



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE, GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN SCIENZE PER IL PAESAGGIO

UNA FUNIVIA DALL'ALTO VERSO IL BASSO

**IL PARCO DELLE MURA DI GENOVA TRA POLITICHE URBANE E
CONFLITTUALITÀ SOCIALE**

Relatore:

Ch.mo Prof. Mauro Varotto

Laureando:

Matteo Busso

Matricola n. 2036571

ANNO ACCADEMICO 2023-2024

Indice

0. Introduzione.....	5
1. Comitati di protesta e conflittualità sociale.....	7
1.1 Introduzione alla tematica.....	7
1.2 Comitati locali: una prima definizione	9
1.2.1 Comitati cittadini e fenomeno Nimby.....	11
1.2.2 Comitati di protesta, minaccia o risorsa per la democrazia?.....	15
1.3 Fare ricerca sui comitati.....	17
2. Il parco delle mura di Genova: inquadramento territoriale	23
2.1 Storia e geografia dell'area del parco	23
2.2 Nascita e gestione del parco fino ad oggi	28
2.3 Il progetto della funivia.....	31
2.4 Il quartiere di Lagaccio	36
3. “Con i piedi per terra”: come nasce un comitato di protesta	43
3.1 Contesto sociale e nascita del comitato	44
3.2 Struttura e organizzazione.....	46
3.3 Criticità della funivia e osservazioni del comitato.....	49
3.4 Ricorso al TAR e intervento della Soprintendenza	63
3.5 Le risposte al comitato	65
3.5.1 Mobilità ed alternative proposte.....	65
3.5.2 Coinvolgimento della popolazione nei processi decisionali	71
3.5.3 Mancato assoggettamento a VIA	73
3.5.4 Coerenza del progetto della funivia con il programma di riqualificazione dei forti e concessione dei beni demaniali ai privati	74
3.6 Esiti futuri e Rete Genovese	77
4. Questioni rilevanti emerse dal conflitto.....	81
4.1 Il paradosso del PNRR: limiti nella promozione della partecipazione	81
4.2 La gestione del paesaggio ed il ruolo del turismo.....	87
4.3 Funivia, la mobilità del futuro?.....	95
4.3.1 Mobilità urbana ed esigenze dei residenti: il caso di La Paz e Medellín	96
4.3.2 Il paesaggio come “heritage” in movimento: il caso di Coblenza	99
4.3.3 Il caso di Trieste: riflessioni ed analogie	101
5. Conclusioni.....	107
Riferimenti bibliografici	113
Documenti	117

0. Introduzione

La presente tesi si propone di esaminare l'impatto sociale e paesaggistico previsto dalla realizzazione della funivia Principe-Begato sulle aree coinvolte nel contesto del Parco delle Mura di Genova. Partendo da un interesse personale legato alla città di Genova, mio luogo di nascita, e da un legame emotivo con il parco in questione, l'obiettivo centrale è stato quello di analizzare la complessità intrinseca del territorio interessato e comprendere le possibili implicazioni connesse all'introduzione di tale infrastruttura. Attraverso un dialogo attivo con i membri del comitato *Con i Piedi per Terra*, sorto per contrastare la realizzazione di quest'infrastruttura, ed il successivo confronto con il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi, la ricerca esplora le principali preoccupazioni dei residenti del quartiere Lagaccio, l'area che più risentirà dell'implementazione della funivia, focalizzandosi su aspetti sociali, urbanistici ed ambientali. Adottando un approccio metodologico multidisciplinare, che ha coinvolto interviste, osservazioni sul campo e un'attenta analisi di numerosi documenti istituzionali e progettuali, si è tentato di mettere in relazione le criticità emerse con tematiche chiave per gli studi e la letteratura sul paesaggio.

L'elaborato si articola in diverse sezioni, iniziando con una breve esplorazione della genesi dei comitati di protesta e della loro rilevanza all'interno del contesto urbano e politico.

Il secondo capitolo propone un inquadramento territoriale del Parco delle Mura di Genova in grado di fornire al lettore una panoramica della storia e della geografia dell'area. Si conclude con una prima esplorazione del progetto della funivia e un approfondimento sul quartiere del Lagaccio, direttamente coinvolto nella proposta.

Nel terzo capitolo, ci si addentra nel processo di formazione e sviluppo del comitato di protesta *Con i Piedi per Terra*, esplorando il contesto sociale in cui è emerso, la sua struttura organizzativa e le criticità sollevate, insieme alle risposte ottenute dall'amministrazione in merito ad alcune delle questioni più rilevanti. Il capitolo si chiude con l'introduzione della *Rete* Genovese, offrendo un breve accenno alle possibili implicazioni future.

Il quarto capitolo propone alcune riflessioni sulle principali questioni emerse dal conflitto, quali il ruolo che riveste il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nella promozione della partecipazione e l'impatto del turismo sulla gestione del paesaggio.

Successivamente, vengono analizzate in modo sintetico alcune esperienze di utilizzo di impianti a fune in contesti urbani di altre città, al fine di approfondire le sfide e le opportunità connesse a questo tipo trasporto.

Infine, nelle conclusioni, vengono sintetizzate le questioni più rilevanti emerse nel corso della ricerca, tra cui l'importanza di coinvolgere attivamente i cittadini nei processi decisionali promuovendo una partecipazione trasparente e inclusiva in netto contrasto con la tendenza globale verso una governance urbana orientata agli interessi privati. Inoltre, si evidenziano possibili spunti per futuri studi che potrebbero arricchire ulteriormente l'indagine e la comprensione delle tematiche emerse, sia a livello locale che nazionale.

1. Comitati di protesta e conflittualità sociale

1.1 Introduzione alla tematica

Nella letteratura sociologica, i movimenti sociali si sono evoluti e trasformati nel corso degli anni e, come tali, si sono susseguiti anche diversi approcci sociologici nell'affrontare la tematica.

È essenziale ricordare che fino agli anni '60 la sociologia è stata una disciplina principalmente conservatrice, nata in risposta alle ideologie più o meno sovversive e alle forze disgregatrici innescate dalla Rivoluzione Francese, con l'obiettivo di ristabilire scientificamente i fondamenti dell'ordine sociale. Sotto questa prospettiva, i movimenti sociali sono dunque stati considerati come momenti di rottura dell'ordine normale, associati a confusione e devianza (Strassoldo, 1993).

Negli anni '70, con l'avvento dei "nuovi movimenti sociali" iniziano ad emergere approcci sociologici che si distaccano dal paradigma classico: tra questi, si sviluppa un approccio più strutturale concentrato sui movimenti nelle società in fase di modernizzazione, come quelli di rivoluzione nazionale e anticolonialisti. Gli Stati Uniti coniarono il termine *deprivazione relativa* per questo approccio, focalizzandosi sul senso di frustrazione e alienazione generato dalla disparità tra i benefici della modernità, diffusi principalmente attraverso i mezzi di comunicazione di massa, e la resistenza a sostenere i costi in termini di valori tradizionali e comunitari. Di conseguenza, i movimenti sociali si configurano come strutture difensive e reattive nei confronti dei processi di modernizzazione (Ibidem, 1993)

Sempre negli anni '70, negli Stati Uniti, prende forma la teoria *dell'approccio della mobilitazione delle risorse*. Questa teoria sostiene che i movimenti sociali non vanno considerati come fenomeni eccezionali o devianti, come proposto dalla teoria classica, ma piuttosto come componenti normali e integrate nel funzionamento dei sistemi sociali moderni. I movimenti sociali vengono concepiti come processi funzionali che contribuiscono alla crescita, all'adattamento e all'apprendimento dei sistemi stessi.

Pochi anni dopo, viene sviluppata la teoria dell'*approccio dell'identità* che si diffonde prevalentemente in Europa. Questo approccio mette in luce i movimenti sociali come agenti di cambiamento estremo, addirittura rivoluzionario. Risente fortemente della prospettiva marxiana della società come un luogo in cui si svolgono conflitti tra classi

opposte in modo polarizzato e sulla visione della storia come una successione di rivoluzioni. Tra le caratteristiche distintive che questo approccio identifica nei movimenti sociali, troviamo l'*opposizione* che implica l'identificazione di un "nemico" unico da affrontare, e la *totalità*, che implica l'identificazione del campo di conflitto, che deve essere il più ampio possibile, coinvolgendo l'intero tessuto sociale.

La teoria sociologica moderna dei movimenti sociali si è dunque formata in riferimento ai nuovi movimenti di fine anni '60, coincidenti con la crisi del modello sociale del secondo dopoguerra (Ibidem, 1993) che coinvolge il Welfare State, la democrazia parlamentare e il modello produttivo e che mette in discussione i pilastri della crescita e stabilità sociale del periodo (Pellizzoni, 2014).

Le rivendicazioni di movimenti come quelli studenteschi, femministi, pacifisti ed ecologisti indicano che le tradizionali fratture sociali non sono più funzionali. I nuovi movimenti sfuggono a una categorizzazione precisa di classe o ceto. Le distinzioni ideologiche tradizionali come destra/sinistra e città/campagna assumono nuovi significati. Le richieste non riguardano solo l'accesso a risorse, ma soprattutto il riconoscimento e la possibilità di diverse forme di vita (Ibidem, 2014).

L'accento si sposta dall'uguaglianza alla differenza, rendendo le rivendicazioni più sfumate. L'avversario diventa meno preciso, coinvolgendo concetti come famiglia, consumatore e il sistema nel suo complesso. Ciò comporta un cambiamento nel repertorio delle azioni rivendicative, preferendo quelle ad alto valore simbolico, e una struttura organizzativa più decentrata, con l'assemblea in ruolo predominante rispetto alla dirigenza. Le mobilitazioni sono spesso focalizzate su obiettivi specifici, e il rapporto con la politica istituzionale e i partiti diventa incerto. I nuovi movimenti richiedono uno sforzo di rinnovamento analitico, spostando l'attenzione dai fattori strutturali a quelli organizzativi, e da un approccio razionale-irrazionale a uno centrato sulla polarità cognitivo-normativo, includendo frames, identità e riconoscimento (Ibidem, 2014).

1.2 Comitati locali: una prima definizione

Sebbene dunque l'agglomerazione di bisogni e interessi in un territorio ristretto e l'azione collettiva non costituiscano una novità per la sociologia dei movimenti sociali, a partire dagli anni Novanta si è registrato un crescente interesse, nei confronti dei comitati locali, ed in particolare sulle nuove manifestazioni di localismo che sembravano emergere da essi. In passato, le problematiche all'interno di un quartiere o di una comunità venivano gestite attraverso le sezioni dei partiti e successivamente tramite comitati di quartiere più o meno politicizzati. Tuttavia, negli anni Novanta, questa forma di mobilitazione sembrava più focalizzata territorialmente e più complessa da indirizzare attraverso i tradizionali canali istituzionali della politica (Della Porta, 2004).

I comitati sono gruppi organizzati ma debolmente strutturati, che si riuniscono in base ad affiliazioni territoriali e che ricorrono principalmente a varie forme di protesta per resistere agli interventi percepiti come dannosi per la qualità della vita del loro territorio o per sostenere miglioramenti (Ibidem, 2004).

Diverse indagini hanno confermato che, durante gli anni Novanta, non solo è aumentata la presenza ma anche la visibilità dei comitati cittadini. In questo periodo, sono stati i comitati stessi a emergere come protagonisti principali delle proteste, impegnandosi nella difesa di specifiche aree territoriali estremamente circoscritte. Le loro azioni hanno spaziato tra questioni ambientali, di sicurezza, di urbanistica e sociali, contribuendo così a consolidare il loro ruolo preminente nel panorama delle dinamiche sociali e civiche.

Questi movimenti mostrano somiglianze con i nuovi movimenti sociali degli anni '70. La struttura organizzativa è tendenzialmente debole, privilegiando il collettivo sulla leadership e basandosi sulla libertà individuale. La vocazione *single issue* è evidente, e l'attore collettivo si costruisce attorno a valori universali anziché divisioni ideologiche o di classe (Pellizzoni, 2014).

Inoltre, emerge una diffidenza verso la politica istituzionale, con i comitati che si rivolgono direttamente alla cittadinanza per legittimare i propri interessi. La percezione della chiusura della politica istituzionale non indebolisce la mobilitazione, ma al contrario la rafforza, identificando gli attivisti come portatori di un'alterità radicale rispetto ai partiti. Altri elementi di continuità con i movimenti del '68 includono il valore dell'autonomia, l'importanza dell'esperienza concreta e del vissuto quotidiano, la critica

alla politica ufficiale e soprattutto il ruolo della scienza, con la capacità dei comitati di produrre una contro-expertise pari o superiore a quella ufficiale. Questo riflette una continuità con movimenti precedenti, come l'ecologismo e il femminismo, che hanno valorizzato la scienza come fonte di legittimazione della critica a modelli dominanti (Ibidem, 2014).

Caruso ritiene che le affinità tra i movimenti sociali degli anni '70 ed i comitati del primo decennio del 2000, suggeriscano un "ciclo lungo dei movimenti" (Caruso 2010, p. 20), ma che vadano accompagnate da una consapevolezza delle significative differenze. L'intensificazione di tratti come il rifiuto della delega e l'orientamento *single issue* negli anni '70 presenta non solo un cambiamento quantitativo, ma anche qualitativo. Si nota un passaggio dalla centralità sulla *politics* dei movimenti passati a una focalizzazione attuale sulle politiche pubbliche e gli interessi privati, con una crescente importanza della scienza e degli attivisti locali nella produzione della conoscenza (Pellizzoni, 2014).

Una discrepanza significativa, oltre al riemergere delle fratture città/campagna e centro/periferia, riguarda la perdita di rilevanza dell'asse destra/sinistra nelle proteste odierne, che mescolano temi tradizionali di sinistra e destra secondo una prospettiva "post-ideologica" che pone l'attenzione sulla dimensione etica, già evidente negli anni '70 con la *single issue mobilization* (Ibidem. 2014).

Caruso identifica poi due nuovi *cleavages* che non annullano ma ricollocano quelli precedenti: la frattura alto/basso e la frattura omologazione/molteplicità. Il primo, alto/basso, evidenzia il contrasto tra ciò imposto da lontano e ciò che è vicino, concreto, vissuto. Il secondo, omologazione/molteplicità, critica un modello di sviluppo percepito come ingiusto, incorporando opposizioni quali locale/(sovra)nazionale, qualità/quantità, benessere/sviluppo, natura/tecnologia, relazione sociale/scambio economico (Caruso 2010, p. 151).

Nei prossimi due paragrafi mi concentrerò su alcune delle principali tematiche che la letteratura dei movimenti sociali ha affrontato nel corso degli anni per inquadrare il fenomeno dei comitati.

1.2.1 Comitati cittadini e fenomeno Nimby

L'emergere dei comitati ha generato una crescente inquietudine, soprattutto nel contesto delle mobilitazioni che hanno caratterizzato l'inizio degli anni Novanta, in particolare nelle grandi città del Nord. Queste proteste hanno combinato una percezione di aumento dell'insicurezza legata a una criminalità percepita in crescita con una limitata tolleranza nei confronti dell'immigrazione, nonostante questa fosse notevolmente inferiore rispetto ad altri paesi europei (Della Porta, 2004). Le preoccupazioni nei confronti dei comitati sono state amplificate anche dalle proteste contro l'installazione di inceneritori o antenne di telefonia mobile, percepite come ostacoli alla realizzazione del bene comune e fonte di "costi economici" e "crisi di legittimazione" (Ibidem, 2004). Nonostante tali manifestazioni siano state spesso veicolate attraverso discorsi di tutela ambientale, hanno suscitato diffidenza anche tra le associazioni ambientaliste, le quali hanno criticato e continuano a criticare la difesa egoistica di interessi locali. Gli attivisti, nonostante rivendichino un'azione disinteressata, sono spesso stati rimproverati per concentrarsi in modo eccessivo "sul proprio orticello", talvolta mascherato sotto l'apparenza di difesa della natura o del patrimonio artistico. Questo ha alimentato il dibattito sulla genuinità delle motivazioni dietro tali azioni e ha sollevato interrogativi sull'equilibrio tra interessi locali e beni comuni, evidenziando la complessità delle dinamiche sociali ed ecologiche coinvolte nelle proteste dei comitati (Ibidem, 2004).

Nel panorama della letteratura sociologica, i comitati cittadini sono infatti stati identificati e compresi, in primo luogo, come manifestazioni di un profondo egoismo. In questa prospettiva, tali comitati sono stati categorizzati come gruppi *NIMBY* (*Not in my backyard* - Non nel mio giardino), caratterizzati da comportamenti conservatori e motivazioni egoistiche e materialiste (Ibidem, 2004).

L'origine del termine *Nimby* risale agli anni '80 ed è comunemente attribuita a W. Rodger dell'*American Nuclear Society*, presumibilmente con un tono dispregiativo. La sua diffusione iniziale avviene nel Regno Unito, sempre negli anni '80, grazie all'utilizzo del termine da parte del ministro dell'ambiente britannico Nicholas Ridley. Ridley adoperò questa etichetta per descrivere i gruppi di protesta che si opponevano all'espansione residenziale nelle campagne britanniche, un'espansione resa possibile proprio dalle politiche del medesimo ministro.

