal punto di vista della riqualificazione e dell'innovazione dell'ambito urbano. Più dettagliatamente gli obiettivi sono i seguenti:

- Costituire un sistema di integrazione modale e di servizi all'utenza che faciliti l'accesso alla città di Savona dall'esterno e la percorrenza interna.
- Consentire la fruibilità dei poli di servizio alla mobilità, connettendo la Stazione del mare, il nodo di scambio intermodale di Piazza del Popolo e la Stazione ferroviaria.
- Recuperare le aree dismesse dalle funzioni portuali e ferroviarie per insediare usi residenziali, servizi privati, aree e fabbricati ad usi pubblici.
- Riqualificare il patrimonio edilizio di via Paleocapa e in generale migliorare l'immagine urbana e la fruizione degli assi di affaccio delle attività tradizionali del tessuto commerciale e di servizio.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Piano degli interventi a carattere artistico nella vecchia darsena
- Riqualificazione dei portici di via Paleocapa
- Servizi dell'interscambio/front office
- Navetta di interscambio

Gli interventi promossi dal Comune in collaborazione con la società ARTE sono:

- Restauro facciate del centro medievale
- Riqualificazione dei portici di via Paleocapa (gestione dell'intervento)

Di competenza di RFI:

- Rifunionalizzazione del fronte urbano della Stazione FF. SS
- Recupero urbano delle aree dell'ex Parco Ferroviario

Di competenza dell'Autorità portuale:

- Piazza del Mare
- Nuovo Ponte sulla darsena
- Recupero funzionale di Palazzo della Rovere

Gli interventi promossi dalla Società Edilsa srl e Centri Direzionali s.r.l. sono:

- Riqualificazione urbana delle aree dell'Oltre Letimbro
- Realizzazione di autorimessa privata e pubblica prospiciente la Stazione ferroviaria

Gli interventi promossi dalla Società ACTS p.A. sono:

- Metropolitana leggera
- Stazione di interscambio degli autobus.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Savona
- Autorità Portuale di Savona
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Società Real Estate FS S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.
- Regione Liguria

Altri Partner non firmatari:

- Privati
- ACTS (Azienda Comunale Trasporti Savona)
- ARTE (Azienda Regionale Territoriale per l'Edilizia)
- Società Edilsa S.r.l.
- Centri Direzionali S.r.l.
- Cento Stazioni

Relazione con altri Programmi

Il programma Porti e Stazioni della città di Savona si inserisce in un contesto di rinascita dal punto di vista della programmazione urbana. Per far fronte a questa emergenza la Pubblica Amministrazione ha avviato un processo di riqualificazione della città attraverso la progettazione di una serie di programmi aventi l'obiettivo ultimo di favorire una strategia di sviluppo sostenibile. Il PRUSST "Riqualificazione dell'affaccio urbano costiero del Comune di Savona" rappresenta un'esperienza molto importante anche in termini di risorse finanziarie mobilitate e ampiezza del partenariato; tra gli interventi compresi al proprio interno una buona parte è dedicata al rafforzamento del Porto Commerciale e passeggeri di Savona; è stato inoltre realizzato uno studio sul collegamento del porto di Savona con il sistema dei trasporti internazionale. A seguire Urban II Savona Plus, il Patto territoriale della provincia di Savona, il Contratto di Quartiere e il programma Porti e Stazioni sono gli altri strumenti che consentono di perseguire l'obiettivo strategico dell'accrescimento della competitività territoriale. In sintesi, le azioni intraprese dalla città di Savona in questa nuova fase possono essere così riassunte:

- riqualificazione e rifunionalizzazione di interi settori urbani (dal Porto storico alle aree periferiche)
- riconfigurazione dell'assetto infrastrutturale e dei collegamenti con le più importanti direttrici di flusso di merci e persone.

In particolare, il progetto S.I.S.Te.M.A. di cui Savona rappresenta uno dei "contesti bersaglio" prevede la verifica della possibilità di gestione integrata delle attività portuali e retroportuali di Savona e Genova che recentemente hanno avviato una ripartizione dei carichi di traffico portuale, e il collegamento delle due città tramite la realizzazione della bretella autostradale Predona-Carcare.

