

LABORATORI TEMATICI

METODOLOGIA

Premessa

Come già descritto nei diversi documenti divulgativo del percorso, con l'espressione "processo di partecipazione" si intende un processo di coinvolgimento dei cittadini che consente, attraverso molteplici attività di interagire con tutti i soggetti interessati al tema del trasporto pubblico in Valbisagno, al fine di definire, in maniera concertata e condivisa, esigenze, vincoli ed opportunità. La partecipazione si realizza sia attraverso la collaborazione dei cittadini alle indagini sulla realtà, sia attraverso il loro contributo al dibattito pubblico sul progetto.

Nella prima fase il gruppo di lavoro, attraverso le indagini dirette, ha potuto costruire un'immagine attenta ed articolata della valle, dei reali atteggiamenti degli interlocutori privilegiati e delle loro aspettative nei confronti di nuovi interventi progettuali.

Nella seconda fase, attraverso la collaborazione con i cittadini, è stato possibile approfondire il lavoro di riflessione collettiva e di sedimentazione ed interpretazione delle informazioni e degli spunti operativi che trovano la loro sintesi nelle linee guida del progetto.

È necessario tenere presente che i programmi di interazione con i cittadini devono conservare un carattere indicativo, infatti le variabili di percorso possono incidere significativamente sui metodi utilizzati e sui risultati ottenuti. Il percorso è stato calibrato ad ogni incontro e parzialmente trasformato in corso d'opera, in aderenza alla mutevolezza dei contesti ed alla variabilità delle situazioni. La personalizzazione dei metodi e degli strumenti non è certo improvvisazione, quanto ricerca di una maggiore aderenza ai contesti e si basa comunque su consolidati metodi importati da esperienze nazionali ed internazionali.

Obiettivi

Con l'istituzione di "laboratori tematici" si è inteso costituire un luogo fisico di natura pubblica dove i cittadini hanno potuto avere e dare informazioni sul progetto, in questa ottica le attività sono state fortemente improntate alla collaborazione fra i membri del gruppo di lavoro, i tecnici della struttura amministrativa ed i cittadini.

Il laboratorio, per questa ragione, acquisisce anche un grande valore simbolico di interfaccia fra l'amministrazione e la cittadinanza; gli scopi perseguiti con il lavoro sono:

- Produrre degli **elaborati descrittivi delle attese del territorio**
- Individuare quali sono gli **scenari tecnologici** per la realizzazione della tranvia
- Individuare quali sono i **criteri generali** che dovranno guidare il progetto
- Individuare un possibile **tracciato** mettendo in evidenza potenzialità e criticità
- Raccogliere indicazioni e suggerimenti circa la **finanziabilità** dell'opera
- Consentire e contribuire al riconoscimento di una **sensibilità positiva** verso il progetto senza nascondere le molteplici difficoltà che la sua realizzazione potrà incontrare nel tempo.

Strumento: "laboratori tematici territoriali"

L'attività dei laboratori è stata di tipo partecipativo e collaborativo impostata sulla capacità propositiva delle persone coinvolte, dalla condivisioni di idee, saperi, competenze si sono

prodotte azioni operative e visioni progettuali. Gli incontri, debolmente strutturati ma condotti dal gruppo di lavoro, hanno previsto discussioni capaci di produrre in modo organizzato, ma non gerarchico, soluzioni creative spostando il punto di vista della discussione dai problemi alle idee per risolverli.

La metodologia, generalmente differenziata fra il primo ed il secondo incontro, ha previsto discussioni tematiche ma fortemente contestualizzate in relazione alle aree interessate dal passaggio della tranvia.

In particolare durante il primo incontro si è scelto di operare secondo un approccio dialettico proponendo e raccogliendo temi ed aspetti di discussione proposti dai partecipanti (siano essi cittadini o membri del gruppo di lavoro). Mentre nel secondo incontro si è scelto di lavorare in modo più concreto andando a “leggere” e, successivamente, ad arricchire di contenuti la cartografia dell’area di progetto (fornita da UrbanLab).

I laboratori tematici territoriali individuati all’avvio del percorso partecipativo sono riconducibili a 4 ambiti territoriali:

- Brignole - Staglieno sponda sinistra
- Brignole - Staglieno sponda destra
- Staglieno – San Gottardo
- San Gottardo - Prato

I criteri che hanno determinato la loro individuazione sono riconducibili al fatto che ciascuna di queste aree mostra caratteristiche comuni sotto alcuni aspetti: riguardo all’attitudine dei cittadini nei confronti della mobilità pubblica, riguardo alle condizioni di traffico, alle possibilità di parcheggio; ma tuttavia sono certamente differenti per le caratteristiche del territorio, per le specifiche criticità o potenzialità che li contraddistinguono.