L'accezione *Nimby* si è poi radicata nel linguaggio comune attraverso l'opera di politici, giornalisti ed esperti, almeno a partire dalla protesta del 2003 della popolazione di Scanzano Jonico. In quell'occasione, la comunità si oppose con veemenza alla decisione di costruire nel comune un deposito per le scorie nucleari, un evento che ha contribuito notevolmente a diffondere e consolidare l'uso di tale termine nell'ambito delle discussioni pubbliche (Spina, 2009).

La cosiddetta *sindrome Nimby* negli anni si è manifestata non solo per questioni in cui era facile sollevare polveroni, come infrastrutture più grandi e invasive che spaccano l'opinione pubblica come ad esempio una discarica, la linea TAV Torino-Lione o il gasdotto TAP pugliese, ma anche per opere e infrastrutture di cui erano riconosciuti il valore e l'utilità sociale e ambientale. Un parco pubblico, ad esempio, o una pista ciclabile, un impianto di energia rinnovabile, ospedali o scuole (Sicuro, 2022).

Tuttavia, è fondamentale notare che tale etichettatura non sempre cattura la complessità delle dinamiche alla base dell'azione dei comitati cittadini. Molte di esse, nonostante possano apparire come manifestazioni di egoismo, possono anche riflettere preoccupazioni legittime riguardo al benessere della comunità locale, all'ambiente o alla sostenibilità. Pertanto, analizzare i comitati esclusivamente attraverso la lente dell'egoismo potrebbe tralasciare sfaccettature più intricate delle loro motivazioni e limitare la comprensione della loro influenza sulla trasformazione sociale.

Se decostruiamo il concetto di *Nimby*, seguendo le riflessioni di Ferdinando Spina, ci renderemo conto di come questo termine ed i significati che gli gravitano attorno non aiutino la comprensione del fenomeno sociale né di conseguenza la sua risoluzione politica, contribuendo piuttosto a relegare le mobilitazioni di questo genere ad una mera forma di localismo egoista.

Secondo Spina, l'utilizzo, sia esso consapevole o inconsapevole, del termine *Nimby* in relazione a una protesta, suggerisce innanzitutto che l'opera oggetto di contestazione sia considerata necessaria per promuovere lo sviluppo e il benessere dell'intera società. In secondo luogo, evidenzia che tale opera è oggetto di contestazione da parte dei residenti locali esclusivamente perché è destinata a essere realizzata "nel loro cortile", nelle immediate vicinanze delle loro abitazioni, generando potenziali danni e rischi per i loro interessi e legami affettivi. Questo implica, in ultima analisi, che il concetto di *Nimby* presupponga che, se l'opera in questione fosse costruita altrove, non susciterebbe più

alcuna opposizione da parte dei contestatori attuali, i quali cesserebbero la loro resistenza. Tale presupposto sottolinea una visione della protesta *Nimby* come risultato diretto della prossimità geografica dell'opera contestata, suggerendo che la sua realizzazione altrove potrebbe risolvere le obiezioni della comunità locale (Spina, 2009).

Numerosi studi hanno esplorato le interpretazioni sottese all'utilizzo tradizionale del termine *Nimby* (Kraft e Clary, 1991; Freudenburg e Pastor, 1992). L'analisi approfondita di tale concetto, sia nei media che nell'ambito politico e in alcuni contesti di indagine scientifica, ha evidenziato la presenza di un modello che cerca di spiegare il comportamento delle comunità locali attraverso cinque categorie interpretative (Spina, 2009):

- limitata conoscenza e mancanza di consapevolezza riguardo ai rischi e alle problematiche del progetto;
- giudizio dei rischi basato su emozioni e valutazioni irrazionali;
- un approccio generale caratterizzato da prudenza, timore nei confronti dei rischi e una tendenza antimodernista;
- una prospettiva "parrocchiale" riguardo ai rischi, ai costi e ai benefici, caratterizzata da un forte localismo;
- mancanza di fiducia nell'amministrazione pubblica e nei sostenitori del progetto.

Se si utilizzano queste cinque categorie interpretative per esaminare alcuni esempi tratti dai discorsi della sfera pubblica italiana si nota che la prima spiegazione della protesta, forse la più diffusa, è riconducibile all'ignoranza degli oppositori riguardo ai rischi e ai danni potenziali derivanti dall'opera contestata (Ibidem, 2009).

Spesso si riscontrano interpretazioni analoghe nei mezzi di informazione, dove il progetto di un'opera risulta estremamente complesso e le sue funzioni economiche e sociali, su una scala molto più ampia di quella vissuta dalla comunità locale, risultano difficili da comprendere per un pubblico inesperto. La valutazione delle possibili implicazioni per la salute e l'ambiente dell'opera in questione, insieme al calcolo statistico-probabilistico dei rischi, rappresentano operazioni di alta complessità per le quali le persone comuni non possiedono competenze adeguate. In aggiunta, si osserva spesso la tendenza a considerare non solo la popolazione come poco informata, ma anche mal informata, a causa della diffusa disinformazione proveniente

dall'ambientalismo, dai partiti verdi e da specifici interessi economici che potrebbero essere danneggiati dalla realizzazione dell'opera stessa. Si giunge quasi sempre a interpretare gli oppositori come "conservatori", coloro che si oppongono alla modernità o al progresso in nome dell'ambiente e della tradizione, o più in generale, a causa della paura di ogni cambiamento e novità (Ibidem, 2009).

Ulteriormente, emerge implicitamente un'idea diffusa, soprattutto nel contesto italiano, che sottolinea come l'Italia sia il "Paese dei no", suggerendo che, al contrario, in altre nazioni le cose funzionino meglio con una costruzione senza intoppi. Queste interpretazioni, amalgamate insieme, contribuiscono a creare un quadro complesso e spesso stereotipato delle dinamiche che circondano le contestazioni delle comunità locali, rendendo fondamentale uno sguardo più approfondito e analitico per comprendere appieno la varietà di prospettive in gioco (Ibidem, 2009).

Le categorie interpretative precedentemente individuate (ignoranza, irrazionalità, antimodernismo, localismo, illegalità) rivelano una propensione a sovrapporsi reciprocamente, consolidandosi ulteriormente grazie alla diffusa mancanza di fiducia dei cittadini nei confronti delle grandi opere, dei politici, dei tecnici, degli scienziati e delle aziende. In generale, emerge la necessità di superare questa carenza di fiducia attraverso una comunicazione più efficace tra gli enti promotori del progetto e i residenti, accompagnata da una maggiore inclusione dei cittadini nei processi partecipativi.

Nonostante si sottolinei l'importanza di colmare questo deficit di fiducia attraverso un dialogo più aperto e inclusivo, la riflessione fin qui condotta suggerisce che etichettare un conflitto di localizzazione come *Nimby* implica comunque affermare esplicitamente che la contestazione della comunità locale sia ignorante, irrazionale, conservatrice, egoistica, diffidente e illegittima (Ibidem, 2009). Questa etichettatura, sebbene semplifichi il dibattito, rischia di limitare la comprensione delle sfumature e delle ragioni di fondo delle proteste locali, sottolineando l'importanza di un approccio più sfaccettato e attento alle dinamiche sociali e culturali coinvolte.

1.2.2 *Comitati di protesta, minaccia o risorsa per la democrazia?*

Nell'ambito della letteratura sui movimenti sociali, i comitati sono stati interpretati sia come una minaccia che come una risorsa per la democrazia. Si è detto che in un contesto in cui i partiti politici sembrano perdere la loro tradizionale funzione di intermediari tra le esigenze della popolazione e l'amministrazione cittadina, le richieste che in passato erano indirizzate alle sedi partitiche tendono oggi a organizzarsi e a manifestarsi direttamente attraverso comitati.

Questa trasformazione ha portato ad una ridefinizione degli interessi, poiché, non essendo più elaborati all'interno di discorsi ideologici più ampi, emergono attraverso i comitati come manifestazioni particolaristiche e frammentate (Della Porta, 2004).

Tale fenomeno è stato visto da un lato come una minaccia, poiché potrebbe indebolire la coesione sociale e la visione comune di un bene collettivo. Dall'altro, è stato considerato una risorsa, in quanto offre un canale diretto per l'espressione delle esigenze locali, promuovendo una partecipazione attiva dei cittadini alla gestione delle questioni che li riguardano direttamente.

Sotto la prima prospettiva i comitati di protesta sono dunque il prodotto di una crisi dei modelli e dei meccanismi di rappresentanza e dunque, la *sindrome Nimby* viene letta come una reazione ad una carenza di rappresentatività delle legittime istanze dei residenti: i cittadini guardano innanzitutto il "loro giardino" in quanto si sentono abbandonati dagli amministratori, data la distanza che connota le relazioni fra quest'ultimi e le comunità.

Soprattutto nel contesto dell'analisi della produzione e dell'implementazione delle politiche pubbliche, i comitati cittadini sono stati chiaramente individuati come manifestazione del fenomeno del *free-riderism*, caratterizzato dal rifiuto di contribuire ai costi necessari per ottenere beni collettivi (Ibidem, 2004). In particolare, i progetti che riguardano l'utilizzo del territorio, sia di natura pubblica che privata, che vengono percepiti come minacciosi per gli interessi dei residenti, sono sempre più esposti al rischio di mobilitare cittadini che agiscono in modo razionalmente egoistico. In linea con il modello dell'*homo economicus*, questi cittadini conducono un calcolo dei costi e dei benefici personali al fine di ridurre i primi e aumentare i secondi (Ibidem, 2004).

Questo genere di mobilitazioni persegue dunque obiettivi egoistici e materialistici che ostacolano il mutamento sociale e la democrazia stessa.

Possiamo dunque considerare l'idea di un "declino civico"? Una crisi che coinvolge modelli e sistemi di rappresentanza, con una perdita di legittimazione nei processi decisionali derivante dalla frammentazione dell'identità collettiva? (Varotto, 2012a).

Secondo Pierre Rosanvallon conviene parlare di mutazione piuttosto che declino della cittadinanza. Sebbene infatti, tutti gli indicatori della fiducia dei cittadini nelle istituzioni politiche rivelino con evidenza una forte tendenza al declino e, analogamente, anche la crescita dell'astensione al voto costituisca un dato osservabile in quasi tutti i paesi da più di una ventina d'anni, bisogna interpretare queste tendenze con cautela.

Mentre i partiti subivano un processo di erosione, gruppi di pressione (*advocacy groups*), comitati di vario genere e numerose associazioni hanno proliferato. Le grandi istituzioni di rappresentanza e negoziazione hanno visto diminuire la loro influenza, mentre si assisteva a una crescita di organizzazioni specifiche con fini particolari (Rosanvallon, 2012). I cittadini, insomma, oltre al semplice voto, dispongono di numerosi altri canali per esprimere critiche o lamentele. Pertanto, il fenomeno dell'astensione e del declino della fiducia deve essere considerato all'interno di un quadro più ampio che analizzi il cambiamento nelle forme dell'attività democratica. Gli studi sui movimenti sociali hanno spesso messo in evidenza i profondi cambiamenti che hanno interessato l'attivismo sociale e politico nel mondo contemporaneo senza però riflettere adeguatamente sulla funzione propriamente democratica di questi diversi movimenti (Ibidem, 2012).

Dice l'autore:

il progetto di una "rappresentanza utopica", che avrebbe fatto vivere pienamente il rappresentato nel rappresentante, è stato sostituito con la pratica effettiva di una contestazione permanente, di una pressione sugli eletti organizzata in modo diffuso ed esteriore. La ricerca di un "contro-potere", al contempo stabilizzatore e correttore, ha così continuamente ispirato la vita delle democrazie (Ibidem, 2012, p. 19).

Secondo Rosanvallon, queste forme di mobilitazione, che negli ultimi anni si sono considerevolmente irrobustite, diversificate e strutturate, sono dunque da leggere in una prospettiva di *contro-potere stabilizzatore e correttore*, particolarmente indicato per rimediare a quella che lui stesso chiama *entropia rappresentativa*, ovvero il degradarsi del rapporto tra eletti ed elettori. Emerge così una *contro-democrazia*, originata da pratiche di sorveglianza, interdizione e giudizio attraverso le quali la società esercita pressioni sui governanti, creando l'equivalente di un ministero parallelo e informale, o

addirittura un potere correttivo. Sotto questa prospettiva i comitati di protesta possono essere letti non più come mera forma di mobilitazione particolaristica e frammentata che contrasta il mutamento sociale e la democrazia perseguendo interessi egoistici bensì come una manifestazione “informale” della democrazia stessa, come *comitati di vigilanza* e *lanciatori d’allarme* che svolgono un ruolo attivo di segnalazione e denuncia dei problemi là dove operano (Ibidem, 2012).

1.3 Fare ricerca sui comitati

Nei paragrafi precedenti abbiamo introdotto alcune delle principali tematiche su cui la letteratura dei movimenti sociali si è concentrata nello studio dei comitati di protesta.

In questo paragrafo mi concentrerò invece su alcuni studi e indagini che si sono posti l’obiettivo di analizzare le modalità d’azione dei comitati, le risorse che sono in grado di mobilitare e alcune tendenze e trasformazioni che li stanno riguardando negli ultimi anni.

Per comprendere come i comitati esercitino la loro influenza sui processi di policy making, trovo particolarmente paradigmatico il progetto di ricerca *Partecipazione politica e rappresentanza: i comitati spontanei di cittadini e le politiche pubbliche dei governi locali*, diretto da Donatella della Porta e finanziato dal MIUR. Alcuni dei risultati emersi e delle modalità di indagine utilizzate sono stati brillantemente trattati da Gianni Piazza, Lorenzo Mosca, Rodolfo Lewanski e Massimiliano Andretta all’interno dell’articolo *Protestare e argomentare: le campagne dei comitati di cittadini contro il traffico in quattro città italiane* della Rivista Italiana di Politiche Pubbliche (Piazza et al., 2003)

Questo articolo esamina le proteste sulle politiche del traffico in quattro città di medie dimensioni, evidenziando il ruolo cruciale giocato dai comitati.

L’approccio utilizzato per questa ricerca è basato sull’analisi delle campagne di protesta, definite come «serie di interazioni tematicamente, socialmente e temporalmente interconnesse, che, dal punto di vista degli attori che le portano avanti, sono orientate al raggiungimento di uno specifico obiettivo» (Della Porta e Rucht 2002, p. 3).

Le potenzialità di un approccio analitico che tratti le campagne come unità di analisi comparabili possono essere così riassunte (Ibidem, 2002, pp. 3-4):

- Le campagne occupano una posizione intermedia tra l'intero movimento sociale e le attività individuali dei movimenti;
- Coinvolgono una varietà di attori, contesti e attività diverse;
- Rappresentano le dinamiche del conflitto con particolare attenzione alle interazioni;
- Permettono di condurre studi "parsimoniosi" che richiedono un utilizzo di risorse relativamente limitato, ma che è al contempo ricco ed euristicamente soddisfacente.

Sono state scelte quattro campagne sviluppate alla fine degli anni Novanta in quattro città italiane distinte, due nel centro-nord (Bologna e Firenze) e due nel sud (Palermo e Catania) che condividono due elementi cruciali: sono tutte guidate e gestite da comitati di cittadini e si concentrano su questioni locali, in particolare sulle misure relative alla gestione del traffico veicolare (Piazza et al., 2003).

In sintesi, l'analisi esamina casi in cui i cittadini si sono mobilitati per influenzare decisioni di policy riguardanti questioni come piste ciclabili, chiusure stradali e riduzione del traffico. Nonostante la mobilitazione spesso non porti a risultati sostanziali, essa avvia un processo politico trasformando questioni quotidiane in problematiche politiche. I comitati cittadini svolgono un ruolo cruciale nello sviluppo dell'agenda politica locale, attirando l'attenzione pubblica e costringendo gli amministratori a giustificare le loro politiche utilizzando argomenti simili a quelli dei comitati.

L'analisi evidenzia che, nonostante la mancanza di risorse organizzative e finanziarie significative, i comitati riescono a valorizzare altre risorse, come il capitale umano (*expertise*), sociale (rete di relazioni interpersonali) e politico (esperienze partitiche pregresse e di militanza). Iniziano con azioni simboliche ad impatto mediatico, elaborando *frame* persuasivi che trasformano il problema del traffico in una questione politica. Un elemento cruciale delle campagne riguarda infatti il *framing*, ovvero il processo attraverso il quale gli attori difendono pubblicamente le proprie preferenze riguardo a una data politica (Ibidem, 2003).

Il *framing* è fondamentale per la mobilitazione di attori collettivi, poiché devono interpretare la situazione come insoddisfacente e spiegare come e perché intendono cambiarla (Snow e Benford, 1988). La capacità di formulare schemi interpretativi

convincenti influisce sulla legittimità degli attori di fronte alla loro base di sostegno, ad altri attori sociali e alle élite. L'articolo pone particolare attenzione sull'impatto del *framing* nella trasformazione delle relazioni sociali e politiche, considerando come i comitati di cittadini, attraverso la giustificazione delle loro proteste, possano costruire alleanze politico-sociali e minimizzare i conflitti con altri attori. I processi discorsivi sono identificati come canali chiave attraverso cui gli attori esplorano le proprie posizioni, mentre la condivisione di sistemi di credenze costituisce la base per la formazione di coalizioni di *advocacy* che possono influenzare le politiche (Piazza et al, 2003; Howarth, 2000).