Il programma Porti e Stazioni si muove in sintonia con la direzione indicata da S.I.S.Te.M.A. in quanto è volto, in una logica di ripartizione dei carichi portuali, a rafforzare il porto crocieristico di Savona tramite gli interventi finalizzati alla sistemazione delle

funzioni di servizio destinati ai passeggeri. Inoltre una parte degli interventi di Porti e Stazioni ha l'obiettivo di semplificare la mobilità attraverso la costruzione di un sistema multimodale di interscambio per l'accesso al centro così da migliorare il rapporto tra periferia e centro città e più in generale tra i diversi modi di trasporto: ferrovia, mezzi pubblici di trasporto e servizio marittimo di trasporto dei passeggeri.

Risultati del Programma

Con i finanziamenti ottenuti dal Ministero delle Infrastrutture il Comune di Savona ha avviato una significativa ristrutturazione della Via Paleocapa, salotto porticato della città e asse di collegamento tra la stazione ferroviaria e la stazione marittima; ha dato corso alla progettazione esecutiva della "nuova stazione autobus" in adiacenza della nuova stazione ferroviaria ed ha reperito i fondi occorrenti alla sua realizzazione.

Le Ferrovie dello Stato hanno in corso, invece, la riqualificazione della stazione ferroviaria, mentre l'Autorità Portuale, seguendo il cronoprogramma, ha avviato la progettazione del "nuovo Ponte sulla Vecchia Darsena" e la "Piazza del Mare". Sono stati conclusi anche significativi interventi quali il "restauro delle facciate degli edifici del centro medioevale" e i Privati hanno avviato le progettazioni dei comparti relativi alle aree centrali lasciate libere dall'ex stazione ferroviaria e dell'Oltre Letimbro.

Comune di Taranto

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI “ZONA BERSAGLIO: ISOLA PORTA NAPOLI”

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.839.467,26

Area di intervento

L'area oggetto del PIAU, denominata *Porta Napoli*, comprende nel suo perimetro la Stazione Ferroviaria ed il primo sporgente del porto mercantile.

Cantiere Piazzale Democrate



Riqualificazione Piazzale Democrate



Fonte: Comune di Taranto

Obiettivi

Il Programma è volto a migliorare la qualità e l'offerta di servizi ed attrezzature in un'area che costituisce la cerniera tra il tessuto urbano della Città Vecchia e dell'area di Porta Napoli ed i principali assi di trasporto (ferroviario, marittimo e stradale). Esso si inserisce nel più ampio processo di valorizzazione, messo in atto attraverso lo sviluppo del molo polisettoriale e del molo turistico, in grado di attrarre flussi turistici capaci di costituire un elemento di rilancio dell'area. In particolare, il Programma si propone:

- la realizzazione di opere infrastrutturali per il miglioramento del sistema dei trasporti e dell'intermodalità, quali la realizzazione di un'area di scambio tra trasporto ferroviario e trasporto pubblico urbano e la costruzione di percorsi di collegamento tra i diversi sistemi della mobilità presenti nell'area;
- la sistemazione e riqualificazione di edifici urbani di valenza simbolica, quali la Chiesa di Santa Maria di Costantinopoli e la sistemazione e riqualificazione di ambiti urbani quali Piazzale Democrate, fermata principale del servizio di idrovía, posto strategico di affaccio sul mare, candidato ad essere non solo luogo di sosta passeggeri, ma anche luogo urbano per manifestazioni pubbliche.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Progettazione e realizzazione del percorso intermodalità urbana – piazzale Democrate
- Progettazione e realizzazione di infrastrutture urbane a supporto del percorso intermodalità urbana
- Riqualificazione edilizia residenziale

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Recupero e restauro della chiesa di Santa Maria di Costantinopoli
- Opere interne ed esterne di accesso al Porto in rada di Taranto dal varco nord

Di competenza di RFI:

- Terminal bus urbani ed extraurbani nell'area *Squadra Rialzo*.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Taranto
- Autorità Portuale di Taranto
- Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Regione Puglia

Altri partner non firmatari:

- A.M.A.T. S.p.A. (Azienda per la Mobilità nell'area di Taranto)
- A.N.A.S.

