

La sfida di Doria l'ambiente al centro della città che verrà

- > Il nuovo piano urbanistico in arrivo a maggio
- > Più attenzione al mondo delle imprese
- > Sì al tunnel sotto il porto e apertura a Renzo Piano

MASSIMO MINELLA

«SARÀ il Puc più ambientalista che abbia mai avuto Genova» dice Marco Doria. E fin qui la sorpresa è relativa, visto che è nota la passione verde del sindaco. Ma è subito dopo che Doria sorprende. «Perché avere il rispetto dell'ambiente al centro dei propri pensieri non vuol dire, per me, chiudere allo sviluppo. Anzi, l'obiettivo del Puc sarà quello di coniugare le esigenze del territorio con un maggiore rispetto per l'economia, dando regole certe per garantire nuova occupazione. Questo vale per le industrie, ma anche per le infrastrutture, a cominciare dal terzo valico, la miglior soluzione possibile per l'inoltro delle merci».

SEGUE A PAGINA II

La città che verrà

La sfida di Marco Doria “Così voglio cambiare il volto della Superba”

A maggio arriva il Piano Urbanistico Comunale “Attenti all'ambiente, più spazio all'industria”

L'INTERVISTA

MASSIMO MINELLA

SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

È un gesticolare preciso, quello di Doria, che lo aiuta nel suo tradizionale eloquio per punti («Primo, secondo... a, b...») e lo sorregge nell'elenco delle idee a lui più care, come il tunnel sotto il porto, che dovrà essere riprogettato nella fase di uscita, e che riaprirà la riflessione sul futuro della sopraelevata «che potrebbe anche

trovare un nuovo utilizzo». A maggio, la bozza del nuovo Puc, il piano urbanistico comunale che disegnerà la Genova del futuro, arriverà in consiglio comunale. E la prima immagine Doria la tratteggia in questa intervista a *Repubblica*, con una visione di città che da una parte riprende quella già coltivata dalla precedente amministrazione (ambiente da rispettare in un territorio fragile) e dall'altra introduce nuovi elementi di sviluppo.

Sindaco, come sarà il nuovo Puc?

«Partiamo dalla consapevolezza di essere in un territorio fragile, ma non vogliamo restare ingessati da questo. Abbiamo appena completato il percorso di verifica sulle ottocento osservazioni arrivate in questi mesi. Potevamo fermarci alle risposte, ma siamo andati oltre, coinvolgendo le facoltà di **Architettura** e Scienze Politiche e l'Istituto Italiano di Urbanistica. Crediamo di aver fatto un lavoro eccellente e ora andremo a intrecciare le nostre riflessioni con la Regione, anche se rivendichiamo la sovranità urbanistica del Comune».

Resterà il concetto di linea verde?

«Sì, ma con riflessioni nuove. Il 76 per cento del territorio comunale di Genova è oltre questa linea.

E qui vivono solo 27mila persone. Che risposte diamo ai tre quarti del nostro territorio?»

Che risposte diamo?

«La prima conferma l'esistenza di zone di esclusiva conservazione ambientale, ma è sulle altre due

che cominciamo a innestare elementi di sviluppo. Nelle zone prettamente agricole, infatti, continuerà la politica di incentivi economici per favorire lo sviluppo dell'attività. In quelle di presidio ambientale, invece, dove vivono i 26mila genovesi, inseriremo coefficienti di abitabilità bassissimi, dello 0,01 per cento e imponendo un vincolo costruttivo non superiore ai 200 metri quadrati. È quello che noi consideriamo un approccio sfidante per l'edilizia residenziale. Invitiamo a costruire sul costruito, a recuperare rustici esistenti. Basta con l'espansione quantitativa, noi vogliamo una riqualificazione dell'esistente. E questo può essere di estremo interesse anche dal punto di vista economico».

A proposito di economia, come



pensate di favorire lo sviluppo?