La mobilitazione inizia spesso con un *frame* localistico, ma il successo dipende dalla capacità di generalizzare il *frame*, coinvolgendo più attori e ampliando le alleanze. I comitati hanno successo quando riescono ad allineare i loro messaggi con le rappresentazioni dominanti del contesto politico, processo che prende il nome di *frame-alignment* (Diani, 1996). Tuttavia, l'efficacia dipende anche dalla *struttura delle opportunità politiche* (Political Opportunity Structure, POS) disponibili nel contesto, che influenzano la capacità degli attori non convenzionali di avanzare richieste politiche attraverso la protesta. La possibilità di successo sostanziale o procedurale per i comitati emerge, infatti, solamente quando la *struttura delle opportunità politiche* è aperta ai discorsi che essi elaborano.

L'ipotesi avanzata alla fine dell'articolo è che sia la retorica che le opportunità politiche rappresentino condizioni essenziali per raggiungere gli obiettivi di policy (Piazza et al., 2003).

Da quanto osservato fino a qui, dunque, le varie forme di capitale (sociale, politico e umano), le opportunità politiche e la capacità di generalizzare ed estendere i *frame* utilizzati ad una dimensione sovralocale sono risorse a cui i comitati ricorrono per ottemperare i loro obbiettivi.

Vorrei soffermarmi proprio su quest'ultima modalità d'azione per inquadrare alcune tendenze che negli ultimi anni stanno coinvolgendo sempre più comitati e per farlo mi avvarrò di alcune considerazioni di Mauro Varotto espresse sia nel lavoro di ricerca del 2012 *Geografie del declino civico? Il fenomeno dei comitati spontanei in Veneto* che nel suo intervento nel libro *Geografia sociale e democrazia. La sfida della comunicazione a*

cura di Claudio Cerreti, Isabelle Dumont e Massimiliano Tabusi pubblicato nel medesimo anno.

La ricerca condotta da Varotto sui comitati in Veneto si propone di delineare la "geografia" e la "geograficità" di tali movimenti di protesta. Utilizzando come riferimenti sia l'attenzione critica crescente verso il "modello Veneto" di sviluppo, sia un confronto con il censimento dei "comitati locali" del 1998, la ricerca ha portato alla creazione di un "Osservatorio sui comitati spontanei in Veneto" (Varotto, 2012a).

La metodologia adottata per la mappatura e classificazione dei comitati in Veneto si è basata sulla fedeltà ad un precedente censimento del 1998 condotto da Zamparutti (Zamparutti, 2000). La prima fase ha coinvolto la ricognizione per provincia dei comitati esistenti e attivi, successivamente aggiornati e integrati per le province mancanti. La seconda fase ha comportato il contatto diretto con i comitati tramite vari mezzi per ottenere informazioni dettagliate sulla loro ubicazione, data di nascita, motivi della protesta, alleati, controparti, partecipanti ed esito del conflitto. Le informazioni raccolte sono state pubblicate nel database georeferenziato dell'Osservatorio sui comitati spontanei in Veneto.

La ricerca evidenzia che i comitati di protesta censiti riflettono un declino civico su vari fronti. Innanzitutto, sebbene originariamente legati a questioni ambientali, i conflitti si estendono e riguardano preoccupazioni più ampie. In secondo luogo, viene detto che la partecipazione dei comitati può indicare sia un risveglio civico che una crisi dei modelli di rappresentanza, con effetti ambigui sulla democrazia partecipativa. Infine, l'approccio localista dei comitati riflette una sfida nella trasformazione della protesta in progetti di lungo termine e una limitata visione a scala più ampia (Varotto, 2012a).

Nonostante le criticità inquadrate ed evidenziate da questo progetto di ricerca, alcune delle quali sono state trattate in breve anche nel paragrafo precedente, vi sono alcune considerazioni finali che lasciano intendere che, negli anni della ricerca, il panorama dei movimenti di protesta stesse attraversando un periodo di cambiamento. Viene affermato che il fenomeno sembrava evolvere verso una maggiore strutturazione, evidenziando tre aspetti chiave: la durata prolungata dei comitati, il passaggio dalla protesta alla formulazione di proposte per uno sviluppo sostenibile del territorio e il coordinamento tra diversi comitati (Ibidem, 2012a).

In questo senso, se ci riallacciamo a quanto detto da Piazza et al. nell'articolo sulle campagne sul traffico, ovvero che la mobilitazione di solito inizia con un *frame* localistico ma che la sua efficacia dipende dalla capacità di estendere tale prospettiva coinvolgendo un numero maggiore di attori e ampliando le alleanze, le nuove tendenze osservate da Varotto nella sua ricerca lasciavano ben sperare sul futuro dei comitati dato che sembravano andare proprio in questa direzione.

I comitati, assumendo sempre più il ruolo di sentinelle permanenti, ampliano il loro campo d'azione. Oltre all'opposizione diretta, propongono alternative, promuovono iniziative preventive come la creazione di parchi e la tutela di aree verdi. In alcuni casi, dichiarano molteplici motivi di protesta, segnando una presenza strutturata come sentinelle territoriali o, come le chiama Rosanvallon, *lanciatori d'allarme*. La protesta si evolve spesso in proposte politiche più ampie, dando vita a progetti di governance e sviluppo economico alternativo, anche attraverso il supporto a liste civiche in competizioni politiche locali (Ibidem, 2012a-b).

I comitati di protesta si sono dunque evoluti verso una strutturazione più robusta, uscendo dalle limitazioni locali e cercando collaborazioni. Si sono resi più tecnicamente preparati, utilizzano la visibilità online e strumenti virtuali per coinvolgere la popolazione su questioni più ampie (Varotto, 2012b), superando la *sindrome Nimby* (Feldman e Turner, 2010).

Il coordinamento tra comitati, spesso facilitato dalla presenza online, ha un ruolo terapeutico e può fungere da palestra per la creazione di comunità reticolari e multiscalari. Questo approccio coordinato può anche portare a iniziative più ampie e alleanze civiche, aprendo nuove prospettive di sviluppo a livello regionale o comprensoriale (Varotto, 2012a).

In sintesi, queste tendenze dimostrano dunque il passaggio da un approccio localistico, *single issue oriented*, ad uno più inclusivo e globale, tramite un sempre maggior ampliamento e rielaborazione dei *frame* utilizzati dai comitati.

Ciò permette loro di far nascere coalizioni con altre realtà coordinandosi su scala maggiore (in gran parte grazie anche alla dimensione digitale) e di allineare i loro messaggi con le rappresentazioni dominanti del contesto politico, secondo il concetto di *framing-alignment*.

Occorre però precisare che queste riflessioni sono lo specchio di un panorama di oltre dieci anni fa e che molte cose potrebbero essere cambiate nel frattempo.

L'ormai diffusissimo utilizzo della rete e delle tecnologie virtuali, le proteste dei *Fridays for Future* e l'accentuata visibilità della crisi ambientale, la pandemia del 2020, le recenti tensioni belliche e la crisi energetica sono solo alcuni dei fattori che potrebbero aver plasmato e complessificato il panorama dei movimenti sociali a livello mondiale.

Tuttavia, considerando la concentrazione dei principali studi sui comitati cittadini in Italia tra gli anni 1990 e il 2015 circa e la mancanza di adeguate risorse per esplorare più approfonditamente le evoluzioni dei movimenti sociali su scala più vasta, eviterò di prolungare ulteriormente la discussione, ritenendo soddisfacente quanto finora presentato.

Nel prossimo capitolo seguirà un inquadramento territoriale e storico dell'area di interesse al fine di fornire le conoscenze necessarie per una corretta contestualizzazione geografica del caso di studio.

2. Il parco delle mura di Genova: inquadramento territoriale

2.1 Storia e geografia dell'area del parco

L'area del Parco delle Mura ([Figura 1](#)) si trova alle spalle della città e tutela circa 617 ettari di colline a cavallo fra la Val Bisagno e la Val Polcevera, le due principali valli fluviali cittadine.

Il parco prende il nome dalle cosiddette Mura Nuove, erette durante il Seicento per garantire una maggior difesa alla città e al suo bacino portuale. Nella sua lunga storia, infatti, Genova si dotò di sette cinte murarie di cui l'ultima ad essere costruita nonché la più grandiosa fu proprio quella seicentesca. Questa imponente opera conserva in buono stato 13 dei suoi 20 km originari, aggiudicandosi il titolo di cinta muraria più lunga d'Europa (Caviglia, 2023).

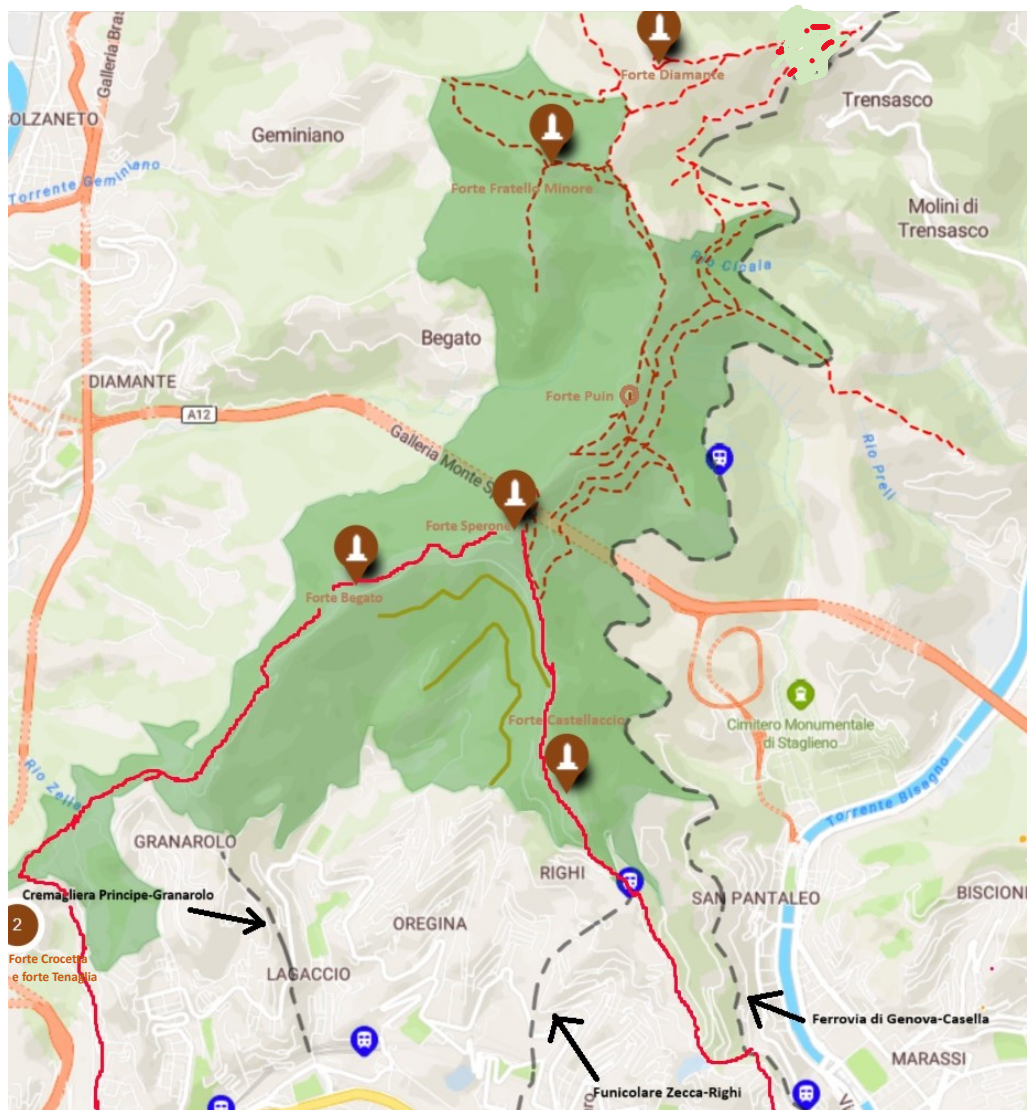


Figura 1 - Area del Parco delle Mura (in verde), tracciato delle Mura Nuove (in rosso), fortificazioni più importanti presenti nell'area (icone in marrone), trasporti su binari che collegano la città con il parco (tratteggiato in nero) e principali percorsi sentieristici (tratteggiato in rosso); Fonte: https://umap.openstreetmap.fr/en/map/parco-delle-mura_458871#14/44.4438/8.9439; Modificato dall'autore, 2024.

Le mura seicentesche circondano Genova in un abbraccio alto, attraversando i monti retrostanti il centro abitato e giungendo fino al porto, ricreando la forma di una V rovesciata verso il golfo (Figure 2-3). Il punto più importante dell'intero sistema difensivo nonché vertice della V venne individuato sulla cima del monte Peralto (506 m.s.l.m.); da qui si dipartono due spartiacque, che separano le valli del Polcevera e del Bisagno dall'insenatura dei colli alle spalle del centro storico, in due crinali. Il primo termina a ponente dell'arco portuale, sugli scogli di Capodifaro, dove dal 1543 sorge ricostruita la Lanterna e l'altro a levante, alle pendici di Montesano dove comincia la pianura che costeggia il tratto terminale del Bisagno, protetta sino alla foce del torrente dalla nuova cinta (Dellepiane, 2008).

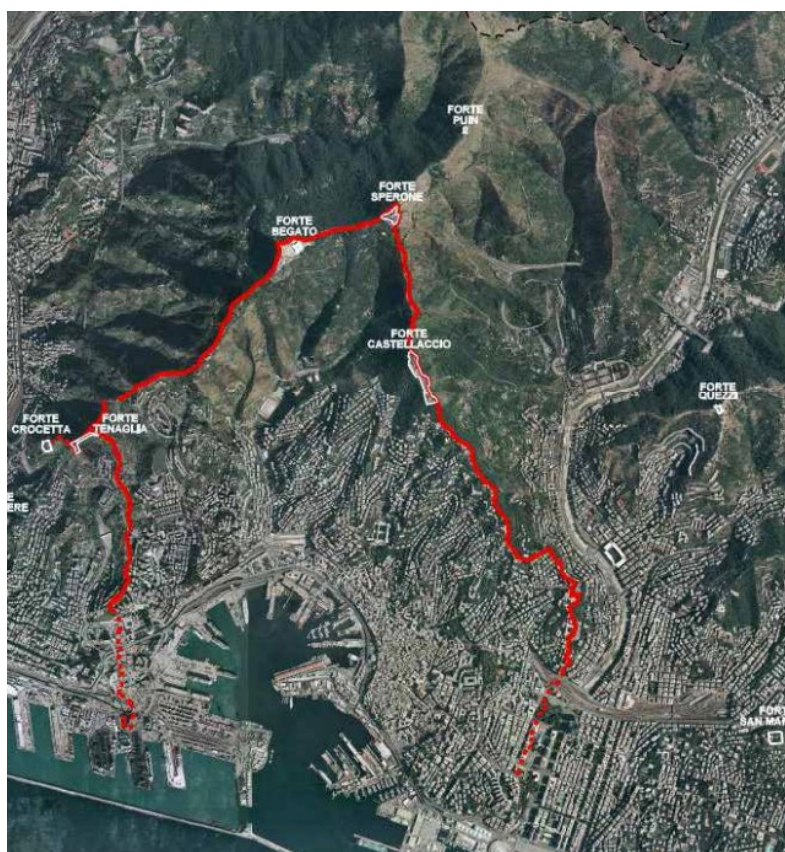


Figura 3 - Percorso delle Mura Nuove e fortificazioni militari.
Fonte: <https://www.genovameravigliosa.com/it/portfolio/235> (2018)

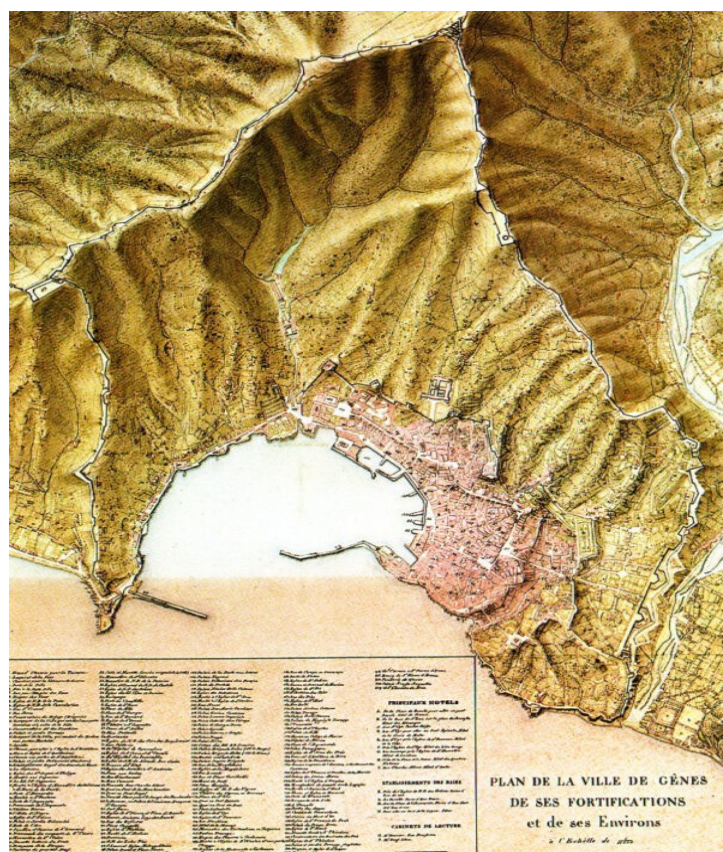


Figura 2 - Cartina storica delle fortificazioni Genovesi; Fonte: <https://genovaforti.com/le-nuove-mura/> XVII Secolo

Oltre alle mura seicentesche, il parco comprende anche numerose fortificazioni militari, costruite fra la seconda metà del XVII e la prima metà del XIX secolo a difesa delle mura stesse, che vennero riutilizzate in epoca Napoleonica, risorgimentale e durante la Prima e la Seconda guerra mondiale. Proprio sulla cima del monte Peralto sorge Forte Sperone, vero e proprio cardine delle Mura nuove mentre numerose altre fortezze sono presenti su entrambi i versanti e a monte.