Relazione con altri Programmi

L'area di "Porta Napoli", su cui si concentrano gli interventi del PIAU, essendo strategica per il sistema infrastrutturale della città di Taranto, è oggetto di alcune iniziative avviate nell'ambito del PIC Urban II, che riguarda l'area della Città Vecchia di Taranto ma mira a riqualificarla attraverso la sua integrazione con le due zone contigue (quella di Tamburi Porta Napoli appunto e quella del Borgo), ricomprese nell'area bersaglio, di cui essa è cerniera. Il programma Urban per la città di Taranto si propone di intervenire con un progetto unitario sulle tre zone già citate (Isola Città Vecchia, Borgo, Tamburi Porta Napoli), favorendo l'integrazione dei quartieri tra di loro e con le altre zone della città. Tuttavia si possono individuare alcune linee di intervento distinte per le aree bersaglio ed in merito al quartiere di Tamburi - Porta Napoli (luogo degli interventi PIAU) è prevista la valorizzazione attraverso lo sviluppo del molo polisetoriale e del molo turistico, in grado di attrarre flussi turistici capaci di costituire un elemento di rilancio dell'area. Nella zona *Porta Napoli* "*Porta di città*" furono previsti interventi di riqualificazione funzionale architettonica ricomprendendo gli interventi di cui alla Delibera CIPE 155/2000 riguardanti: la costruzione dell'autostazione bus urbani, il recupero di immobili esistenti per uso turistico alberghiero, il recupero urbano dell'immobile ex - Centro ittico Tarantino.

La qualificazione dei trasporti e la crescita della specializzazione ed integrazione logistica è l'obiettivo generale perseguito dal Progetto Integrato Territoriale n.6 del Comune di Taranto. Nel PIT 6, che punta alla riqualificazione del sistema infrastrutturale (assi viari, ferroviarie, strutture portuali e aeroportuali) è coinvolto il polo logistico portuale, che mira al miglioramento dei traffici commerciali e quindi del ruolo del porto di Taranto che, di recente, è stato elevato al rango di "impianto portuale di rilevanza nazionale, europea ed internazionale" (insieme ad altri 11 porti italiani), essendo un ambito strategico in cui trovano continuità funzionale le cosiddette "Autostrade del Mare". Il progetto "*Grande Salento*", poi, che vuole riconnettere il sistema policentrico salentino al sistema trasportistico europeo integrato, si lega alla necessità imprescindibile di mettere in sinergia e condivisione le risorse della città di Taranto con quelle delle altre città portuali della Puglia, per rendere competitivi i territori rispetto al resto d'Europa.

A tale proposito, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra i presidenti delle tre Province di Brindisi, Lecce e Taranto, relativo al "Progetto strategico infrastrutturale viario di collegamento dell'area jonico-salentina alla rete primaria pugliese e all'Italia Meridionale", messo a punto d'intesa con la Regione Puglia. Il protocollo racchiude gli interventi prioritari da realizzare in ambito infrastrutturale, su cui si investiranno centinaia di milioni di euro attingendo, tra l'altro, ai Fondi strutturali 2007-2013.

Risultati del Programma

L'Amministrazione comunale ha portato avanti e terminato uno degli interventi più sostanziali del Programma Innovativo: la rifunzionalizzazione dell'area di Piazzale Democrate, di cui si sono conclusi i lavori ed il relativo collaudo è avvenuto nel mese di novembre 2005.

Per quanto riguarda gli interventi di competenza dell'Autorità Portuale sono stati entrambi terminati.

Essi hanno riguardato:

- il recupero e restauro della chiesa di Santa Maria di Costantinopoli, la competenza è stata dell'Autorità Portuale, d'intesa con la Curia Arcivescovile di Taranto.
- opere interne ed esterne di accesso al Porto in rada di Taranto dal varco nord. L'intervento ha riguardato i lavori di delocalizzazione dell'accesso al porto di Taranto dal lato est al lato nord ed in particolare sono state completate le opere per l'apertura del nuovo accesso al porto dal Varco Nord, con l'inaugurazione il 6 dicembre 2005 dell'apertura al traffico della nuova strada Anas 286. I lavori per la nuova opera sono stati eseguiti grazie all'intesa, formalizzata da una Convenzione sottoscritta nel marzo 2004, tra l'Anas S.p.A. e l'Autorità Portuale di Taranto.

La Convenzione ha previsto il cofinanziamento tra Anas S.p.A. e l'Autorità Portuale per la progettazione, l'appalto, la realizzazione dei lavori e le rispettive competenze per la futura manutenzione ordinaria. L'opera è di rilevanza strategica per il porto e la città di Taranto essendo un esempio di intermodalità e di integrazione tra diversi sistemi di infrastrutture.

Comune di Trapani

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 1.158.195,52

Area di intervento

Il perimetro territoriale oggetto di intervento comprende le aree del Porto, della Stazione Ferroviaria e quelle immediatamente prossime al Centro Storico trapanese.