«La nostra rotta, dal nostro punto di vista industriale, si chiama "Rischio di incidente rilevante". Fissiamo parametri precisi che le imprese devono rispettare per garantire la massima sicurezza. Non

vogliamo criminalizzare alcun tipo di produzione, ma garantire appunto la sicurezza sul territorio. Chi sarà incompatibile con questi criteri, non potrà operare. Il nostro sarà un lavoro complesso, che terrà conto anche di altri aspetti,

quali la permeabilità dei suoli. Un lavoro fortemente innovativo che darà risultati importanti, vedrete».

Il primo punto deve però essere il mantenimento dell'attività industriale. E di questi tempi non è così scontato.

«Sono d'accordo, ma abbiamo dato segnali eloquenti anche su questo versante, mantenendo industriali le aree di Piaggio Aero e della Centrale del Latte, nonostante le richieste di trasformazione in aree commerciali».

Stop al commerciale, quindi?

«Io devo aggiungere ricchezza alla città. E oggi il commerciale è già saturo. Se aggiungo nuove aree, l'effetto è quello della sostituzione, non della crescita. Se nasce un nuovo polo, finirà per creare problemi da altre parti».

Anche l'Ilva deve restare industriale?

“Si può riproporre lo schema dell'Expo '92, anche allora fu Tursi a chiamare Piano”

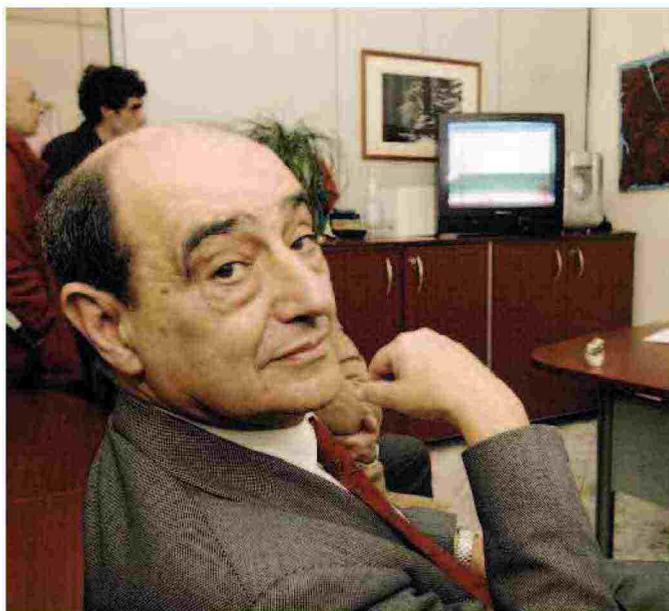
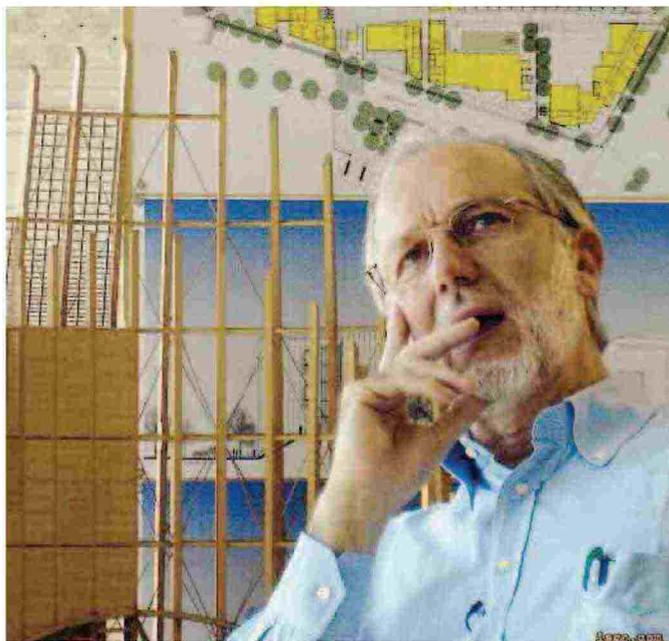
«Sì, nel modo più assoluto. Attendiamo il nuovo piano industriale, ma per noi ogni ragionamento parte da una considerazione».