Nel corso dei due secoli successivi all'edificazione della cinta muraria seicentesca vennero eretti alcuni forti al di fuori delle Mura Nuove, sia più a monte lungo l'aereo spartiacque tra le valli Polcevera e Bisagno sia a oriente del fiume Bisagno.

Proprio la posizione geografica delle fortificazioni rispetto alla Val Bisagno è divenuta storicamente l'elemento discriminante per dividere le fortificazioni in due gruppi distinti: il sistema centrale e il sistema orientale (Caviglia, 2023).

Un'altra opera monumentale che attraversa l'area è l'Acquedotto storico ([Figura 4](#)), un'antica e complessa struttura di approvvigionamento dell'acqua per la città, che dalla Val Bisagno giunge fino al mare.

Il territorio conserva numerose altre testimonianze storiche, tra cui diversi manufatti militari (torri di avvistamento, batterie, polveriere e trinceramenti), monasteri e conventi lungo i percorsi di risalita dalla città e le tradizionali e antiche mulattiere mattonate che collegano le colline al centro urbano.



Figura 4 - Ponte Sifone sul rio Veilino - Acquedotto Storico di Genova;
Fonte: foto dell'autore, 2023.

L'area è inoltre attraversata dai tracciati delle principali vie di valico tra il porto di Genova e le regioni padane: la romana via Postumia sul Polcevera e l'antica via del Sale, ricalcata in epoca medievale dalla Via dei Feudi Imperiali sul Bisagno, le quali costituiscono la matrice degli insediamenti extraurbani a cintura del Parco.

Il parco ospita e tutela anche alcune specie animali e vegetali in quanto rare o endemiche ed offre la possibilità di attraversare sentieri e percorsi che si caratterizzano per gli splendidi panorami ed il significativo patrimonio naturalistico.

La vegetazione dell'area è composta prevalentemente da boschi misti di latifoglie termofile, quali roverelle e lecci, che lasciano spazio a specie mesofile come castagni e carpini neri sui versanti esposti a settentrione. Ampie porzioni del parco presentano però caratteristiche vegetazionali derivanti dagli interventi di rimboschimento, effettuati prevalentemente con pino marittimo, pino domestico e pino nero. Ai boschi presenti nell'area si alternano ampie praterie che rappresentano l'habitat ideale per numerose specie animali di interesse conservazionistico, come per esempio i lepidotteri diurni, ai quali è dedicato anche un percorso naturalistico (Ibidem, 2023).

L'area del parco è attraversata da diversi itinerari ma il percorso classico inizia dal capolinea della funicolare Zecca-Righi ([Figura 6](#)), un mezzo di trasporto su rotaie che collega il centro cittadino con l'area collinare, e prosegue verso i forti Castellaccio e Sperone, a 450 metri di quota. Da qui ci si può spostare verso Ponente, raggiungendo l'ottocentesco forte Begato che domina sulla Val Polcevera o proseguire verso l'interno, raggiungendo il più piccolo forte Puin e successivamente il Forte Diamante ([Figura 5](#)), che è il più alto ed isolato dei forti del parco, a 660 metri di quota.



Figura 5 - Forte Diamante Fonte: https://www.beniculturalionline.it/location-1663_Forte-Diamante.php, 2021

Dal percorso principale, che attraversa prati, pascoli, boschi e ruderi di un passato agreste e pastorizio, si distaccano diverse deviazioni che permettono il collegamento con ulteriori percorsi ed il raggiungimento di alcune altre fortificazioni, come ad esempio Forte Fratello Minore.

Sul versante di Ponente, a ridosso della stazione di Principe, è situata invece la partenza della cremagliera Principe-Granarolo ([Figura 7](#)), una funicolare più piccola della sua controparte del Righi ma dall'aspetto sicuramente più suggestivo, che collega il quartiere di Lagaccio e l'area della stazione con il quartiere collinare di Granarolo, non distante da forte Begato.



Figura 6 - Funicolare Zecca-Righi, fermata di San Simone; Fonte: Foto dell'autore, 2023



Figura 7 - Cremagliera Principe-Granarolo, partenza da Granarolo; Foto dell'autore, 2024

Assieme alle due funicolari, vi è un altro impianto di collegamento storico fra la città e l'area parco, la ferrovia Genova-Casella ([Figura 8](#)).

Questa linea ferroviaria, che parte dal quartiere cittadino di Manin e arriva fino al paese di Casella, snodandosi per 24 km lungo un affascinante e panoramico percorso immerso nel verde, connette la città con l'area dei Forti tramite la fermata di "Campi" e rappresenta, assieme alle funicolari, uno dei mezzi di trasporto più comodi e pittoreschi per raggiungere il parco.



Figura 8 - Ferrovia Genova-Casella; Fonte: <https://www.visitgenoa.it/it/il-trenino-di-casella>

2.2 Nascita e gestione del parco fino ad oggi

Il parco viene istituito nel 2008, in quanto area protetta di interesse locale, ad opera del lavoro sinergico di Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova e Municipio Centro est (Casabella, 2008).

I confini dell'area protetta ricalcano in buona parte il tracciato delle Mura Nuove e includono 17 fortificazioni dei secoli XVIII – XIX, anche se Forte Diamante risulta inspiegabilmente esterno ai confini del parco (vedi [Figura 1](#)), nonostante l'evidente continuità storica e ambientale con le zone adiacenti (Caviglia, 2023).



Figura 9 - Pannello con mappa dell'area del parco situato all'entrata di un'area giochi interna al parco; Fonte: <https://www.101giteinliguria.it/area-giochi-parco-delle-mura-genova/> (2021)

Nonostante l'istituzione dell'area parco ([Figura 9](#)), molte delle fortificazioni e dei manufatti storici presenti al suo interno vertevano in un forte stato di abbandono. Il comune di Genova, ad ottobre del 2011, presenta dunque una richiesta per l'acquisizione di tali beni dall'Agenzia del Demanio al fine di riqualificarli.

A partire da quanto previsto dal D.Lgs n.85/2010, volto a disciplinare l'attribuzione a comuni, province, città metropolitane, di manufatti di valore storico-architettonico di proprietà del Demanio statale, il comune di Genova intraprende le azioni necessarie per l'acquisizione del patrimonio di fortificazioni, mura seicentesche e correlati manufatti e strutture militari (porte, batterie, polveriere, trinceramenti, torri di avvistamento) e tra il 2012 e il 2015 viene messo a punto e validato il "Programma di Valorizzazione del Sistema Difensivo Seicentesco e delle Fortificazioni Esterne" (vedi [Documento 1](#)), strumento programmatico necessario per permettere il passaggio di tale patrimonio dallo stato al Comune (Porcile, 2016).

La valorizzazione del sistema fortificato genovese si inserisce in un piano di lungo periodo che ha avuto le prime tappe nel recupero dell'area del Porto Antico e, in seconda battuta, del sistema dei palazzi nobiliari dei "Rolli". In questa terza fase, vi è l'intenzione di restituire alla città il suo territorio di crinale recuperando, riqualificando e ottimizzando gli immobili di valore storico, culturale e artistico e le risorse ambientali presenti nel territorio (Comune di Genova, 2016).

Il progetto, per la prima fase di avvio, ha focalizzato l'attenzione sui manufatti ricadenti nel sistema centrale dei forti in quanto distribuiti lungo il percorso delle antiche mura seicentesche.

Nell'ottobre 2015, il Comune diventa dunque proprietario di 5 forti appartenenti al sistema centrale (Begato, Belvedere, Crocetta, Puin, Tenaglia) che tutt'ora attendono di essere assegnati in concessione ad operatori privati, come stabilito nel sito del Comune.

Dal 2019 al 2021, a fronte della scarsa manutenzione territoriale effettuata negli anni precedenti, si sono susseguiti diversi interventi di ripristino e manutenzione delle aree di sosta e di diradamento selettivo dei boschi volti ad eliminare le conifere non autoctone e le piante morte o pericolanti, in favore delle latifoglie locali (Mortari, 2019).

Nel 2023 viene siglato un accordo di collaborazione tra Comune di Genova e Regione Liguria per la valorizzazione del Parco delle Mura e la realizzazione di un collegamento con il vicino Parco dell'Antola. Questo nuovo accordo dalla durata triennale, che si inserisce nel quadro delle iniziative di riqualificazione dell'area collinare e dell'entroterra genovese già avviate negli anni precedenti, ha dato il via ai lavori per la creazione di un percorso pedonale e ciclabile di collegamento fra il centro urbano (Piazza Manin) e Forte Diamante e prevede la creazione di un ponte verde che colleghi i due parchi liguri (Mura e Antola), fondendoli in un'unica realtà (Comune di Genova, 2023).

Ad oggi, secondo quanto consultabile sul sito del comune, il progetto di valorizzazione del parco sta ancora attraversando la prima fase, concentrando gli interventi sul sistema centrale dei forti prima di passare al sistema orientale.

Tra i forti ricadenti nel sistema centrale e acquisiti dal comune nel 2015 vi è Forte Begato, il quale sarà il protagonista di una delle progettualità più importanti che interesseranno il parco nei prossimi anni e di cui discuteremo nel prossimo paragrafo.

2.3 Il progetto della funivia

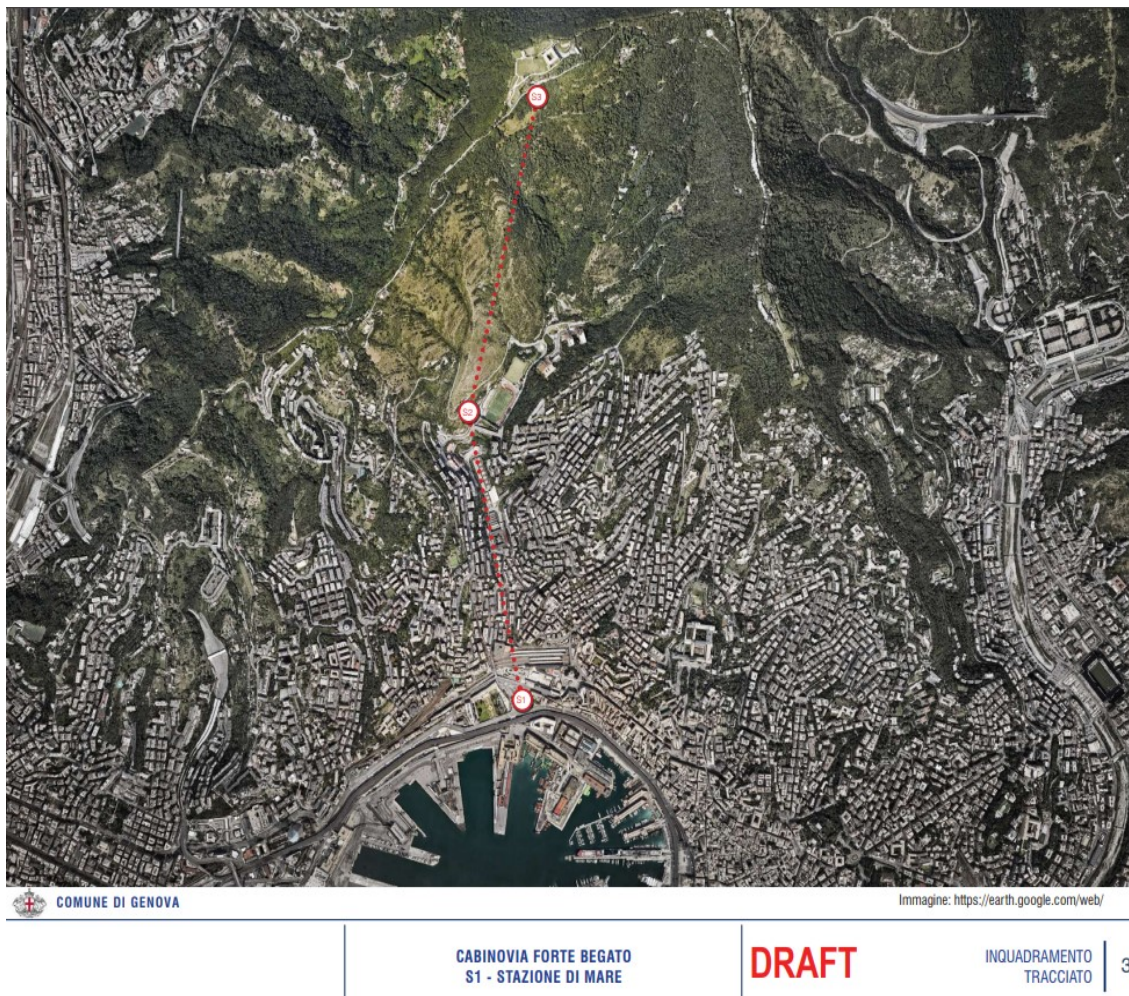


Figura 10 - Tracciato della funivia e posizione stazioni; Fonte: Studio di prefattibilità, 2020. (vedi [Documento 2](#))

All'interno della [relazione](#) del “Programma di valorizzazione del sistema difensivo seicentesco e delle fortificazioni esterne” presentata nel 2015, sotto la voce “accessibilità di progetto”, vi è una chiara premessa che recita:

In previsione dell’attuazione del Programma di Valorizzazione, che prevede anche l’insediamento di laboratori artigianali e di altre tipologie di imprese legate alla ‘green economy’, occorre pensare a questa parte del territorio anche come sede di nuovi luoghi di lavoro, cercando quindi di migliorarne l’accessibilità sia pubblica che privata. Inoltre, considerato l’elevato valore storico-architettonico dei beni interessati, si può presupporre che diventino meta anche dei molti visitatori, italiani e stranieri, che fanno ormai di Genova una consolidata meta turistica (croceristi, viaggiatori organizzati, famiglie, visitatori di città d’arte ecc.) (Comune di Genova, 2015).

Segue dunque un sottoparagrafo riguardante *l'attuazione dei primi interventi* volti a migliorare l'accesso al parco nel quale vengono introdotte tre ipotesi plausibili.

Nelle soluzioni presentate si parla di implementare gli attuali servizi tramite il prolungamento della tratta di un bus già attivo, l'inserimento di una nuova navetta di circa 40 posti, o eventualmente la rimessa in funzione di una seconda vettura nella Cremagliera Principe – Granarolo per aumentare la capacità di trasporto e dimezzare le attese.

Viene poi specificato che, nel caso in cui si realizzino eventi temporanei in grado di attirare un numero significativamente maggiore di visitatori, è possibile riproporre il servizio già testato durante le manifestazioni precedenti che prevede l'attivazione di un servizio bus navetta che conduca all'arrivo della cremagliera Principe – Granarolo per chi venga da Ponente; l'attivazione di un bus navetta in prossimità di Largo Caproni, nelle adiacenze della stazione a monte della funicolare Zecca-Righi e della fermata della linea n. 64 per chi viene da Levante; un sistema di noleggio di auto non inquinanti, eventualmente gestito da soggetti privati anche consorziati, attraverso l'individuazione di un certo numero di aree attrezzate nell'ambito del porto (Comune di Genova, 2015).

Terminata la trattazione dei primi interventi, la relazione prosegue introducendo le ipotesi pensate per gli *interventi a lungo termine* nella cui premessa viene chiarito che:

Nell'ipotesi in cui, tra le funzioni previste (in riferimento ai forti), si decida di insediarne alcune in grado di **attrarre in modo costante consistenti flussi di visitatori**, occorrerà prevedere un potenziamento del trasporto pubblico attraverso l'implementazione e/o il prolungamento della rete degli impianti di risalita esistenti, ovvero la funicolare Zecca/Righi e la cremagliera di Granarolo (Comune di Genova, 2015).

Successivamente, si accenna a tre diversi tipi di intervento perseguibili, individuati a seguito di uno studio di fattibilità sul sistema dei trasporti al servizio dei forti:

- a) Il primo intervento riguarda un eventuale potenziamento dell'accessibilità da levante mediante collegamento dell'attuale impianto Zecca - Righi con un idoneo sistema di trasporto pubblico in sede propria in direzione di Forte Begato.
- b) Un secondo plausibile intervento viene individuato in un potenziamento dell'accessibilità da ponente mediante un idoneo impianto di risalita con partenza nell'area di Granarolo in direzione di Forte Begato (estensione della cremagliera Principe-Granarolo).

- c) L'ultima ipotesi individuata riguarda invece la realizzazione di un nuovo impianto di risalita con partenza dal centro città (zona Principe) e diretto a Forte Begato. Di quest'ultima soluzione viene però chiarito che la realizzazione sarebbe avvenuta solamente in caso di forti flussi turistici in aggiunta ai precedenti interventi (Comune di Genova, 2015).