Modalità operative

Il lavoro dei laboratori è stato portato avanti con i cittadini che hanno deciso di accreditarsi (con apposito modulo presente di seguito come allegato) durante l’assemblea pubblica del 3 marzo 2011. Molti degli interlocutori hanno deciso di lavorare in ognuno dei tavoli diventando quindi dei referenti interessati al tracciato tranviario nella sua interezza. In corso d’opera si è anche deciso di fissare un incontro supplementare svolto in orario serale per andare incontro alle molte richieste di coloro i quali erano impossibilitati a partecipare nell’orario consueto di fine pomeriggio. Solamente in quella occasione, vista le numerose presenze, si è scelto di favorire il lavoro dialettico tralasciando il lavoro con la cartografia. Al contrario, tutti gli altri laboratori sono stati caratterizzati da due momenti di incontro distinti entrambi strutturati come momenti di comunicazione e lavoro collegiale.

Durante il primo incontro dopo una breve introduzione ed apertura dei lavori da parte del gruppo si è proceduto prima alla discussione ed alla condivisione del metodo di lavoro proposto ovvero:

- Chiarire cosa sono le linee guida
- Descrivere gli incontri ed i modi previsti per il lavoro (andando anche incontro a possibili suggerimenti e parziali modifiche delle attività);

per passare, successivamente, a discutere gli aspetti relativi al progetto:

- Tracciato della tranvia e ricadute sul tessuto urbano
- Mobilità pubblica/privata
- Aree di sosta
- Utilizzo aree urbane in dismissione

I lavori del secondo incontro, generalmente, sono stati aperti con la condivisione degli aspetti generici scaturiti dalle discussioni della giornata precedente; successivamente si è passati a lavorare con l'ausilio della cartografia con lo scopo di realizzare le *carte commentate*.

Il metodo è stato utilizzato, in questo contesto, per la produzione di basi conoscitive e di proposte operative; attraverso una continua circolazione di informazione tra cittadini e tecnici si è inteso costituire uno scenario progettuale condiviso oltre che creare e animare una rete di attori sostenitori del processo partecipativo.

Non è da sottovalutare un aspetto organizzativo di grande rilevanza, il periodo di tempo intercorso tra i due incontri ha avuto un duplice scopo: consentire a tutti i partecipanti una elaborazione delle informazioni scaturite dall'incontro così da far sedimentare ciò che si è costruito nell'incontro precedente ed eventualmente far nascere nuovi stimoli di discussione e consentire ai tecnici di ricercare informazioni per rispondere a questioni tecniche che non possono avere risposta immediata. Inoltre è sempre necessario prevedere tempo destinato alla condivisione e alla sedimentazione della conoscenza, così come all'innescio di processi di comunicazione e di costruzione di un linguaggio comune tra i partecipanti.

Il gruppo di lavoro dopo una prima elaborazione dei risultati ottenuti e la redazione della carte commentate ha scelto di sottoporre ai cittadini accreditati il materiale iconografico per condividere quanto prodotto insieme. Inoltre i cittadini accreditati sono stati inviati ad un incontro operativo di condivisione delle linee guida prima della assemblea pubblica. L'incontro ha avuto due obiettivi: quello principale di verificare i contenuti delle linee guida prima della fase pubblica; ed uno secondario, ma di grande valore simbolico, di dare il giusto valore alle indicazioni ed al lavoro fatto dai cittadini accreditati testimoniando il concreto approccio partecipativo e collaborativo che il processo ha avuto in ogni sua fase.

Criteri di gestione dei laboratori

- Instaurare un clima molto *friendly*, alla pari, collaborativo
- Non dare stimoli sulla progettualità
- Raccogliere al contrario tutti i suggerimenti e limitarsi ad intervenire su questioni tecniche di fattibilità o non fattibilità
- Contenere le esuberanze degli interlocutori che dovranno esprimere le loro posizioni, evitando i fuori tema, nel rispetto dei ruoli di ciascuno.

Sintesi dei dati emersi

Di seguito si propone la raccolta dei temi e delle idee emerse nel corso dei focus e dei laboratori organizzati su base territoriale con gli interlocutori che hanno fornito il loro contributo al processo di partecipazione sulla tranvia in Valbisagno.