Bastione dell'Impossibile

Via Isola Zavorra



Fonte: Comune di Trapani

Obiettivi

Le strategie e gli assi prioritari che il Comune di Trapani ha espresso per l'attuazione del Programma Innovativo risiedono nella esigenza di avviare una riqualificazione dell'intero tessuto urbano attraverso interventi di infrastrutture unitamente ad azioni di rilancio dell'imprenditorialità locale.

L'obiettivo, infatti, è più in generale quello di "contribuire ad elaborare e promuovere una politica di sviluppo economico della città, attuando quelle iniziative all'interno della rete governata di soggetti, azioni, politiche, rapporti economici per concertare e realizzare la crescita economica e dell'occupazione per i cittadini e per la città, favorendo una crescita in termini qualitativi delle dotazioni e delle strutture economiche".

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Attività di supporto al RVp
- Studi di fattibilità
- Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva di interventi pubblici
- Realizzazione di interventi pubblici

Le azioni di intervento previste nel PIAU riprendono alcuni degli interventi previsti nell'ambito di due programmi di sviluppo quali, Urban-Limen (2002) e PIT n° 14 "Sistema Turistico Integrato della Costa Centro-Settentrionale" (2001), e, in particolare, riguardano:

- Interventi di recupero del Bastione dell'Impossibile e di razionalizzazione della accessibilità al porto
- Studio di fattibilità per la riqualificazione delle aree di pertinenza di RFI.

Di competenza di RFI:

- Rifunionalizzazione del Fabbricato Viaggiatori della Stazione Ferroviaria di Trapani
- Partecipare alla elaborazione di uno studio di fattibilità per la individuazione di aree ove ricollocare eventualmente l'attuale stazione
- Concorrere alla copertura dei costi di eventuale delocalizzazione dell'attuale Stazione
- Messa a disposizione delle aree per interventi di trasformazione urbanistica

- Partecipare ai modelli gestionali che saranno concordati con gli altri sottoscrittori o individuati nel contesto degli approfondimenti condotti congiuntamente

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Contribuire a riqualificare l'asse viario che collega l'area portuale con le principali infrastrutture limitrofe
- Concorrere al recupero del Bastione dell'Impossibile

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Trapani
- Autorità Portuale di Trapani
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.

Relazione con altri Programmi

L'iniziativa ministeriale Porti e Stazioni si inserisce coerentemente nell'attività di programmazione di interventi di sviluppo che il Comune di Trapani ha intrapreso attraverso la partecipazione a due programmi, Urban-Limen (2002) e PIT n. 14 "Sistema Turistico Integrato della Costa Centro-Settentrionale" (2001) inserito nell'ambito della Programmazione Regionale del POR Sicilia 2000-2006.

Con il primo sono finanziati un mix di interventi più tradizionali, quali: opere di rinnovo del centro storico, incentivi alle imprese, acquisto di automezzi elettrici per il servizio di trasporto pubblico urbano, sistemazione del nodo intermodale di Piazzale Ilio, posto a ridosso del centro storico e contiguo all'area oggetto di intervento del Programma Innovativo.

Il secondo (PIT 14) opera, per quanto riguarda il contesto urbano trapanese, in aree vicine o coincidenti a quelle interessate da URBAN Limen; in particolare, sempre nell'area di Piazzale Ilio con la realizzazione di un Centro servizi per la mobilità (informazioni, biglietteria integrata servizi bus e traghetti). Altre misure prevedono la riqualificazione di percorsi del Centro storico e di parti della cinta muraria.

Risultati del Programma

La collaborazione con i soggetti del partenariato si è dimostrata estremamente utile all'implementazione del Programma ed, in particolare, alla realizzazione degli interventi di recupero del Bastione dell'Impossibile e di razionalizzazione dell'accessibilità al porto.

Grazie a tale collaborazione è stato, infatti, possibile restituire alla città la fruizione di una zona altrimenti preclusa al pubblico utilizzo, dal momento che sul Bastione dell'Impossibile erano addossati fabbricati fatiscenti e baracche disabitate che fornivano un aspetto degradante del fronte a mare e restringevano la carreggiata del litorale.

L'Autorità portuale ha dunque concesso la disponibilità di aree ed immobili, per consentire all'Amministrazione Comunale di smantellare e rimuovere tali fabbricati e di realizzare l'intervento di ristrutturazione del fronte a mare, restituendo alla città il patrimonio del Bastione dell'Impossibile. L'opera di riqualificazione ha inoltre consentito di recuperare l'area antistante il Bastione verso il porto, sulla quale è stato realizzato un piccolo parcheggio a raso.