Ad oggi, l'area del Parco delle Mura non ha visto un incremento del suo *appeal* turistico né tantomeno dei luoghi di lavoro al suo interno, coerentemente con il fatto che i forti e gli immobili acquistati dal Comune deficiano ancora di un piano che ne riqualifichi la funzione e le sorti.

Ciononostante, nel 2016 Jacopo Tedeschi, uno studente di architettura dell'Università di Genova, pubblica una tesi di laurea nella quale riprende l'ultima ipotesi fra gli interventi a lungo termine presentati nella relazione ufficiale del 2015, quella di un nuovo impianto di risalita che colleghi l'area di Principe con forte Begato, promuovendone la realizzazione.

Sebbene la relazione ufficiale del programma di riqualificazione asserisse chiaramente che questa soluzione fosse “alternativa agli interventi precedenti ovvero aggiuntiva in caso di forti flussi turistici” (interventi di cui non si è mai discusso concretamente dato che i flussi turistici rimangono piuttosto contenuti vista la attuale mancanza di un'offerta turistica e di servizi) il progetto di tesi dal titolo *Genova città verticale* riscontra l'interesse di molti docenti dell'ateneo e viene dunque donata al Comune di Genova affinché l'amministrazione potesse valutarne l'interesse e la fattibilità.

Il progetto deve aver acceso anche l'interesse del Comune, in quanto, nel marzo del 2018, l'ipotesi progettuale di una funivia che colleghi l'area di Principe con Forte Begato viene presentata dal Comune stesso al Mipim di Cannes, un importante evento internazionale dedicato agli investimenti immobiliari e alla rigenerazione urbana.

Il 31 luglio 2019 la direzione Patrimonio del Comune incarica dunque uno studio di prefattibilità tecnico-economica e di business plan con affidamento diretto al gruppo milanese SBGA e nel 2021 viene confermato che il progetto sarà finanziato con una parte dei fondi del *Recovery Fund* già destinati al più ampio capitolo della valorizzazione dei forti genovesi.

Secondo i primi progetti ufficiali l'impianto avrà una lunghezza complessiva di circa 2,5 chilometri per un dislivello di 450 metri, con tre stazioni: quella di partenza nella

piazza di fronte al palazzo del Principe, quella intermedia situata dal ponte Don Acciai, presso la fine del quartiere di Lagaccio, e quella di arrivo interrata sotto forte Begato (vedi [Figura10](#)).

I tralicci previsti sono quattro e saranno alti rispettivamente 54, 70, 26 e 47 metri: i primi due posizionati all'interno del quartiere del Lagaccio ([Figura 11](#)) e gli altri due sul monte soprastante i campi sportivi (Comune di Genova, 2022).

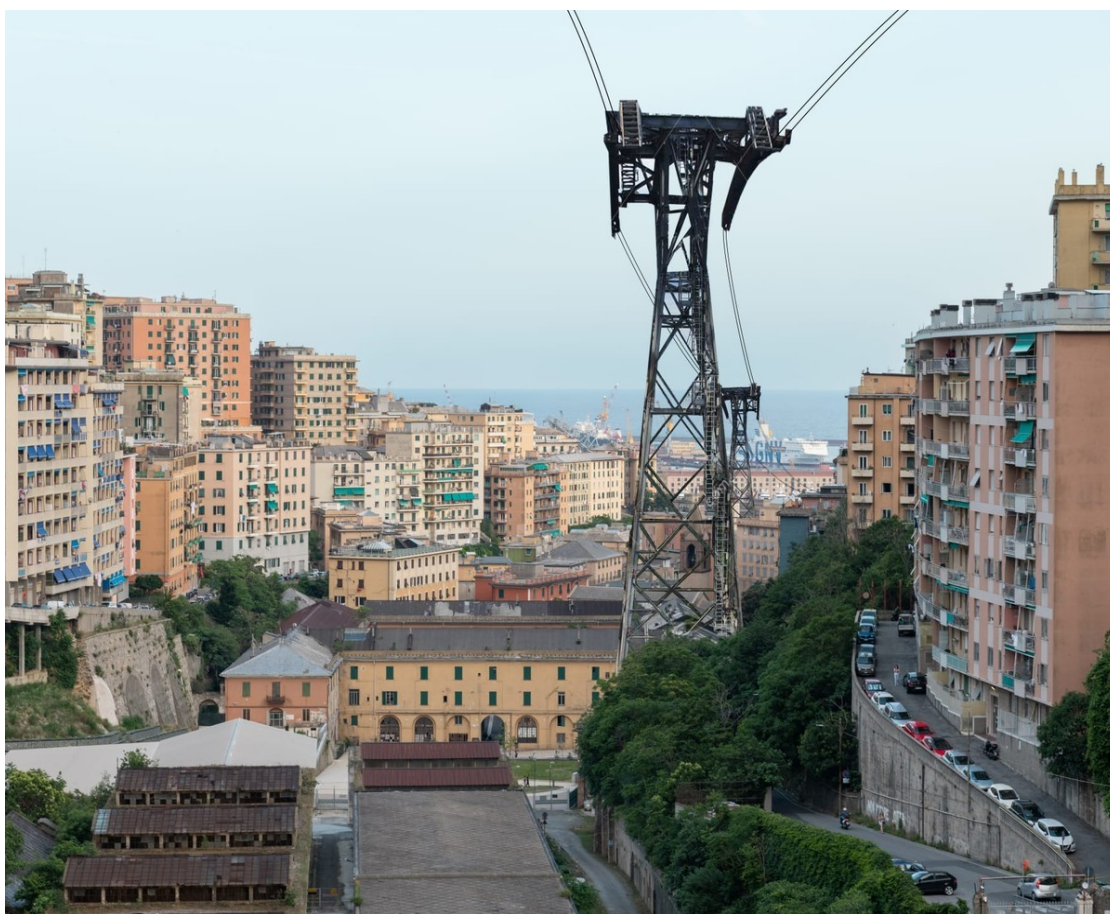


Figura 11 - Render dell'altezza e posizione dei primi due piloni (Lagaccio); Fonte: Elaborazione del comitato *Con i Piedi per Terra*, 2023. <https://www.lavocedigenova.it/2023/10/09/leggi-notizia/argomenti/municipio-centro-est/articolo/funivia-del-lagaccio-la-guerra-dei-render.html>

La funivia si prevede potrà trasportare fino a 800 passeggeri all'ora, con 60 passeggeri per viaggio e sarà progettata da Doppelmayr, società leader tecnologica mondiale nella costruzione degli impianti a fune, e dall'architetto Carlo Cillara Rossi e dal suo studio, specializzato in architettura alpina e in impianti di risalita e a fune (Sabidussi, 2023).

Ciononostante, a dicembre del 2023, durante la stesura stessa di questa tesi, la Soprintendenza Archeologia Belle arti e Paesaggio di Genova ha depositato alcune osservazioni che, pur non impedendo la costruzione dell'opera, ne prevedono una drastica riprogettazione. Le osservazioni riguardano infatti diversi aspetti del progetto: la fattibilità tecnico-economica della funivia, tra cui l'altezza, la forma e la posizione dei piloni, il design delle stazioni di arrivo e partenza e l'impatto sul patrimonio Unesco.

Le modifiche richieste dalla Soprintendenza sono coerenti con le osservazioni e le critiche che il comitato cittadino *Con i piedi per terra* muove da sempre nei confronti dell'opera. Il progetto della funivia ha infatti destato malumori e scontenti sin dal suo annuncio, in particolare fra gli abitanti del quartiere dove è previsto il passaggio della funivia, che si sono coalizzati dando vita ad un comitato spontaneo.

Prima di approfondire la storia, le motivazioni e le modalità di contestazione di questo comitato, nonché le maggiori criticità e gli scetticismi riguardanti il progetto della funivia, è necessario operare un breve inquadramento storico-territoriale del quartiere di Lagaccio, al fine di cogliere alcune implicazioni urbane e sociali dell'area essenziali per la comprensione del caso di studio nella sua interezza.

2.4 Il quartiere di Lagaccio



Figura 12 - Immagine satellitare del Lagaccio in prospettiva con forte Begato; Fonte: elaborazione dell'autore; Dati: Google Earth; 2024



Figura 13 - Immagine satellitare del Lagaccio; Fonte: elaborazione dell'autore; Dati: Google Earth; 2024

Il Lagaccio (Figure [12-13](#)) è un quartiere popolare di circa 10.300 abitanti, che sorge alle spalle della stazione Principe, su ripide colline che guardano verso il porto antico ([Figura 14](#)), ed è una delle due zone urbanistiche che originariamente formavano la Circoscrizione Oregina-Lagaccio, successivamente consolidate nel Municipio I – Centro Est.

Il nome del quartiere deriva da un antico bacino costruito nella parte superiore della vallata nel XVI secolo, concepito inizialmente per approvvigionare d'acqua il Palazzo del Principe Andrea Doria. Successivamente, fu utilizzato come fonte di energia per la polveriera costruita alla sua base nel 1652 e poi completamente riempito tra gli anni '60 e '70.

Nonostante la sua posizione centrale, il quartiere Lagaccio, situato appena dietro la Stazione Principe, si presenta come una piccola valletta "nascosta" rispetto al resto della città, accessibile solo attraverso una strada, Via del Lagaccio.

A sud, il quartiere è delimitato dalla ferrovia e dal "palazzo rosso", che chiude l'uscita della valletta verso il mare. I confini occidentali sono segnati dal tracciato della cremagliera Principe-Granarolo, mentre a est il confine si estende lungo la

ripida salita di Salita Oregina e comprende l'intera area a valle di Via Napoli. A nord, i confini sono più sfumati a causa della massiccia presenza della Caserma Gavoglio, un'enorme area militare che è stata inutilizzata per anni prima di essere acquistata dal Comune in anni recenti per riqualificarla. Quest'area si estende verso nord dal centro del quartiere, separando i due lati della valletta e arrivando fino all'impianto sportivo costruito laddove sorgeva il bacino che dà il nome al quartiere.

Il quartiere ha visto la sua crescita avviarsi nella seconda metà dell'Ottocento ed ha mantenuto fin dalle origini un carattere popolare, in quanto concepito con l'obiettivo di ospitare una considerevole forza lavoro operaia e portuale. Non è stato progettato con un focus particolare sulla qualità dell'abitare, piuttosto, la priorità era stipare vaste masse di popolazione. Il colpo decisivo è giunto nel dopoguerra con l'esplosione della speculazione edilizia, quando ogni area disponibile nella valle, sia in direzione di Granarolo a ovest che di Oregina a est, seppur ripida e difficile da sfruttare, è stata occupata da edifici di considerevoli dimensioni. Questi nuovi sviluppi hanno radicalmente trasformato la zona, originariamente caratterizzata da un ambiente rurale, in un contesto urbano-residenziale dal tessuto edilizio molto compatto e con una rete viaria limitata.

Le strade carrozzabili sono scarse, e la pedonalità segue percorsi "verticali" attraverso scalette e mattonate che corrono lungo i confini condominiali.

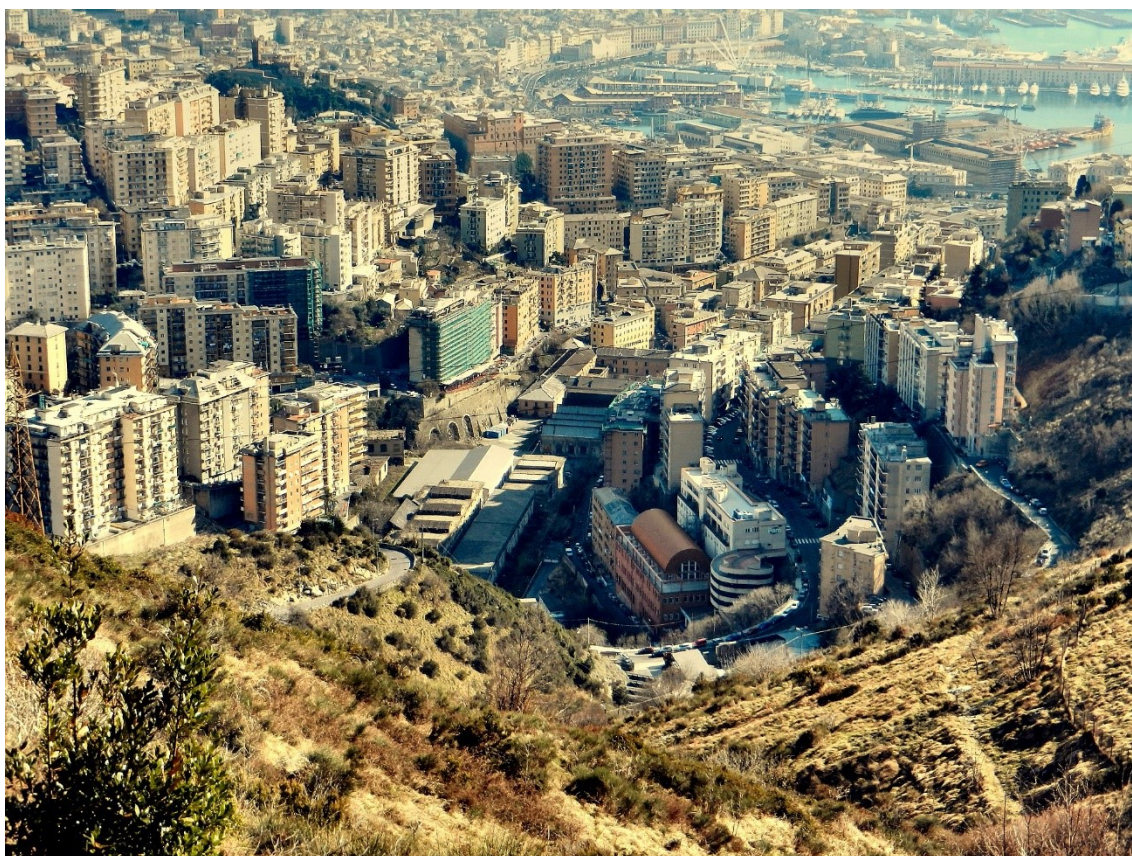


Figura 14 – Genova: foto del Lagaccio dall’alto; Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Genova_Lagaccio_01.jpg, foto ad opera di User:Bbruno, 2012

Nonostante il quartiere del Lagaccio sorga in prossimità del principale nodo ferroviario genovese e non sia distante dall’università e dal centro urbano stesso, l’ostile conformazione viaria e la totale mancanza o scarsa presenza di elementi come attrattori culturali (cinema, teatri), luoghi di aggregazione (giardini, parchi), esercizi commerciali e servizi hanno contribuito a rendere questo quartiere, un “quartiere celato”, nel quale o si vive o si capita sbagliando strada (Fravega, 2013). Questo isolamento ha giocato un ruolo significativo nell’instaurare un solido spirito di comunità, dove la reciproca conoscenza avviene non solo per strada, ma anche tra i negozi e all’interno degli edifici.

La popolazione, inizialmente composta per la maggior parte da migranti meridionali e, a partire dal 2000, anche da migranti provenienti dal Sud del mondo, mostra una notevole omogeneità sociale e occupazionale. Dalle interazioni avvenute durante i mesi di stesura della tesi con i membri del comitato e con alcuni abitanti del quartiere

esterni al gruppo, emerge un diffuso malcontento nei confronti delle politiche pubbliche indirizzate al quartiere.

In generale, si condanna quella che pare essere una sempre maggior cecità dell'amministrazione pubblica per quelli che sono i bisogni sociali degli abitanti e le criticità dell'area che ha dato il via ad un "trend" negativo che interessa il quartiere da diversi anni.

Dalla chiusura di negozi, supermercati, banche e sportelli postali ai mancati investimenti volti ad accompagnare il cambio di popolazione che ha interessato in diverse fasi il quartiere sin dagli anni '60.

In questo senso la politica pubblica di intervento sul territorio del Lagaccio sembra essere stata il non intervento. Una mancanza che parte da lontano e che si è tradotta, col tempo, in un diffuso senso di abbandono (Ibidem, 2013).

Ciononostante, negli ultimi anni l'attenzione per il quartiere da parte dell'amministrazione si è in parte riaccesa: nel 2016 il comune ha infatti acquistato dal demanio militare l'ex caserma Gavoglio che, secondo un programma di valorizzazione stilato in seguito ad un lungo percorso di partecipazione pubblica ai progetti dell'amministrazione, sarebbe dovuta diventare un'area sportiva attrezzata e dare il via ad una riqualificazione del quartiere (vedi [Documento 3](#)).

Parte della caserma è stata resa agibile ed è stata affidata alla gestione dell'ente "La Casa nel Parco" che gestisce lo spazio verde del cortile ex piazza d'armi ed i locali interni mentre nel 2023 il primo dei 5 lotti della caserma acquistati dal Comune è stato inaugurato e convertito in un parco urbano ([Figura 15](#)), all'interno del quale, ironicamente, è prevista la costruzione del secondo pilone della funivia.



Figura 15 - Parco Gavoglio; Fonte: Foto dell'autore, 2024

Il programma di valorizzazione della caserma Gavoglio e dell'area circostante, sebbene avviato durante la giunta comunale precedente (2012-2017), è stato ripreso dalla amministrazione attuale (2017-in corso) che però ne ha ignorato diverse proposte e prospettive originarie. L'acquisizione della caserma sarebbe infatti dovuta divenire il primo di una serie di interventi utili alla riqualificazione del quartiere, tra cui, per esempio, la riqualificazione delle *creuze*¹, che vertono in uno stato di forte abbandono e l'abbattimento del "palazzo rosso" delle ferrovie, ormai in disuso, così da poter permettere un successivo allargamento di Via del Lagaccio (Chiapparo, 2023).