ASPETTATIVE

Confermando quanto emerso dai focus group con le realtà locali (dove gli interlocutori erano raccolti sulla base delle categorie o degli interessi rappresentati) nel corso degli incontri con il territorio viene manifestata in maniera diffusa l'esigenza di un sistema di trasporto pubblico più efficiente che elimini le attuali difficoltà di spostamento riscontrate lungo tutto la vallata da Prato a Brignole.

Mentre durante i focus si è colta una maggiore attenzione agli effetti immediati del nuovo sistema di trasporto rispetto ai vantaggi derivati da un migliore sistema di collegamento con il resto della città, attenzione dovuta anche alla tipologia degli interlocutori (infatti ai focus sono prevalse le posizioni espresse dagli operatori presenti in vallata, rispetto agli abitanti, maggiori utenti del trasporto pubblico), nel corso dei laboratori territoriali è emersa una più marcata sensibilità per l'iniziativa come opera con forti valenze di riqualificazione urbana e ambientale.

Lo sviluppo di una linea tranviaria (sul sistema di trasporto il consenso è stato pressoché unanime) è visto come fattore in grado di ridurre il traffico veicolare su gomma sia privato che pubblico con conseguenze positive sia per l'inquinamento atmosferico che per la vivibilità delle zone più densamente edificate, così da consentire anche la creazione di aree pedonali e l'inserimento di nuovi percorsi ciclabili.

D'altra parte sono state messe in evidenza anche molte criticità di ordine generale da valutare contestualmente alla progettazione dell'intervento:

- La messa in rete della tranvia con il sistema dei trasporti cittadini: senza un adeguato raccordo fisico e funzionale si rischia di vanificare qualsiasi ricaduta positiva all'interno della vallata, per questo viene rimarcato come la maggior parte degli spostamenti provenienti dalla Valbisagno prosegua oltre il nodo di Brignole;
- La necessità di raccordare in maniera efficiente le linee di trasporto pubblico di risalita sui versanti collinari, realizzando in corrispondenza dei capilinea dei punti di interscambio, dove il tempo di trasbordo sia estremamente contenuto, troppe rotture di carico in rapporto alla lunghezza del percorso disincentivano l'uso del trasporto pubblico, anche a fronte di una maggiore velocità del mezzo sulle singole tratte;
- La scelta del tracciato, pur prevalendo un sostanziale apprezzamento per il percorso Brignole/via Canevari/via Bobbio/via Piacenza/Molassana/Doria/ Prato, di attraversamento dei nuclei più densamente urbanizzati (via Canevari, S.Gottardo e Molassana) a scapito del traffico veicolare su gomma, durante i focus e ad alcuni laboratori vengono manifestate perplessità da chi, soprattutto commercianti, teme una ricaduta pesantemente negativa sulle attività presenti lungo tali assi. In quest'ottica sarebbe da preferire il tracciato lungo argine in tutto il suo sviluppo.
- L'utilizzo dell'asse di corso Sardegna - corso De Stefanis non suscita grandi entusiasmi anzi, nel corso di un tavolo territoriale si esprimono dubbi sull'esigenza concreta di uno sdoppiamento del percorso in sponda sinistra e, addirittura, nel corso dei focus la creazione di un asse protetto in corso Sardegna è stata valutata come penalizzante per la vitalità della via, meglio l'alternativa di corso Galliera - via del Piano, rimanendo comunque da affrontare il nodo carcere - stadio;
- La temuta riduzione di aree di sosta per i residenti e per le attività presenti è un altro degli aspetti critici più frequentemente sollevato nel corso degli incontri, nel

merito è emersa la considerazione di come ad una minor mobilità su gomma corrisponda anche una maggior domanda di parcheggi “stanziali”, da cui la necessità di migliorare la sistemazione dei parcheggi esistenti, funzionali alle esigenze dei residenti ma utili per un interscambio “diffuso” altrimenti impossibile vista la attuale mancanza di strutture dedicate;

- Sempre rimanendo su temi di ordine generale è segnalata la necessità di una attenta programmazione delle opere e dei cantieri dando la precedenza alla realizzazione di nuovi parcheggi a compensazione di quelli eventualmente eliminati nel corso dei lavori e di strutture di interscambio per garantire la piena funzionalità del sistema;
- Esprimendo timori sulla reale disponibilità di risorse si propone di procedere per lotti funzionali, impegnando i finanziamenti già disponibili per attuare interventi compiuti, magari partendo dai parcheggi di interscambio, e, comunque, nell’attesa della realizzazione della tranvia, predisporre opere non in contrasto con essa;
- Ricorrente l’attenzione alla fase di cantiere, da programmare e gestire con estrema attenzione per ridurre al minimo i disagi per gli abitanti e le attività economiche.