Il Programma innovativo in ambito urbano, inoltre, ha fornito la possibilità ai diversi soggetti di continuare il dialogo intorno al tema della riqualificazione e del rilancio di aree urbane nodali, iniziato con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa.

Comune di Trieste

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI: “RIQUALIFICAZIONE TRIESTE NORD - AZIONI VOLTE A FAVORIRE LA CONNESSIONE PEDONALE DELLE AREE RESIDENZIALI POSTE A MONTE DELLA FERROVIA E DEL PORTO VECCHIO E A RIQUALIFICARE LA PIAZZA LIBERTÀ”

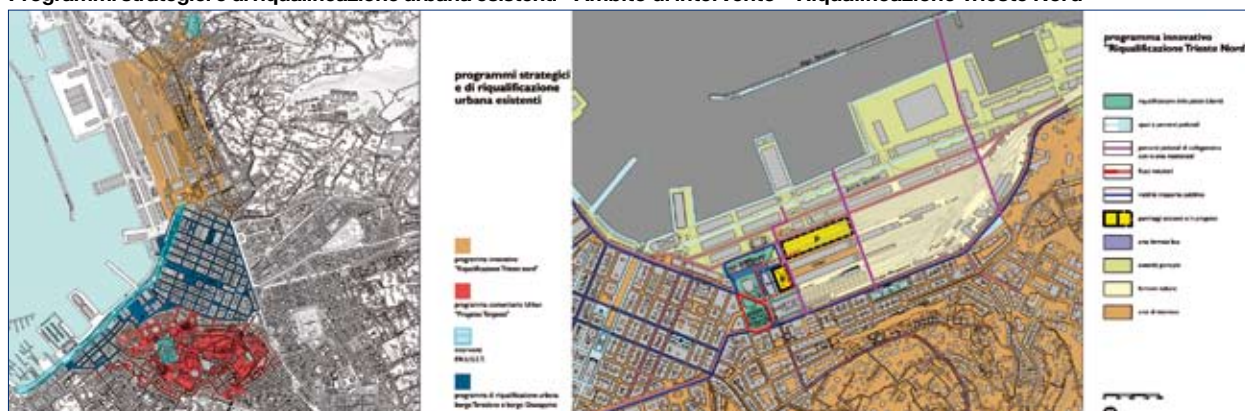
Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

€ 2.361.213,77

Area di intervento

Il Programma del Comune di Trieste è volto a riqualificare una vasta area residenziale posta in ingresso al centro cittadino.

Programmi strategici e di riqualificazione urbana esistenti Ambito di intervento – Riqualificazione Trieste Nord



Fonte: Comune di Trieste

Obiettivi

Obiettivi del Programma sono:

- realizzazione di collegamenti pedonali finalizzati a mettere in relazione in maniera diretta, attraversando la zona ferroviaria, il fronte mare e le future funzioni insediabili nelle aree del Porto Vecchio con le zone residenziali di via Udine, viale Miramare e Roiano;
- nuova localizzazione dei capolinea degli autobus al fine di renderli direttamente connessi e accessibili dalla stazione ferroviaria e da quella delle autocorriere, evitando l'interferenza dei pedoni con la viabilità urbana consentendo così la riqualificazione della piazza Libertà;
- miglioramento della viabilità in piazza Libertà, in accordo con le future sistemazioni viarie dell'area del Porto Vecchio, al fine di prevedere una maggiore fluidità e funzionalità del traffico in transito e con l'obiettivo di riqualificare completamente tutti gli spazi appartenenti alla piazza e alle aree contermini alla stazione centrale.

Interventi previsti

Di competenza del Comune:

- Studio di fattibilità per collegamento pedonale a quota superiore a quella delle infrastrutture ferroviarie
- Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva della connessione pedonale posta a livello stradale
- Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva e realizzazione di uno o più lotti funzionali relativi alla riqualificazione di Piazza Libertà.

Di competenza di RFI, Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.:

- Garantire il passaggio a quota zero e l'attraversamento in elevazione delle aree interessate al programma
- Mettere a disposizione l'area localizzata tra il Fabbricato Viaggiatori e gli ex silos
- Realizzare interventi di rifunionalizzazione del fabbricato Viaggiatori.