Per queste ed altre istanze presenti nel programma di valorizzazione del 2016 e avanzate dagli abitanti e dalle numerose associazioni nei confronti dell'amministrazione comunale ormai da anni, il progetto della funivia Principe-Begato ha rappresentato una scure calata dall'alto.

¹ Termine ligure che indica il tipico viottolo stretto o mulattiera che fende, spesso verticalmente, le colline del Genovesato e di tutta la Liguria.

La funivia è infatti divenuta il nuovo simbolo e motore di questo processo di riqualificazione del quartiere assorbendo e celando tutte le problematiche evidenziate dai cittadini e promettendo di risolvere lo storico problema della mobilità del quartiere.

La riqualificazione della caserma Gavoglio e la quasi totalità delle proposte emerse durante i processi di confronto e partecipazione alla base del programma di valorizzazione del 2016 rimangono ad oggi incomplete e prive di piani progettuali ben definiti mentre l'ombra di un'imponente funivia che sovrasta i palazzi con i suoi piloni in acciaio si fa sempre più incombente e reale.

Diverse associazioni e realtà locali si sono schierate per far fronte alla realizzazione di quest'opera mettendone in evidenza le vulnerabilità e cercando di riportare l'attenzione dell'amministrazione sulle criticità che da anni affliggono il quartiere.

Nel prossimo capitolo seguirà un approfondimento specifico sul comitato spontaneo "Con i piedi per terra", di cui analizzeremo la storia, gli obiettivi e le modalità di azione e di contestazione cercando di porli in relazione con il contesto sociale in cui si è radicato.

3. “Con i piedi per terra”: come nasce un comitato di protesta



Figura 16 - Figura 16 – Striscione del comitato; Fonte: Gruppo Telegram del comitato, 2023.

Il quartiere del Lagaccio presenta dunque una situazione urbanistica e sociale piuttosto complessa che, di fronte ad un progetto come quello della funivia, rischia di aggravarsi ulteriormente. Tale progetto ha infatti infervorito gli animi di molti abitanti del quartiere, alcuni dei quali, poco dopo l’annuncio, si sono mobilitati dando vita al comitato spontaneo *Con i Piedi per Terra*, il cui obiettivo principale è proprio quello di fermare l’opera della funivia ([Figura 16](#)).

Tramite un’intervista informale ad alcuni dei membri e la partecipazione ad una loro riunione sono riuscito a strutturare una sorta di “identikit” del comitato nonché a cogliere alcuni interessanti spunti di riflessione che consentono di ampliare la comprensione della situazione attuale nel quartiere.

3.1 Contesto sociale e nascita del comitato

Prima di approfondire la storia del comitato, ritengo utile soffermarmi brevemente sulla forte dimensione di "comunità" che caratterizza il quartiere. Una peculiarità di cui avevo sentito parlare nelle testimonianze di alcuni miei conoscenti residenti a Lagaccio e che, durante i mesi di stesura della tesi, ho ritrovato nel lavoro di ricerca "Lagaccio. Un quartiere in movimento" (Fravega, 2013).

Questa caratteristica del quartiere ha trovato un suo riscontro effettivo anche nelle parole e nei racconti di Antea (classe 89, comunicazione digitale per il terzo settore), Enrico (classe 57, ex funzionario bancario) e Danilo (classe 58, architetto)² i tre membri del comitato che si sono dimostrati più inclini a dedicarmi del tempo, offrendosi gentilmente per rispondere ad alcune delle mie domande.

Questa "attitudine a conoscersi", come la chiama Antea, trova radici in diversi fattori fisici e sociali e ha rivestito un ruolo fondamentale nella genesi del comitato.

La conformazione geografica del quartiere, racchiuso in una stretta vallata dove tutti si conoscono, il contesto migratorio comune, l'omogeneità socio-occupazionale dei residenti e la presenza di diverse realtà associative, tra cui la sede del comitato, che fungono da luoghi d'incontro per gli abitanti, hanno creato un terreno fertile per la nascita di iniziative come quella del comitato stesso.

Con i Piedi per Terra ha visto la luce alla fine del 2021, contestualmente col diffondersi della notizia del progetto della funivia, in seguito ad alcuni incontri sul tema organizzati dagli abitanti del quartiere presso la sede della *Fratellanza Artigiana Genovese* di Lagaccio, un'istituzione di mutuo soccorso fondata nel 1877. La dimensione comunitaria del quartiere ha facilitato la formazione di un gruppo coeso e spontaneo, con la sede della Fratellanza che ha assunto rapidamente il ruolo di "casa" per il comitato, ospitando le riunioni settimanali del mercoledì e sostenendone le attività.

Se da un lato, come abbiamo visto e vedremo nel corso del capitolo, la base di comunità presente nel quartiere ha rappresentato una rampa di lancio per la nascita del comitato, dall'altro ha costituito un'iniziale spinta contraria che si è manifestata

² Incontri avvenuti fra il 15 ed il 22 gennaio 2024 sottoforma di colloquio informale. Gli incontri sono stati registrati per facilitare la riscrittura successiva.

tramite la neutralità e, in certi casi, lo schieramento a favore del progetto della funivia da parte di alcune realtà storiche di presidio del territorio.

In un primo momento, il *Coordinamento delle associazioni Oregina-Lagaccio*, nato per dare voce e forma alle istanze di riqualificazione urbana, di vivibilità e radicamento nel tessuto sociale delle realtà del territorio, ha scelto di mantenere una posizione neutrale, e alcuni dei suoi membri hanno espressamente sostenuto l'opera per oltre un anno dall'annuncio del progetto.

Enrico ed Antea mi spiegano che il Coordinamento rappresenta ormai da diversi anni le associazioni del quartiere, fungendo da intermediario con l'amministrazione. Tuttavia, negli ultimi anni, questa funzione di mediazione è stata esercitata in modo "statico", a tal punto che Enrico si riferisce pungentemente alla posizione di mediazione del Coordinamento come ormai ad una posizione di rendita.

La nascita del comitato ha però smosso qualcosa all'interno del quartiere, attirando a sé l'attenzione mediatica e risvegliando i consensi di molte associazioni e realtà del territorio.

Inizialmente, questo nuovo fervore sociale ha portato il Coordinamento a percepire il comitato come una forza destabilizzante e una minaccia alla propria posizione di rappresentanza, prendendone così le distanze.

Ciononostante, l'attivazione sociale e la risonanza mediatica che il comitato ha attirato su di sé, la successiva catalizzazione del sostegno dell'opposizione politica e l'organizzazione di numerosi incontri e assemblee di discussione tra il comitato ed il Coordinamento, hanno condotto quest'ultimo a ritornare sui propri passi e ad abbracciare la posizione del comitato, unendosi alla causa.

È emersa così una mobilitazione che ha saputo risvegliare il capitale sociale inerte nel quartiere, un tesoro di connessioni e risorse sopito nell'ombra di una rappresentanza che, secondo quanto affermato dai miei interlocutori, aveva perso la capacità di tradurre in azioni concrete le esigenze della comunità residente. Questa iniziativa ha agito come catalizzatore, riaccendendo la partecipazione e dando voce a un patrimonio di relazioni che, a lungo, era rimasto inattivo e inespresso.

Nel paragrafo seguente, sarà fornito un approfondimento sulla struttura e sull'organizzazione del comitato. Saranno esplorate le dinamiche interne, le responsabilità assegnate ai suoi membri e l'articolazione delle attività svolte. Questo

permetterà una comprensione più completa del ruolo che il comitato svolge nella comunità, evidenziando i meccanismi che ne guidano l'efficacia e la coesione.

3.2 Struttura e organizzazione

Innanzitutto, è necessario premettere che *Con i Piedi per Terra* è un gruppo informale che adotta il nome di comitato per comodità ma a cui non corrisponde una forma giuridica.

All'interno del progetto, emerge un nucleo di circa una dozzina di membri particolarmente attivi, tuttavia, è importante notare che un vasto gruppo composto da altre 30-40 persone si interessa e partecipa in modo più marginale, contribuendo comunque al suo sostegno e supporto. In aggiunta, durante eventi di grande portata e manifestazioni di rilievo, il gruppo è in grado di mobilitare un numero considerevole di individui, contando su una rete di supporto che può coinvolgere centinaia di persone.

Si è così delineato un gruppo di persone molto eterogeneo sia sotto l'aspetto anagrafico, con un range di età che va dai 30 anni fino ai 70, sia sotto quello occupazionale e sociale, coinvolgendo competenze che vanno dall'architettura al videomaking, dalla comunicazione al disegno, senza escludere esperienze pregresse di attività militante o politica.

Nonostante la variegata composizione del gruppo, i miei interlocutori precisano come nel corso del tempo si sia sviluppata, in maniera spontanea e democratica, una sorta di specializzazione interna che ha saputo valorizzare le singole risorse di ogni membro senza causare tensioni o conflitti. L'emergere di questa diversificazione dei ruoli ha contribuito alla formazione di una struttura interna flessibile e versatile, in grado di adattarsi e di operare in sintonia con una molteplicità di contesti e realtà, in risposta alle mutevoli esigenze.

In questo senso, il comitato ha mostrato una notevole competenza nella gestione efficace dei vari canali comunicativi, instaurando rapporti con la stampa, le istituzioni e la comunità locale stessa, riuscendo ad interagire in modo proficuo con gli attori chiave interni ed esterni al contesto in cui opera.

La struttura proteiforme del comitato ha, pertanto, consentito di operare in diversi ambiti e di stabilire connessioni con i canali istituzionali nonostante la sua natura

informale. Questa versatilità è stata fondamentale per garantire un'ampia portata e un impatto significativo delle attività del comitato nella sfera pubblica.

Con i Piedi per Terra è infatti riuscito a stabilire un dialogo con diverse realtà del quartiere e delle zone circostanti, tra cui centri sociali, circoli di quartiere, associazioni e comitati. Questi attori sono stati coinvolti attivamente nelle varie iniziative ed hanno ospitato il comitato presso le proprie sedi in numerose occasioni creando un ambiente di reciproco sostegno e condivisione di idee e obiettivi.

Il comitato, come accennato in precedenza, ha instaurato una proficua collaborazione anche con le forze politiche dell'opposizione a diversi livelli istituzionali, che includono sia l'ambito comunale che quello regionale ed europeo. In particolare, Maria Angela Danzi del Movimento 5 Stelle e Orlando Benifei del Partito Democratico hanno agito come ponte tra il comitato e il Parlamento Europeo, presentando alcune delle istanze del comitato riguardo la funivia ed ottenendo un parere della Commissione Europea che verrà esemplificato più avanti nel lavoro. Parallelamente, a livello regionale, sia Linea Condivisa che Lista Sansa hanno fornito un sostegno, anche di carattere finanziario, dimostrando un impegno tangibile verso le tematiche e le iniziative promosse dal comitato. Infine, a livello comunale, il Movimento 5 Stelle, il Partito Democratico, la Lista Rosso Verde e Azione hanno efficacemente rappresentato le istanze del comitato presso il consiglio comunale, contribuendo anche con risorse finanziarie a sostegno della sua causa.

Il comitato si avvale inoltre di una presenza digitale che si estende su due piattaforme virtuali. In particolare, gestisce una pagina Facebook che registra una considerevole base di seguaci, con un totale di 2256 follower che partecipano attivamente alle discussioni e alle iniziative promosse. In aggiunta, il comitato gestisce un canale Telegram che conta attualmente 141 iscritti, offrendo un altro canale di comunicazione diretta e istantanea con la comunità. Non esclude, inoltre, la possibilità di espandere la propria presenza online aprendo una pagina Instagram, al fine di ampliare ulteriormente il proprio raggio d'azione e coinvolgere un pubblico ancora più vasto e diversificato.

Considerata dunque la flessibilità organizzativa del comitato, quest'ultimo è stato in grado di operare attraverso diverse modalità, tra cui:

- Partecipazione a cortei, manifestazioni e flashmob
- Organizzazione di banchetti per attività di formazione e distribuzione di volantini

- Convocazione di assemblee pubbliche
- Realizzazione di eventi di autofinanziamento
- Incontri con rappresentanti delle istituzioni politiche
- Numerose richieste di accesso agli atti del progetto della funivia e successiva deposizione di più di 200 osservazioni volte a evidenziare la necessità della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)
- Ricorsi al TAR.

Nel paragrafo successivo esamineremo più approfonditamente le osservazioni mosse al progetto della funivia da parte del comitato per spostare poi l'attenzione sul mancato assoggettamento del progetto a VIA e sui successivi ricorsi al TAR.

3.3 Criticità della funivia e osservazioni del comitato



Figura 17 - Targa appesa in corrispondenza dell'edificio che verrà demolito per far spazio al primo pilone della funivia (Lagaccio); Fonte: Foto dell'autore, 2024.

A febbraio del 2023 il comitato *Con i Piedi per Terra*, in collaborazione con *Legambiente Polis*, ha depositato più di 200 moduli di osservazioni, promuovendo la partecipazione dei cittadini e di molte realtà associative tramite il loro coinvolgimento nella presentazione delle stesse, al fine di chiedere l'assoggettamento dell'opera della funivia alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Le osservazioni depositate rispecchiano quelli che sono i dubbi e gli scetticismi della maggior parte degli abitanti del quartiere e comprendono diversi ambiti del progetto.

Uno dei primi elementi che ha destato incertezza fra gli abitanti del quartiere ed i membri del comitato è sicuramente stato il posizionamento previsto dei piloni della funivia ([Figura 17](#)).



Figura 18 - Planimetria della prima parte del percorso (Stazione di partenza e stazione intermedia, piloni 1,2 e 3); Fonte: Comune di Genova, (vedi [Documento 7](#)) 2022

Come si vede dalla planimetria della [Figura 18](#) e, in maniera ancora più lampante, dai render della [Figura 11](#), i primi due piloni della funivia (S1 e S2) saranno posizionati all'interno del quartiere, in particolare il primo nell'area di via Avezzana, dove verrà demolito un edificio (vedi [Figura 19](#)), ed il secondo all'interno dell'area Gavoglio (vedi [Figura 15](#)).

Il posizionamento dei piloni in un'area così fortemente urbanizzata presenta diverse difficoltà logistiche e conseguenti ricadute sul quartiere a partire dalla cantierizzazione stessa di via Avezzana, riguardo cui il comitato ha avanzato alcune osservazioni (vedi [Documento 4](#))

In particolare, oltre alla non conformità con il Piano Urbanistico Comunale (PUC) (vedi [Documento 5](#)), vengono segnalati alcuni ostacoli che potrebbero rendere difficile l'avvio dei lavori. Per esempio, l'area designata per la costruzione è difficile da raggiungere per i mezzi di lavoro a causa delle strade molto strette e ripide. Questa situazione potrebbe creare delle sfide nel montaggio delle gru rallentando, tra l'altro, il progresso dei lavori. Inoltre, si è proposto di vietare il parcheggio in alcune zone durante i lavori, ma non è

chiaro dove le persone potranno parcheggiare al posto di queste zone. Questo potrebbe causare ed aggravare ulteriormente i già presenti problemi di traffico e di parcheggio all'interno del quartiere. Inoltre, non è stato specificato come sarà gestita la circolazione delle persone e dei mezzi nel quartiere durante i lavori, specialmente considerando che alcune strade sono a senso unico. Queste mancanze di informazioni rendono difficile comprendere come saranno gestiti i lavori e potrebbero causare disagi nel quartiere durante questo periodo.



Figura 19 - Via avezzana, area in cui verrà costruito il primo pilone; Fonte: foto dell'autore, 2024

Il posizionamento dei piloni in prossimità delle abitazioni ([Figura 19](#)) ed il passaggio della funivia sopra e accanto ai palazzi preoccupa il comitato sotto più aspetti: *“l'inquinamento acustico e visivo, l'invasione della privacy, la mostruosità di tralicci alti 70 metri (più della Lanterna) in mezzo alle case”* (Sito ufficiale del comitato, 2023). Oltre ai problemi di inquinamento visivo e alla violazione della privacy, entrambi fattori che contribuiranno inoltre al significativo deprezzamento delle proprietà nella zona, molte critiche si sono concentrate sull'impatto acustico che l'opera avrà sul quartiere.

In un'altra delle osservazioni presentate al comune dal comitato (vedi [Documento 6](#)), quest'ultimo osserva, infatti, come l'Allegato allo *Studio Preliminare Ambientale Valutazione Previsionale d'Impatto Acustico* (vedi [Documento 7](#)) minimizzi gli effetti acustici dell'installazione della funivia nel Lagaccio, definendoli "trascurabili", nonostante la normativa comunale stabilisca chiaramente limiti di rumore. Le valutazioni mostrano che il livello di rumore supera i limiti consentiti in diverse zone coinvolte, richiedendo interventi di risanamento acustico. Inoltre, la presenza di scuole nelle vicinanze rende ancora più critica la situazione.

Il comitato afferma dunque che, prima della progettazione esecutiva, sia necessario attuare un ulteriore approfondimento per valutare correttamente gli impatti acustici dell'opera.