Viene manifestata poi l’esigenza di un confronto con la Civica Amministrazione sia sulle previsioni urbanistiche e le grandi trasformazioni in atto, sia sulle opere di sistemazione idraulica nel tratto fra Staglieno e S.Gottardo e di come le stesse si pongano nell’ambito del Piano di Bacino del torrente Bisagno; si teme cioè uno squilibrio fra l’entità delle opere proposte (demolizione alcuni ponti, trasferimento di ponte Carrega, etc.) e l’assetto della parte restante (Piastra, viale Brigata Partigiane).

E’ infine pressoché unanime l’auspicio di avere dall’Amministrazione proposte coerenti fra loro in una visione globale delle politiche di gestione del trasporto pubblico (linee/tariffe/orari) a livello cittadino.

Interessante la proposta di sviluppare ed implementare il PUM attraverso l’elaborazione di Piani della Mobilità alla scala locale, di quartiere.

NEL DETTAGLIO DEL PERCORSO

Tratto Prato – Molassana

Il transito in sponda destra e l’attestazione del capolinea della tranvia a Prato è risultato un fattore irrinunciabile per gli interlocutori interpellati, pur nella consapevolezza della difficoltà di superare Molassana senza un adeguato ridimensionamento della sede viaria e di avere carichi di passeggeri più limitati, l’esigenza di arrivare al limite del territorio comunale è giustificato dalla possibilità di individuare spazi dove attestare l’interscambio con le zone collinari (S.Siro, S.Cosimo, Fontanegli, etc.), con l’alta val Bisagno e la val Trebbia (Bargagli, Torriglia, etc.) e nello stesso tempo servire le nuova piastra sanitarie posta nell’ex ricovero della Doria.

A Molassana risulta ormai acquisito come la realizzazione delle opere previste nell’ambito del POR porterà rilevanti modifiche all’assetto del nodo compreso fra ponte Fleming, via Geirato e via Molassana stessa, trasferendo la viabilità veicolare lungo il torrente e lasciando l’asse centrale al trasporto pubblico, confermando peraltro il ruolo nodale della zona per l’intera vallata. In proposito viene richiesto di consolidare la funzione di interscambio fra le diverse modalità di trasporto, che necessariamente dovranno continuare ad attestarsi, utilizzando anche le aree delle cave poste sulla sponda sinistra.

Tratto Molassana – San Gottardo - Staglieno

Scendendo il fondovalle, sempre lungo la sponda destra del Bisagno, le diverse caratteristiche dell'assetto viario e la diversa concentrazione dell'abitato in questo tratto comportano la necessità di considerare separatamente le indicazioni raccolte; mentre da Molassana a ponte Feritore il nucleo di San Gottardo è attraversato internamente da via Piacenza e la via Emilia corre parallela lungo l'argine, dal ponte Feritore fino a Staglieno via Piacenza diventa unica viabilità lungo il torrente ancora privo di adeguata sistemazione idraulica.

Per il tratto di percorso in corrispondenza di San Gottardo i temi discussi vertono principalmente sulle conseguenze dovute ad utilizzare la viabilità interna all'abitato per il passaggio della tranvia lasciando al traffico veicolare la viabilità lungo l'argine.

In questi termini sono messi in evidenza gli aspetti positivi (prevalenti) di una riqualificazione ambientale diffusa mentre si considera una possibile ricaduta negativa sulle attività commerciali presenti, in proposito vengono fatte proposte alternative:

una per localizzare la tranvia lungo l'argine e mantenere il transito dei veicoli in via Piacenza ed un'altra con il senso di marcia discendente verso il centro su via Emilia e quello ascendente verso Prato in via Piacenza.

Le attuali dimensioni della sede stradale di via Piacenza dal ponte Feritore fino a Staglieno sono limitate e tali da non consentire la realizzazione di una sede propria per la tranvia, la prevista sistemazione idraulica consentirebbe di recuperare alcuni metri di careggiata indispensabili per ospitare la linea di trasporto. Questo intervento consente di superare l'opposizione alla realizzazione di un trasporto pubblico in sede propria in passato manifestata da cittadini e comitati.

In questa tratta una criticità sollevata da molti sono gli innesti della viabilità pedemontana che si teme possano venire penalizzati dalla tranvia interferendo con essi: via Trensasco e fossato Cicala a San Gottardo e via Lodi a San Sebastiano.