Di competenza dell'Autorità Portuale:

- Ristrutturare i portali di ingresso al Punto Franco Vecchio di Trieste.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Trieste
- Autorità Portuale di Trieste
- Regione Friuli Venezia Giulia
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- RFI S.p.A.

Altri partner non firmatari:

- Soggetti privati

Relazione con altri Programmi

Il progetto più ampio legato al Programma Porti e Stazioni pone in relazione il sistema del trasporto passeggeri su rotaia, rappresentato dalle direttrici passeggeri in partenza e arrivo in stazione centrale, con il sistema distributivo su gomma del territorio comunale, provinciale, regionale ed extranazionale, che garantisce il collegamento con il Centro e l'Est Europa. Il progetto, infatti, dovrà prevedere un collegamento con percorsi pedonali protetti sia con la stazione delle autocorriere delle linee extraurbane posta all'interno del Silos (edificio privato adiacente alla stazione ferroviaria) sia con il sistema delle linee di distribuzione del trasporto pubblico locale.

Potrà risultare di notevole funzionalità l'incremento dei flussi relativi al trasporto su rotaie che potrà derivare dalla linea ferroviaria AV/AC sulla tratta Trieste-Venezia, il cui progetto preliminare prevede un sistema di arrivo di binari dedicati a ridosso di quelli già esistenti nella stazione ferroviaria. Tale sistema di scambio che affaccia direttamente sulla piazza gode, inoltre, della contiguità con le strutture di trasporto via mare che l'Autorità Portuale sta progettando sul Molo IV (all'interno del più ampio progetto di sistemazione dell'area del Porto Vecchio di Trieste), finalizzate alla realizzazione di un servizio traghetti passeggeri che garantirà il collegamento delle località della costa regionale con le principali località del Nord Adriatico.

Risultati del Programma

Oggetto del programma è la riqualificazione di Piazza Libertà all'interno del processo di integrazione intermodale dei sistemi di trasporto pubblico e privato. L'ambito urbano offre un'opportunità per creare un sistema di connessione tra le modalità di trasporto presenti sul territorio (ferro-gomma), alle quali, in futuro, si potrà aggiungere tramite la linea AV/AC, anche un collegamento diretto con l'aeroporto "Ronchi dei Legionari" e una linea traghetti passeggeri direttamente sul Porto Vecchio.

La progettazione delle opere di competenza comunale previste dal Programma è stata affidata ad un unico soggetto a seguito di una gara a procedura aperta per l'appalto di servizi tecnici di architettura ed ingegneria dalla costituita Commissione giudicatrice. Attualmente è in corso la progettazione preliminare degli interventi tra i quali quello relativo al sistema urbano afferente piazza Libertà riveste una notevole complessità tecnica e coinvolge una grande pluralità di soggetti pubblici e privati.

L'intervento di riqualificazione e rifunzionalizzazione del fabbricato viaggiatori delle Ferrovie è stato completato e si attende la cessione dell'area su via Flavio Gioia (come da Protocollo) al momento inclusa nell'area cantiere.

L'Autorità Portuale ha in corso la definizione dell'intervento di cui dovrà farsi carico e più precisamente il consolidamento strutturale e la ristrutturazione a carattere conservativo dei portali monumentali di ingresso al Porto Franco Vecchio (prog. APT n. 1570). La fase di progettazione è stata avviata, con l'esecuzione di opportune indagini geologiche realizzate in corrispondenza di un punto ritenuto particolarmente "delicato" sotto l'aspetto strutturale. Attualmente si attendono le ultime autorizzazioni da parte della locale Soprintendenza, per procedere alla stesura della progettazione esecutiva aggiornata e quindi avviare la gara per l'aggiudicazione dei lavori.

Sul fronte della definizione dell'intervento privato (edificio Silos) sono in corso riunioni tra i partner e soggetti/enti coinvolti al fine di integrare la progettazione sulla base degli sviluppi in corso e per la definizione del rapporto pubblico-privato nell'operazione di trasformazione urbanistica dell'edificio e delle aree ad esso pertinenti.