Si teme inoltre che l'inserimento di una struttura imponente come la funivia possa compromettere l'aspetto naturale e la bellezza del paesaggio locale, infrangendo i vincoli paesaggistici del PUC.

In tal senso, in un'altra delle osservazioni del comitato (vedi [Documento 8](#)), viene fatto presente che, nel documento relativo alla valutazione paesaggistica (vedi [Documento 9](#)), si menziona il sorvolo delle aree tutelate con il vincolo paesaggistico "Bellezza d'insieme", ma che non sono fornite specifiche relazioni tra l'intervento proposto e tali vincoli, che richiedono particolare attenzione alle nuove interferenze visive dalle aree protette adiacenti all'infrastruttura. Le zone interessate includono i belvedere di Oregina e l'area di Granarolo, notevoli per la loro bellezza panoramica e la presenza di ville storiche e alberi secolari. Tuttavia, i documenti presentati non forniscono una valutazione sufficiente delle potenziali interferenze visive sul paesaggio naturale e le vedute panoramiche offerte da tali punti di osservazione. Pertanto, il comitato ritiene necessario un ulteriore approfondimento prima della progettazione esecutiva, al fine di consentire una corretta valutazione della coerenza tra il PUC e il progetto proposto.

Un'altra questione emersa dalle osservazioni del comitato riguarda la sicurezza dell'impianto e le operazioni necessarie in caso di blocco dello stesso.

In un'osservazione (vedi [Documento 10](#)) di Luca Canessa, uno dei membri del comitato, quest'ultimo afferma che il documento del piano di manutenzione dell'opera (vedi [Documento 11](#)) evidenzia una mancanza di informazioni riguardo alle procedure e ai tempi necessari per evacuare in sicurezza i passeggeri bloccati lungo la linea della

funivia in caso di malfunzionamento dell'impianto. Questa lacuna può causare disagi significativi nel quartiere, già caratterizzato da una viabilità insufficiente e dalla carenza di parcheggi e aree di manovra. Il Piano di manutenzione dell'opera fornisce indicazioni generiche sul soccorso degli occupanti, senza considerare il contesto specifico del quartiere. Il comitato ritiene dunque essenziale valutare l'impatto di tali operazioni sulla vivibilità dei residenti, inclusi i potenziali blocchi del traffico stradale e il loro impatto sui mezzi di trasporto pubblico e di soccorso, nonché sui veicoli privati.

Anche la ventosità dell'area rappresenta un aspetto critico che potrebbe compromettere la funzionalità e la redditività dell'impianto a causa di possibili interruzioni frequenti del servizio. In un'altra delle osservazioni (vedi [Documento 12](#)) del comitato leggiamo infatti che la documentazione progettuale fornita dal comune non include informazioni basate su rilevamenti ARPAL riguardanti le specifiche condizioni di ventosità nella valle del Lagaccio. Sebbene il rapporto preliminare ambientale (vedi [Documento 7](#)) affermi che la normativa vigente prevede il blocco automatico dell'impianto con venti superiori a 70 km/h, questa soluzione non è adeguatamente spiegata nel progetto e manca un'analisi dettagliata della ventosità del quartiere. Dati di ARPAL raccolti nel 2022 mostrano un elevato numero di giorni con ventosità oltre i 70 km/h (107 giorni in un anno) nel punto di rilevazione di Castellaccio. Il comitato ritiene dunque che questo dato, insieme alla mancanza di considerazione dell'aumento della velocità del vento in proporzione all'altezza dal suolo da stimare pertanto alla quota della cabina (70 m rispetto al suolo), sollevi preoccupazioni riguardo alla chiusura frequente dell'impianto e che necessiti ulteriori approfondimenti.



Figura 20 - Planimetria della seconda parte del percorso (Stazione intermedia e stazione di arrivo, piloni 2 e 3); Fonte: Comune di Genova, (vedi [Documento 7](#)) 2022

Le criticità rilevate riguardano anche l'area della seconda tratta della funivia ([Figura 20](#)) e in un altro dei documenti presentati al comune (vedi [Documento 13](#)) viene esplicitato che l'analisi della suscettibilità al dissesto idrogeologico delle aree coinvolte è impossibilitata dall'assenza, all'interno della relazione Geologica (vedi [Documento 14](#)), delle coordinate geografiche relative ai punti di appoggio della struttura. Questo impedisce una sovrapposizione precisa con le mappe di suscettibilità al dissesto nel Piano di Bacino, rendendo difficile valutare la coerenza del progetto con le prescrizioni del piano. In particolare, emerge che la stazione intermedia del Lagaccio e i due piloni successivi sono situati in un'area che richiede verifiche specifiche per le nuove costruzioni. Queste verifiche includono l'analisi in loco degli elementi che hanno portato alla classificazione dell'area come ad alta suscettibilità al dissesto e la verifica che le nuove costruzioni non aumentino il rischio idrogeologico. Tuttavia, tali verifiche non sono state incluse nella documentazione progettuale, rendendo necessaria la loro esecuzione. Inoltre, secondo quanto previsto dall'Allegato IV-bis del decreto legislativo 152/2006, lo Studio Preliminare Ambientale dovrebbe includere la descrizione dei

probabili effetti del progetto sull'ambiente, tenendo conto dei criteri dell'Allegato V. Tuttavia, nella documentazione presentata, mancano informazioni essenziali, come la relazione tecnica e i risultati della caratterizzazione ambientale delle aree di scavo. Ciò impedisce una valutazione completa degli impatti ambientali dell'opera. Di conseguenza, il comitato richiede un ulteriore approfondimento prima della progettazione esecutiva per garantire una gestione corretta dei materiali di scavo e una valutazione accurata degli impatti ambientali, come richiesto dalle normative vigenti.

Nel [Documento 10](#) viene inoltre sottolineato che, in riferimento allo Studio Preliminare Ambientale (vedi [Documento 7](#)), l'indagine sull'avifauna presenta delle lacune significative, poiché i rilevamenti integrativi sono stati condotti in novembre anziché durante la stagione riproduttiva, e mancano dettagli sui metodi e sull'efficacia dello sforzo di rilevamento. Inoltre, specie di particolare interesse conservazionistico, come il *Lanius collurio* e il *Caprimulgus europaeus*, non potevano essere riscontrate in novembre poiché si trovano nei quartieri di svernamento africani. Alcune specie segnalate nell'area non sono menzionate, e altre specie di interesse, come il *Geotritone di strinati* e l'*Euplagia quadripunctaria*, non sono state oggetto di rilevamenti specifici. L'assenza di dati sugli uccelli migratori e la mancanza di un approfondimento qualitativo e quantitativo rendono i risultati ottenuti di scarso valore e pertanto, il comitato raccomanda un'indagine più accurata e tempestiva sull'avifauna per garantire una valutazione completa e accurata.

Anche la posizione della stazione intermedia ([Figura 21](#)) è stata oggetto di numerose critiche dato che più volte l'amministrazione ha presentato il progetto della funivia come un'opera in grado di risolvere in maniera sostenibile lo storico problema della mobilità nel quartiere proprio grazie alla stazione "del Lagaccio" che servirà i residenti. Tuttavia, come vediamo bene dalla [Figura 18](#), la stazione intermedia verrà situata in prossimità del ponte Don Acciai, non distante dall'area del campo sportivo ma chiaramente fuori dal quartiere.



Figura 21 - Area in cui sorgerà la stazione intermedia; Fonte: foto dell'autore, 2024.

In un'osservazione del comitato (vedi [Documento 15](#)), a cura di Irene Sanguineti, che si concentra sulle questioni relative alla sostenibilità della funivia come mezzo di trasporto, in risposta al documento "Studio preliminare ambientale" (vedi [Documento 7](#)) si evidenzia che la funivia proposta non rappresenta un rapido né tantomeno conveniente mezzo di Trasporto Pubblico Locale (TPL) per i residenti del quartiere del Lagaccio e delle aree limitrofe di Oregina e Granarolo poiché i tempi di percorrenza sono generalmente più lunghi rispetto ai mezzi pubblici esistenti o al cammino a piedi. Nella tabella qui sotto riportata viene proposta una stima dei tempi di percorrenza da alcune delle strade più popolate dei tre quartieri citati verso Principe (Via Fanti d'Italia) impiegando diverse alternative di trasporto

	Tempo per raggiungere Via Fanti d'Italia/Metro Principe IN FUNIVIA			Tempo per raggiungere A PIEDI Via Fanti d'Italia/Metro Principe	Tempo per raggiungere CON I MEZZI PUBBLICI Via Fanti d'Italia/Metro Principe
	Tragitto A PIEDI verso la stazione intermedia + 3 minuti imbarco + 1,5 minuti percorrenza in funivia	Tragitto CON I MEZZI PUBBLICI verso la stazione intermedia + 3 minuti imbarco + 1,5 minuti percorrenza in funivia	Tragitto IN AUTO verso la stazione intermedia + 8 minuti parcheggio + 3 minuti imbarco + 1,5 minuti percorrenza in funivia		
Da Via del Lagaccio (Chiesa di San Giuseppe)	17,5 minuti	12,5 minuti (bus 35)	11,5 minuti	8 minuti	7 minuti (bus 54)
Da Via Adamo Centurione	22,5 minuti	15,5 minuti (bus 35)	13,5 minuti	7 minuti	11 minuti (bus 54)
Da Salita Oregina / Via Napoli	16,5 minuti	12,5 minuti (bus 35)	13,5 minuti	16 minuti	12 minuti (bus 35 o 36)
Da Via Napoli (Napoli 3/GAETA)	11,5 minuti	7,5 minuti (bus 35)	14,5 minuti	17 minuti	10 minuti (bus 35)
Da Via Vesuvio (Chiesa di Nostra Signora della Provvidenza)	10,5 minuti	10,5 minuti	12,5 minuti	18 minuti	11 minuti (bus 35/)
Da Granarolo / Via San Marino	33,5 minuti	25,5 minuti (bus 38+35)	18,5 minuti	26 minuti	12 minuti (bus 38)
Da Granarolo / Via della Chiassaiuola	26,5 minuti	18,5 minuti (bus 35)	15,5 minuti	20 minuti	13 minuti (cremagliera Principe-Granarolo)

Tabella 1 - Tempi di percorrenza delle strade più popolate dei quartieri Lagaccio, Oregina e Granarolo verso Principe (Via Fanti d'Italia) impiegando diverse alternative di trasporto; Fonte: [Documento 15](#); Modificato dall'autore della tesi: in verde tempi di percorrenza più brevi, in rosso tempi di percorrenza più lunghi, in giallo tempi di percorrenza che superano di poco l'impiego della funivia dalle corrispettive zone.

Dalla tabella emerge chiaramente che, sulla base delle tempistiche stimate, raggiungere via Fanti d'Italia utilizzando i mezzi pubblici attuali rappresenta la scelta migliore per quasi tutti i punti di partenza considerati, mentre nei due casi in cui risulta che la funivia accorci i tempi di percorrenza, ciò avviene con un margine massimo di soli due minuti e mezzo. Nel caso del quartiere Lagaccio, camminare fino a via Fanti d'Italia risulterebbe essere molto più veloce rispetto a qualsiasi utilizzo della funivia, compreso l'accesso alla fermata intermedia in auto utilizzando il parcheggio recentemente costruito sotto al Ponte Don Acciai.

Di conseguenza, se l'utilizzo dell'auto privata risultasse conveniente per utilizzare la funivia, si incentiverebbe tale modalità di trasporto, portando a un aumento delle emissioni dovute al traffico.

Nella stessa osservazione viene inoltre segnalato che nello “Studio preliminare ambientale” il numero di utenti previsti al giorno per la funivia è considerato sovrastimato (circa 9000). La stima si basa su un'ipotetica affluenza turistica che non sembra realistica, considerando i dati sugli arrivi turistici e crocieristici. Inoltre, non viene presentata una base dati per tali stime, e senza uno studio adeguato, queste previsioni non possono essere considerate affidabili né possono costituire una motivazione valida per la sostenibilità del progetto.

In aggiunta, le presunte riduzioni del traffico su strada dovute all'utilizzo della funivia sono anch'esse oggetto di dubbi, poiché si basano su assunzioni non supportate dai dati disponibili. Non è chiaro il numero di persone coinvolte, la percentuale di turisti che visitano Genova in auto e il chilometraggio previsto.

In conclusione, l'osservazione solleva dubbi sulla sostenibilità della funivia come mezzo di trasporto, evidenziando discrepanze nei tempi di percorrenza, sovrastime nell'affluenza prevista di utenti e mancanza di basi solide per le previsioni di riduzione del traffico su strada.

Nel corso dei suoi due anni di attività, il comitato ha avanzato una serie di ulteriori critiche nei confronti del progetto della funivia e delle modalità con cui è stato presentato. La sostenibilità dell'opera ha sempre costituito un tema piuttosto dibattuto soprattutto per quanto riguarda le possibili ricadute che il tipo di turismo che quest'opera intende attrarre potrebbe avere sull'area del parco ed in generale sulla città.

Un turismo per il quale il parco non è attualmente attrezzato e la cui pressione non sarebbe in grado di reggere, soprattutto nel caso in cui le stime previste, riprese nel [Documento 15](#), fossero reali.

Un “turismo di crocieristi”, come lascia chiaramente intendere la posizione strategica della stazione di partenza ([Figura 22](#)) e che, come affermato dalla stessa Irene Sanguineti in un video di *Goodmorning Genova*, caricato sulla pagina web del comitato, non ha ricadute positive né per il quartiere del Lagaccio né tantomeno per la città (Sanguineti, 2023).

Si crea così una sorta di paradosso: nel caso in cui le stime di affluenza turistica ipotizzate nello “Studio preliminare ambientale” fossero reali, si presenterebbe un problema di sostenibilità ambientale in quanto, come si è detto, il parco non riuscirebbe a sopportare una tale pressione turistica. Nel caso in cui invece vi fosse un afflusso turistico decisamente inferiore, la funivia non sarebbe sostenibile da un punto di vista finanziario, non riuscendo a sostenere gli ingenti costi della manutenzione dell’impianto.



Figura 22 - Area in cui sorgerà la stazione di partenza della funivia. Come si nota dalla foto si trova a ridosso del punto di sbarco delle crociere; Fonte: foto dell'autore, 2024

Il comitato, inoltre, si è mostrato particolarmente scettico riguardo allo squilibrio economico: l'opera della funivia rientra all'interno del progetto di riqualificazione del Parco delle Mura per il quale sono stati stanziati 70 milioni di euro di fondi del PNRR ma 40 di questi serviranno solo per la costruzione dell'impianto. La restante parte verrà suddivisa tra il restauro della Strada dei Forti, dell'Acquedotto Storico e di sole 5 fortificazioni (delle 10 presenti nel sistema centrale) tra cui appunto forte Begato, capolinea previsto dal progetto della funivia, per cui ad oggi non è ancora stata definita una destinazione d'uso degli spazi precisa e che fino a poco tempo fa risultava in vendita sul sito *Opportunity Liguria*.

Nel paragrafo [2.3](#) del capitolo 2 abbiamo visto che nella relazione del “programma di valorizzazione del parco delle mura” (vedi [Documento 1](#)), la possibilità di costruire un nuovo impianto di risalita che collegasse l'area di Principe con quella di forte Begato veniva circoscritta al caso in cui soluzioni come il potenziamento della cremagliera Principe-Granarolo o della funicolare Zecca-Righi non fossero bastate a contenere i flussi turistici.

Il comitato e numerose associazioni del quartiere hanno ripreso più volte la proposta della cremagliera e della funicolare in quanto alternative già presenti sul territorio, economicamente meno costose e socialmente meno impattanti della funivia ma l'amministrazione si è dimostrata sorda nei confronti di tali proposte.

È proprio il mancato dialogo con l'amministrazione l'oggetto di una delle maggiori critiche mosse dal comitato e dai residenti del quartiere, che in più occasioni tra interviste, incontri ed assemblee pubbliche hanno denunciato le modalità con cui il progetto della funivia sia stato calato dall'alto senza il coinvolgimento della popolazione e dei diretti interessati nei processi decisionali.

L'amministrazione ha fatto fronte alle istanze ed alle perplessità dei residenti tramite una retorica che, come abbiamo visto, ha identificato nella funivia la soluzione a numerose problematiche del quartiere, prima fra tutte la mobilità.

Questo ha creato ancora più nervosismo fra i membri del comitato, i quali non sono rimasti indifferenti ad assunzioni come quella del vicesindaco Picciocchi che, nel corso di una commissione a Palazzo Tursi, ha affermato che in seguito alla costruzione della

funivia il Lagaccio sarebbe diventato la vetrina di Genova (Commissione consiliare, 2022).



Figura 23 - Corteo del 2 Dicembre 2023; Fonte: <https://www.lavocedigenova.it/2023/12/02/leggi-notizia/argomenti/attualita-4/articolo/no-alla-funivia-del-lagaccio-cittadini-associazioni-sindacati-e-partiti-ancora-in-corteo-contro-i.html>

Le numerose critiche e modalità di protesta (Figura 23) con cui il comitato ha portato avanti la sua battaglia in questi anni (sintetizzate nella tabella 2) hanno dunque perseguito lo scopo di mettere in evidenza le molteplici problematicità di un'opera il cui progetto risulta tanto ambizioso e impattante quanto vago e privo di un quadro d'insieme.