Quale?

«I siti produttivi sono tre, Taranto, Genova e Novi Ligure. Siamo pronti a riflettere sulle linee di produzione, ma sull'attività industriale non si discute. Ora il management ha preso atto della realtà e ha deciso di mettere a disposizione delle aree, tutte raggiungibili con una viabilità autonoma. Vediamo che succede».

Sindaco Doria, la decisione di giunta sulla destinazione d'uso delle aree che dalla Fiera sono tornate al Comune ha suscitato polemiche. Che risponde?

«Con quella decisione abbiamo dato un messaggio forte ponendo due interrogativi: è giusto che Genova abbia un quartiere fieristico vivo? La società Fiera è un'azienda che deve essere messa nelle condizioni di rilanciarsi? Il nostro è un doppio sì. Abbiamo perimetrato col management aziendale i confini della Fiera, concentrata sui padiglioni B e D e sulle Marine, e abbiamo sancito che le altre aree tornano al Comune in un'ottica di valorizzazione urbana che prevede la



viabilità Porto Antico-Foce, gli accessi fieristici e la strada».

Ma avete anche fissato le attività da sviluppare.

«Sì, trenta per cento di commerciale e il resto suddiviso fra servizi e residenziale e ricettivo, con l'obiettivo di una valorizzazione complessiva. Abbiamo sottoposto i documenti agli altri enti a febbraio e poi nel cda della Fiera, che rappresenta tutti gli enti, sempre pronti a dialogare. Siamo di fronte a una grande occasione, che mi ricorda quella dell'Expo del '92».

Allora fu l'architetto Renzo Piano a occuparsene. Ora sembra che

ci sia qualche problema...

«L'Expo '92 fu un progetto elaborato dalla città su spazi che riacquistavano la loro funzione urbana. Questo progetto venne poi affidato a un professionista di straordinario livello come Piano che designò questi spazi sulla base di una visione elaborata dalla città».

Allora quello schema si potrebbe riproporre anche oggi?

«Certo, anche se allora l'Ente Colombo venne sostenuto dallo Stato per realizzare gli interventi di recupero, sempre sulla base di un disegno urbanistico elaborato da differenti amministrazioni. C'erano i

finanziamenti pubblici e su questo si innestò la genialità professionale di Piano. Oggi lo schema si può riprodurre, ma servono anche finanziamenti privati».

Nel disegno dell'area Expò-Punta Vagno la riflessione sul futuro delle riparazioni appare centrale, non trova?

«Sì, e proprio per questo mi preparo a incontrare gli operatori del settore. Dobbiamo dare centralità ai soggetti economici, che sono i protagonisti. Voglio sentire da loro quali sono le esigenze reali. Le aree delle riparazioni sono dentro a un perimetro comunale, noi non siamo tagliati fuori dal layout di questi spazi».

Ma non c'è il rischio, inserendo il tunnel sotto il porto a lei così caro, di ingolfare tutto quanto? Oppure il tunnel rappresenta effettivamente lo "scambio" con la gronda, da non realizzare più?