PROGRAMMA INNOVATIVO IN AMBITO URBANO PORTI E STAZIONI

Finanziamento ministeriale (al netto del 3% destinato al Dicoter)

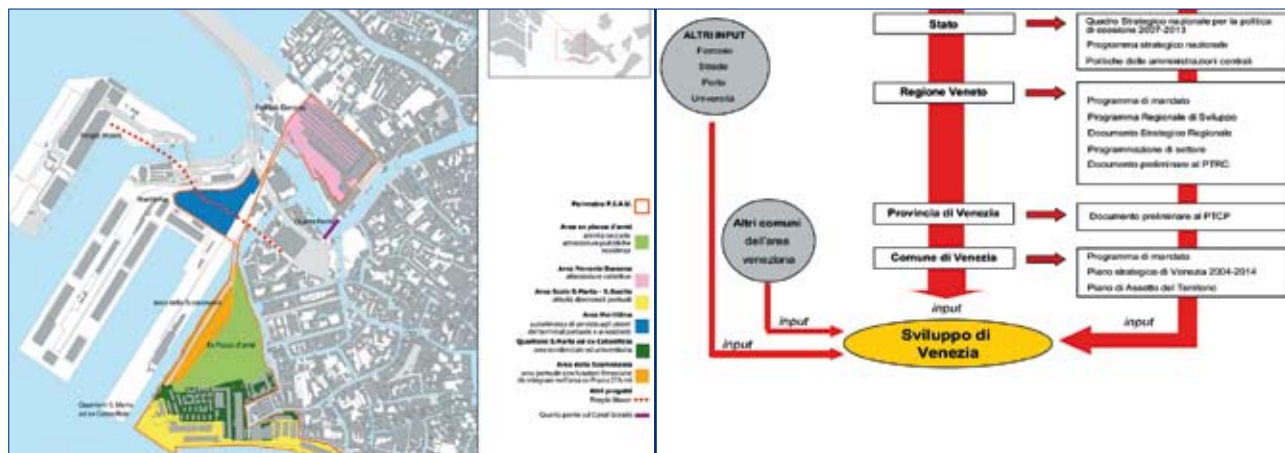
€ 1.862.866,00

Area di intervento

L'area interessata dal Programma Innovativo possiede caratteristiche di eccezionale rilevanza per la sua posizione di testa di ponte rispetto all'asse Mestre-Venezia ove sono in parte già collocate o sono previste funzioni pregiate. L'ambito comprende aree delle Ferrovie, dell'Autorità Portuale Veneziana, aree Italgas, del Comune di Venezia e dell'Università IUAV.

Individuazione delle aree della testa di ponte veneziana comprese nel P.I.A.U.

Il processo decisionale dal centro al livello locale



Fonte: Comune di Venezia

Obiettivi

Con il Programma Porti e Stazioni il Comune di Venezia ha l'obiettivo di:

- investire il processo di marginalizzazione fisica della zona causato dalla presenza delle attrezzature dello scalo ferroviario in disuso e di ampie aree, nella zona ex Piazza d'Armi, inutilizzate a seguito della cessazione delle attività produttive;
- favorire l'integrazione tra le aree con l'inserimento di funzioni e infrastrutture "urbane".

Tale obiettivo è perseguito mediante:

- la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie e portuali,
- la riqualificazione della offerta abitativa pubblica con la realizzazione di nuova edilizia di alta qualità architettonica capace di attirare nella zona nuove fasce di abitanti ed attività connesse alla residenza,
- lo sviluppo delle opere di urbanizzazione e della dotazione di servizi collettivi a scala di quartiere e a scala urbana da realizzarsi soprattutto negli spazi industriali dismessi dell'ex Gasometro a Santa Marta, nell'area della Marittima adiacente a piazzale Roma.

Interventi previsti

Gli interventi sono articolati nelle aree interessate dal Programma:

- l'area ferroviaria della stazione S. Lucia, lambita su due lati dal Canal Grande, è interessata da un processo di valorizzazione innescato dalla riqualificazione degli spazi ferroviari e dal futuro ponte sul Canal Grande.

In particolare gli interventi che rientrano nel programma PIAU riguardano:

- la riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori della stazione;
- la sistemazione degli spazi attrezzati di uso pubblico destinati ad impianti sportivi.
- l'area della Marittima, che in seguito al processo di trasformazione avviata dall'Autorità Portuale è progressivamente destinata al traffico passeggeri. Quest'area costituisce uno dei componenti in cui è articolato il sistema degli accessi previsto per differenziare il traffico diretto a Venezia: i residenti, i pendolari, i turisti, i mezzi pubblici, le auto private.

La marittima ospiterà un'autorimessa per i residenti (prevista all'interno di un Protocollo d'intesa tra Comune di Venezia e APV sottoscritto nel 2003) e di supporto al funzionamento degli impianti portuali marittimi, oltre a spazi commerciali e direzionali. La stazione intermedia del People Mover prevista in quest'area, ne completerà il riassetto urbano e risponderà alle esigenze di collegamento tra la Marittima e la città di Venezia.