L'utilizzo dell'area delle Gavette pur vista come una risorsa ha sollevato molte osservazioni in merito alla concentrazione in essa del deposito dei mezzi pubblici provenienti anche da altre parti della città con pesanti ricadute in termini di congestione del traffico.

Alle aree in prossimità del cimitero di Staglieno viene confermata la valenza nodo di interscambio attestandovi alcune linee collinari di trasporto pubblico, ma trasferendo il capilinea dei bus in prossimità dei chioschi dei fioristi per recuperare un discreto numero di posti auto; vengono anche manifestati timori per possibili interferenze con traffico su gomma degli operatori (marmisti, fioristi, etc.) da e per il cimitero.

Tratto Staglieno - Brignole

L'Amministrazione ha posto sul tavolo della discussione due percorsi per raggiungere Brignole con una tranvia in sede propria, uno lungo la sponda destra del Bisagno, ed uno lungo corso Sardegna, corso De Stefanis fino alla Piastra in prossimità di Staglieno.

Sul primo tracciato in sponda destra è prevalso il consenso per la soluzione su via Bobbio – via Canevari, e sulla seconda si è sostanzialmente confermata la soluzione su corso Sardegna, in entrambi i casi con perplessità sollevate per i possibili danni alle attività commerciali presenti derivati dall'allontanamento del traffico veicolare in particolare in via Canevari e corso De Stefanis. Mentre contestualmente alla realizzazione dell'infrastruttura si auspica il recupero a fini pedonali dell'intero percorso storico a monte di via Canevari (da borgo Incrociati a Ca' de Riva).

Collegamenti con via Montaldo e corso Montegrappa sono stati richiesti anche realizzando impianti di risalita meccanizzati, ripristinando infrastrutture esistenti e riflettendo su altre possibili realizzazioni.

Maggiori osservazioni sono state formulate sulle soluzioni da adottare in prossimità degli innesti con lo svincolo autostradale e con via Montaldo. Nel primo caso deve essere risolto il problema della viabilità di accesso all'autostrada e del parcheggio di interscambio a questa connesso, nel secondo si è anche proposto il prolungamento del sottopasso di Staglieno fino a superare l'incrocio con ponte Campanella o la realizzazione di un nuovo tratto di sottopasso in corrispondenza di via Montaldo. Sono peraltro ritenuti punti critici i passaggi in prossimità del deposito Amt di via Montaldo, dello Stadio (in corrispondenza del quale potrebbe essere previsto un "binario" appositamente dedicato) e della zona dell'ex Mercato in corso Sardegna; per ciascuna di queste aree le trasformazioni in atto o programmate possono portare incrementi al traffico veicolare ma, altresì, dare risposte alla domanda di parcheggi.

Nel merito della funzione assolta da una tranvia in corso Sardegna permangono alcune incertezze sull'opportunità della sua prosecuzione verso Staglieno (accogliendo così il bacino d'utenza di Marassi/via Robino) realizzando un percorso ad anello con la tratta in sponda destra, o attestarsi su piazza G. Ferraris (più utile alla zona di Quezzi), viene rilevato infatti come entrambe le opzioni siano presenti nei programmi dell'Amministrazione.

Nodo Brignole (borgo Incrociati – Sant'Agata - Terralba)

In tutte le sedi è stato ribadito come la tranvia in val Bisagno non sia che un elemento del più ampio sistema di trasporto pubblico cittadino col quale debba inevitabilmente integrarsi.

Inprescindibile ai fini di questa integrazione viene considerato pertanto il superamento del nodo di Brignole in maniera efficiente e funzionale alle esigenze di trasporto dell'utenza, si teme l'incidenza negativa dei tempi di trasbordo da un mezzo di trasporto ad un altro, si propongono interconnessioni con la ferrovia e con la metropolitana. Comunque è richiesto, da subito, l'attestamento del percorso davanti alla stazione Brignole, superando il rilevato ferroviario.

Vengono avanzate richieste di prosecuzione della tranvia, prioritariamente, verso il Centro e verso San Martino (per raggiungere l'ospedale) in seconda analisi verso la Foce-Fiera del Mare, eventualmente creando dei percorsi ad anello.

Permane la percezione dell'importanza del nodo Sant'Agata / Brignole, importante per la riqualificazione della zona e fondamentale per raccordare i diversi sistemi infrastrutturali che vi devono convergere, si propone fra l'altro di riaprire al percorso pedonale l'antico ponte di Sant'Agata.