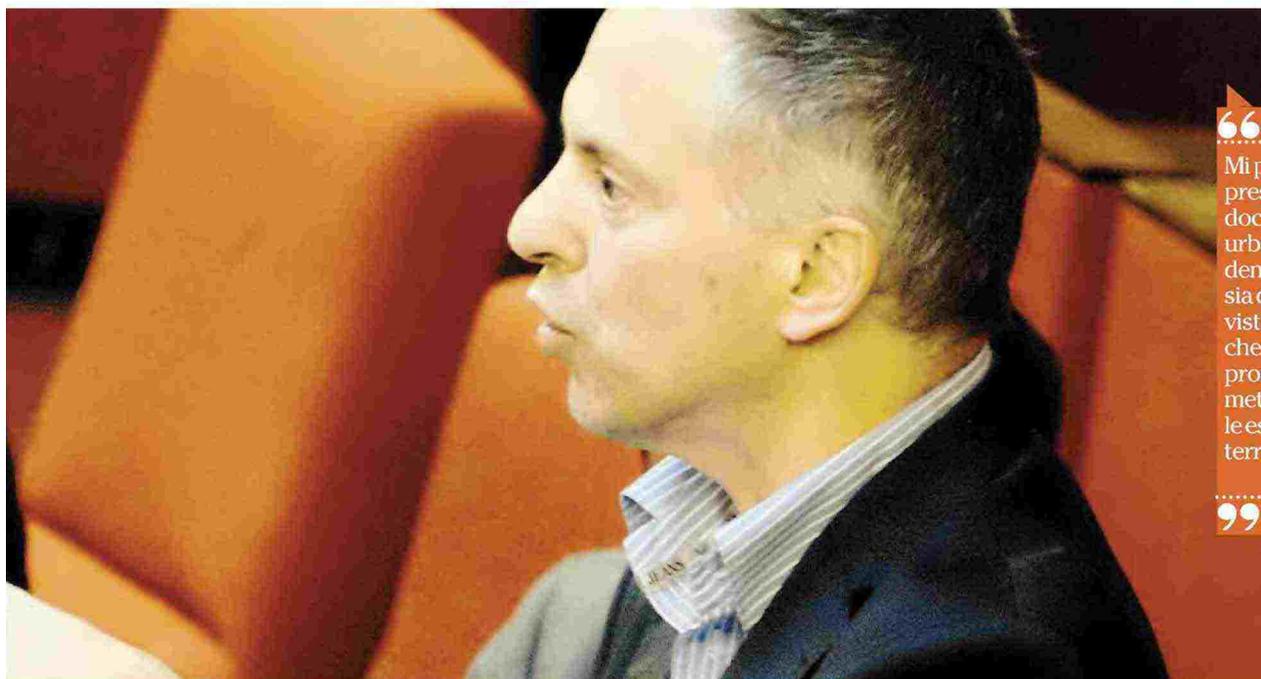
“Sul tunnel sotto il porto la penso come Pericu e sulla sopraelevata sono pronto a discutere”

«Sulla gronda ho sempre ribadito che sarà la conferenza dei servizi a mettere sul tavolo ogni elemento così da arrivare a una decisione definitiva. La storia dello scambio comunque non regge, perché il tunnel è un'opera di mobilità urbana. Sul tunnel la penso come l'allora sindaco Pericu, che lanciò l'opera. Lo considero una grande opportunità da verificare dal punto di vista tecnico. E può a molti sfuggere una cosa».

Quale?

«Che c'è ancora un milione di euro da spendere per completare il progetto, adeguandolo alla nuova viabilità, soprattutto per quanto riguarda l'uscita, che non può essere più a Calata Gadda, perché demolirebbe le lavanderie industriali che andranno a ospitare l'Idrografico. Sono soldi che altrimenti andrebbero buttati. Oltretutto, la realizzazione del tunnel ci consentirebbe di non essere vincolati per sempre alla Sopraelevata. Anzi sarebbe il modo migliore per ripensarla, con tutto quello che vorrebbe dire per il quartiere. Pensate un po' cosa sarebbe Sottoripa senza sopraelevata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“ LA SFIDA

Mi preparo a presentare un documento urbanistico denso di novità, sia dal punto di vista ambientale che da quello produttivo mettendo al centro le esigenze del territorio

” MARCO DORIA
SINDACO DI GENOVA

LA SALA ROSSA
La prima bozza del Piano Urbanistico Comunale arriverà a maggio