Area dell'ex gasometro a S. Marta sede di impianti dismessi della società Italgas, nella quale sono previsti interventi di:

- bonifica dell'area;
- riorganizzazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali;
- recupero delle aree ed edifici industriali dismessi destinandoli ad attrezzature pubbliche, attività direzionali e residenze di cui una parte verrà realizzata dal Comune di Venezia.
- recupero delle aree preposte alle attività di carico e scarico merci integrandole in continuità agli ambiti adiacenti;
- individuazione di nuovi spazi atti a soddisfare le esigenze dell'università sia dal punto di vista degli alloggi che di spazi ad uso collettivo.

Area portuale di S. Marta e S. Basilio, situata a ridosso del quartiere urbano di Santa Marta che si affaccia su Canale della Giudecca, è interessata dalla riorganizzazione funzionale finalizzata alla sua riapertura ed integrazione al tessuto urbano circostante con l'inserimento di funzioni pregiate connesse all'attività portuale.

Gli interventi inseriti nel PIAU rientrano nel programma più generale avviato in questi ultimi anni dall'Autorità Portuale volto alla riqualificazione funzionale delle aree portuali del centro storico attraverso un insieme di interventi che consentano, tra l'altro, un utilizzo urbano dell'area.

In particolare sono stati realizzati interventi di:

- ristrutturazione della ex chiesa di S. Marta destinata, in base a convenzione, a funzioni pubbliche di quartiere;
- ristrutturazione edificio "Ex provveditorie" di San Basilio;
- interventi sul muro di S. Marta per rendere l'area accessibile.

In quest'ottica gli edifici non più utilizzati come depositi portuali sono stati ceduti all'Università che li ha in parte già trasformati, in parte li sta ristrutturando ad uso della didattica.

Soggetti coinvolti

Firmatari del Protocollo d'Intesa:

- Comune di Venezia
- Autorità Portuale di Venezia
- Ferrovie dello Stato S.p.A.
- R.F.I. S.p.A.
- Università IUAV

Relazione con altri Programmi

L'Amministrazione comunale ha prestato una grande attenzione nella ricerca della coerenza e delle possibili sinergie con l'insieme delle politiche di trasformazione urbana attuate negli ultimi anni (PRG, Progetto Università, Città Bipolare, Porto di Venezia, Porto Marghera, Progetto Giudecca, Recupero Isole, Bosco di Mestre, PRUSST). E', infatti, evidente la sovrapposizione con il programma URBAN in uno degli interventi previsti a carico dell'Autorità Portuale. In seguito al cambio di Amministrazione sono stati introdotti elementi di novità nella programmazione pur all'interno delle direttrici di sviluppo già individuate, in particolare:

- relazione con il Piano Strategico della Città;
- inquadramento infrastrutturale della città (dotazione) e ricerca del ruolo competitivo da assumere nel contesto territoriale di appartenenza: particolare attenzione è rivolta ai rapporti con le città dell'Alto Adriatico.

Risultati del Programma

Con il programma si è colta l'opportunità di intervenire in un'area dove si stanno concentrando funzioni pregiate come l'università o come la cittadella della giustizia. Dopo la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa, cambiando la presidenza dell'Autorità Portuale, l'assetto delle Ferrovie dello Stato e l'Amministrazione comunale, il programma ha subito un lieve rallentamento. Con delibera della Giunta comunale il 3 agosto 2004 viene adottato l'atto di indirizzo per l'"individuazione delle linee di indirizzo per il Piano Particolareggiato dell'area ex Italgas a Santa Marta e relativo schema bonifica". Nel marzo del 2005 Italgas presenta una richiesta di proroga per la presentazione del progetto di bonifica e viene ultimata la redazione della fase di analisi del Piano

Particolareggiato 5 (PP5) “ex Piazza d’Armi” all’interno del percorso progettuale in corso di verifica. È in corso la progettazione del Piano Particolareggiato sull’area ex Piazza d’Armi che sarà concluso successivamente all’individuazione del soggetto realizzatore attraverso procedure di evidenza pubblica.

L’Autorità portuale veneziana ha quasi completato gli interventi di sua competenza. RFI, in collaborazione con Cento Stazioni, ha dato inizio agli interventi di riqualificazione del Fabbricato Viaggiatori ed ad opere di sistemazione degli spazi ad uso pubblico.