Tematiche principali	Osservazioni del comitato
Cantierizzazione	Aggravamento temporaneo dei problemi di mobilità; Difficoltà raggiungimento area per mezzi di lavoro.
Aumento degrado del quartiere	Deprezzamento delle case; Inquinamento acustico e visivo; Invasione della privacy; Non risolve problema mobilità ma appesantisce ulteriormente quartiere.
Infrazioni vincoli paesaggistici e P.U.C	Non conformità con vincolo paesaggistico “Bellezza d’insieme” e Piano Urbanistico Comunale.
Sicurezza e manutenzione	Rilevazioni non adeguate su ventosità situazione idrogeologica dell’area; Mancanza di informazioni su procedure e tempistiche necessari per evacuare in sicurezza i passeggeri bloccati
Sostenibilità ambientale e finanziaria	Parco delle Mura non in grado di sopportare le masse di turisti previste; Funivia non rappresenta alternativa sostenibile di mobilità per residenti del Lagaccio; Sostenibilità finanziaria dell’opera incerta.
Trasparenza amministrazione e processi partecipativi	Mancati dialogo con amministrazione e processi di partecipazione; Istanze dei residenti non ascoltate; Scarsa attinenza dell’opera con piano di riqualificazione del Parco delle Mura.

Tabella 2 - Sintesi delle critiche e delle osservazioni del comitato. Fonte: tabella dell'autore

In particolare, le osservazioni redatte nei documenti presentati al comune nel 2023 avevano lo scopo di mettere in luce la necessità di assoggettare un'opera come quella della funivia alla Valutazione di Impatto Ambientale, al fine di prevenire ulteriori complicazioni in un'area già di per sé complessa come quella del Lagaccio.

Tuttavia, a marzo del 2023 arriva la decisione di Regione Liguria di non sottoporre a VIA il progetto della funivia, suscitando lo stupore dei residenti ed innescando un primo ricorso al TAR da parte del comitato.

3.4 Ricorso al TAR e intervento della Soprintendenza

In seguito alla decisione di non sottoporre il progetto alla Valutazione di Impatto Ambientale, il comitato *Con i Piedi per Terra*, appoggiandosi alla realtà di *Legambiente*, presenta un primo ricorso al TAR nel maggio del 2023.

Nell'ottobre del 2023 segue un secondo ricorso in seguito ad una vicenda che ha coinvolto il consigliere comunale di *Uniti per la Costituzione*, Mattia Crucoli, che da tempo supporta la causa del comitato.

Nel corso di una riunione della commissione avvenuta il 20 luglio 2023, viene presentato un provvedimento di acquisizione di due terreni prossimi a forte Begato, provvedimento che però include l'approvazione dello schema di accordo di valorizzazione dei forti (progetto della funivia compreso) come parte integrante del provvedimento in discussione. Il consigliere Crucoli, venutone a conoscenza, solleva l'importanza di una discussione approfondita su questo accordo, richiedendo la convocazione di una commissione ad hoc. Tuttavia, tale commissione viene convocata con pochissimo preavviso la sera del 27 luglio per il giorno successivo, ostacolando la partecipazione di Crucoli stesso e sollevando interrogativi sulla trasparenza del processo decisionale. Nonostante ciò, la delibera viene portata in assemblea e approvata con urgenza il 28 luglio, compreso lo schema di valorizzazione che comprende il controverso progetto della funivia, evidenziando un potenziale tentativo di evitare una discussione democratica in aula.

Nel dicembre 2023, la Soprintendenza Archeologia Belle arti e Paesaggio di Genova deposita una serie di osservazioni riguardo diverse criticità del progetto, tra cui l'altezza, la forma e la posizione dei piloni, il design delle stazioni e l'impatto sul patrimonio Unesco. In particolare, vi sono prescrizioni per ridisegnare i piloni S1 e S4, nonché per

ridurre l'ingombro e migliorare il profilo architettonico delle stazioni. La Soprintendenza contesta anche l'impatto del progetto sui palazzi dei Rolli, suggerendo che potrebbe aumentare invece che diminuire la pressione turistica.

Queste osservazioni comportano dunque la necessità di una drastica revisione del progetto evidenziando quanto l'opera sia poco integrata con il tessuto sociale, urbano e paesaggistico.

Le prescrizioni sono state accolte positivamente dai residenti e dal comitato, poiché in linea con le loro opinioni. Nel documento, la Soprintendenza ha inoltre prescritto un percorso partecipato con i cittadini, da sempre richiesto dal comitato stesso.

Tuttavia, nonostante le prescrizioni della Soprintendenza e l'aggiunta di alcune osservazioni da parte del servizio di trasporti AMT in merito all'incompatibilità della stazione di partenza con le soluzioni adottate nel progetto "4 assi di forza del TPL" volto a favorire una rivoluzione green dei bus, il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, sul quale si era basata la decisione di non assoggettare l'opera a VIA, viene approvato verso la fine di dicembre 2023 alla conferenza dei servizi.

In merito all'approvazione, il comitato *Con i piedi per terra* evidenzia che nonostante l'Amministrazione consideri una "vittoria" la concessione del progetto, in realtà questa sia dovuta alle semplificazioni e facilitazioni fornite dal PNRR e dai fondi complementari. Secondo il decreto-legge 77/2021, durante la Conferenza dei Servizi gli enti non possono semplicemente opporsi alla realizzazione delle opere, ma devono indicare prescrizioni e misure mitigatrici per renderle compatibili. Pertanto, un rifiuto netto è impossibile, e le molte prescrizioni ricevute dovrebbero essere considerate alla luce di questo contesto.

Viene così avviata la prassi per presentare un terzo ricorso con scadenza entro il 1° marzo 2024, che metta in fila una serie di nuove problematiche emerse a seguito dell'intervento della Soprintendenza.

Intervento che, sebbene non abbia potuto fermare l'avvento dell'opera, sembra esser sopraggiunto a seguito dell'eco mediatico e della "pressione" politica con cui il comitato ha messo in evidenza alcune questioni cruciali del progetto.

Una "presa di coraggio" da parte della Soprintendenza, come suggerisce Enrico verso la fine del nostro incontro, sottolineando come sia uno dei pochi casi in cui l'ente si è espresso in modo così netto.

3.5 Le risposte al comitato

Nel corso del mio impegno nel trattare le molteplici criticità emerse dalle osservazioni del comitato *Con i Piedi per Terra* relative al progetto della funivia, ho avuto l'opportunità di ottenere un breve incontro con l'assessore ai lavori e vicesindaco di Genova, Pietro Picciocchi.³ Tale dialogo diretto mi ha consentito di ottenere un'opinione istituzionale sulle problematiche sollevate dal comitato, contribuendo così a fornire una prospettiva più completa e approfondita sulle questioni in discussione.

Durante l'incontro non vi è stato il tempo di approfondire tutte le questioni emerse nel corso del mio lavoro di tesi, tuttavia, sono riuscito a ottenere un parere dell'assessore su quelli che ritengo essere alcuni dei principali temi.

3.5.1 Mobilità ed alternative proposte

Sin dall'inizio del nostro incontro, è risultato chiaro che l'opera della funivia, nella prospettiva amministrativa, rappresenta il primo passo di un articolato programma di riqualificazione del quartiere del Lagaccio che prevederà in futuro il reinserimento di esercizi commerciali, aree e opportunità ricreative, nonché nuovi servizi. Dalle parole dell'assessore emerge chiaramente che l'edificazione di questa infrastruttura risulta essere l'unico mezzo per soddisfare le molteplici istanze dei residenti sottolineando che senza la realizzazione di tale opera, il Ministero non sarebbe incline a erogare i fondi necessari per avviare il processo di riqualificazione del quartiere.

L'infrastruttura della funivia si configura quindi come un indispensabile presupposto, senza il quale tutte le altre richieste, che spaziano dalla manutenzione delle strade al ripristino dei servizi essenziali, risulterebbero impraticabili nel contesto del quartiere. Mi viene chiarito poi che l'opera della funivia rappresenta innanzitutto una struttura di mobilità urbana, che si integrerà nel trasporto pubblico locale e che, data la posizione strategica della stazione intermedia che si colloca “nella parte sommitale dell’abitato del Lagaccio, in posizione utile per servire anche altre vie quali Via Bari e Via Napoli” rappresenta una struttura di raccordo di una grande parte della città situata a ridosso delle alture.

³ Incontro avvenuto in data 28 febbraio 2024 sottoforma di intervista. L'incontro è stato registrato per facilitare la riscrittura successiva.

L'assessore prosegue asserendo che, al fine di garantire un accesso facilitato alla stazione intermedia per i residenti del Lagaccio, si sta ragionando su un collegamento carrabile (che prevede l'allargamento di Via del Lagaccio) e sulla riqualificazione dell'area Gavoglio, in modo tale che si possa raggiungere la stazione intermedia anche tramite un più facile accesso pedonale.

Mi viene spiegato che la riqualificazione dell'area Gavoglio (che attualmente si è fermata in seguito alla costruzione del parco dove sorgerà il secondo pilone) e l'allargamento di Via del Lagaccio, entrambe richieste che i residenti muovono da tempo nei confronti dell'amministrazione, rappresentino interventi che non vi sarebbe ragione di effettuare e che il bilancio comunale non sarebbe in grado di fronteggiare in mancanza di una infrastruttura come la funivia.

L'affermazione dell'assessore sul posizionamento della stazione intermedia e sulla sua efficacia nel servire le aree circostanti è in netto contrasto con le stime temporali avanzate da Irene Sanguineti nel [Documento 15](#) sebbene l'attendibilità di tali tempistiche rimanga incerta. Tuttavia, emerge con sempre maggiore chiarezza che la funivia rappresenta un'opera imprescindibile per intervenire sul quartiere e che solo la sua presenza sarebbe in grado di giustificare l'attivazione di interventi fondamentali per il miglioramento del Lagaccio.

La discussione si è successivamente concentrata sulle alternative proposte dal comitato per raggiungere l'area dei forti, in particolare le due funicolari suggerite: la cremagliera Principe-Granarolo e la funicolare Zecca-Righi. Tuttavia, l'assessore ha prontamente scartato l'idea di considerare la funicolare Zecca-Righi, in quanto completamente decentrata rispetto al quartiere del Lagaccio e a Forte Begato.

Prima di esaminare l'opinione dell'assessore sull'alternativa della cremagliera, ritengo sia opportuno chiarire alcune questioni relative alla funicolare Zecca-Righi.

Se infatti si valuta la necessità imprescindibile di raggiungere il Parco delle Mura unicamente attraversando il quartiere del Lagaccio e arrivando a Forte Begato, allora la funicolare rappresenta effettivamente una soluzione decisamente decentrata in quanto, trovandosi sulla cresta del monte di Levante, questa soluzione non prevede l'attraversamento del Lagaccio ed implica il raggiungimento dell'area del parco in una zona più vicina a Forte Sperone che a Forte Begato.

Tuttavia, è importante ricordare che la funivia Principe-Begato compare per la prima volta, e tutt'ora rientra finanziariamente, nel progetto di riqualificazione del Parco delle Mura, il quale non è rappresentato solo da Forte Begato, anzi, questo forte si trova in una delle aree più a Ponente del parco ed è sicuramente meno centrale di Forte Sperone, che risulterebbe più facile da raggiungere tramite la funicolare Zecca-Righi e l'implementazione di una navetta che, dal capolinea della funicolare, porti ai suoi piedi, come contemplato nel Programma di Valorizzazione del Parco delle Mura stesso (vedi [Documento 1](#)).

La funicolare Zecca-Righi parte da un'area molto centrale di Genova, non distante dal mare e vicina al centro storico genovese e rappresenta da sempre il mezzo più utilizzato dai genovesi stessi per raggiungere l'area del parco. Questo mezzo di trasporto permette di raggiungere l'area del Righi in 13 minuti, quartiere in cui ho risieduto per un periodo esteso di 19 anni, e che so, per esperienza personale, rappresentare un punto di accesso fondamentale all'area del parco dal quale partono diversi percorsi che si inoltrano nel verde collinare.

Tramite l'inserimento di una navetta che parte dal capolinea a monte della funicolare sarebbe possibile ridurre ulteriormente i tempi di spostamento verso l'area del Parco e garantire un facile accesso anche a chi intende arrivare in quota senza sforzo.

Ritengo pertanto che, in linea con la visione complessiva del programma originale, volto alla riqualificazione del Parco delle Mura, l'opzione più congrua e finanziariamente sostenibile sia il potenziamento della funicolare Zecca-Righi. Tuttavia, considerando che l'amministrazione ha enfatizzato la funivia come simbolo del rinnovamento sia del quartiere del Lagaccio che del Parco delle Mura, in quello che appare come un ambizioso tentativo di ottenere due importanti risultati con un'unica azione, risulta evidente che il potenziamento della funicolare Zecca-Righi non solo non soddisfa adeguatamente le esigenze amministrative, ma manca anche dell'ampia risonanza mediatica che la funivia è in grado di attrarre.

In merito alla cremagliera, l'opposizione dell'assessore Piciocchi all'implementazione di tale infrastruttura come alternativa al trasporto verso l'area del Parco delle Mura è radicata su una serie di argomentazioni.

In primo luogo, egli evidenzia il valore storico intrinseco della cremagliera stessa, ritenuta un bene vincolato che testimonia l'epoca e la tecnologia del XX secolo. Questa

prospettiva implica un rispetto per il patrimonio storico e culturale della città, che andrebbe preservato anche nelle scelte relative all'infrastruttura e ai trasporti.

In secondo luogo, l'assessore Piciocchi solleva un'importante questione tecnica riguardante le capacità della cremagliera di affrontare la percorrenza fra Forte Begato e Granarolo. Egli sottolinea che sarebbe necessario un significativo raddoppio dell'infrastruttura esistente, il che comporterebbe non solo costi elevati ma anche possibili complicazioni logistiche e ingombri aggiuntivi nel territorio circostante. L'assessore mette in luce le possibili conseguenze ambientali negative derivanti dall'ipotetico prolungamento della cremagliera. Questo scenario richiederebbe interventi significativi sul territorio, come lo sbancamento di una collina e la costruzione di muri e palificate di consolidamento per sostenere i binari, con conseguente eliminazione della vegetazione e potenziali danni agli ecosistemi locali.

Infine, le limitazioni di carico e la minore velocità della cremagliera rispetto alla funivia renderebbero il trasporto molto meno efficiente in termini di capacità e tempi di percorrenza rispetto a quanto potrebbe garantire una funivia.

Alla luce di quanto evidenziato dall'assessore, ritengo utile effettuare alcune considerazioni in merito alle argomentazioni emerse.

Procedendo con ordine, risulta in parte ironico che l'opposizione all'ampliamento della cremagliera sia innanzitutto giustificata dalla questione vincolistica, considerando che per la funivia, nonostante la sua non conformità con il Piano Urbanistico Comunale e la mancanza di informazioni relative a come l'opera si inserisca in un'area soggetta al vincolo paesaggistico "Bellezza d'insieme", non siano stati sollevati problemi di analoga entità. Questo suscita un legittimo interrogativo sulla coerenza nell'applicazione delle norme paesaggistiche e urbanistiche da parte dell'amministrazione, suggerendo che l'aspetto patrimoniale del paesaggio venga utilizzato in maniera selettiva e funzionale agli interessi amministrativi.

Per quanto riguarda il prolungamento della cremagliera, si tratterebbe effettivamente di un incremento del percorso che ne raddoppierebbe il tragitto. Tuttavia, come sottolineato in un articolo di *Wallout Magazine* (Figure [24-25](#)), il percorso aggiuntivo richiederebbe un prolungamento di 1,3 km circa, a fronte dei 2,5 km di tragitto previsti dalla funivia (Raffo, 2022).

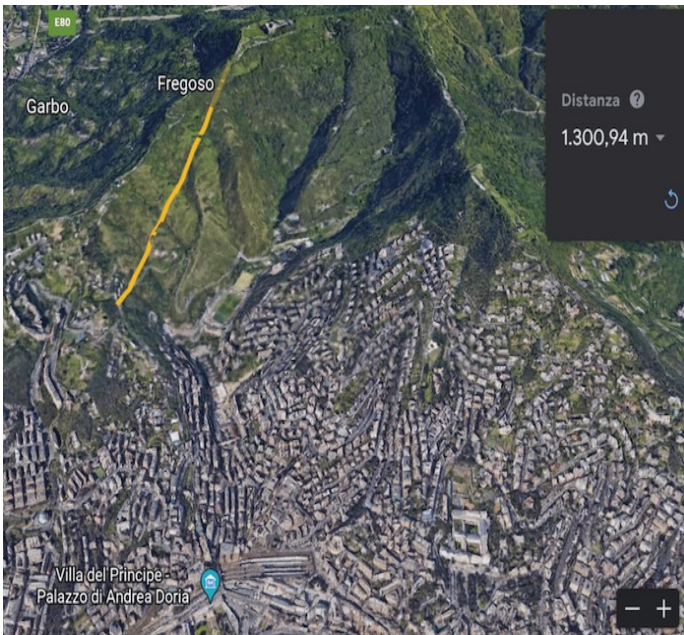


Figura 25 - Distanza tra stazione di arrivo della cremagliera e forte Begato; Fonte: Screenshot e rielaborazione di Alessio R. da Google Maps, 2022; <https://walloutmagazine.com/funivia-sul-lagaccio-ne-vale-la-pena/>

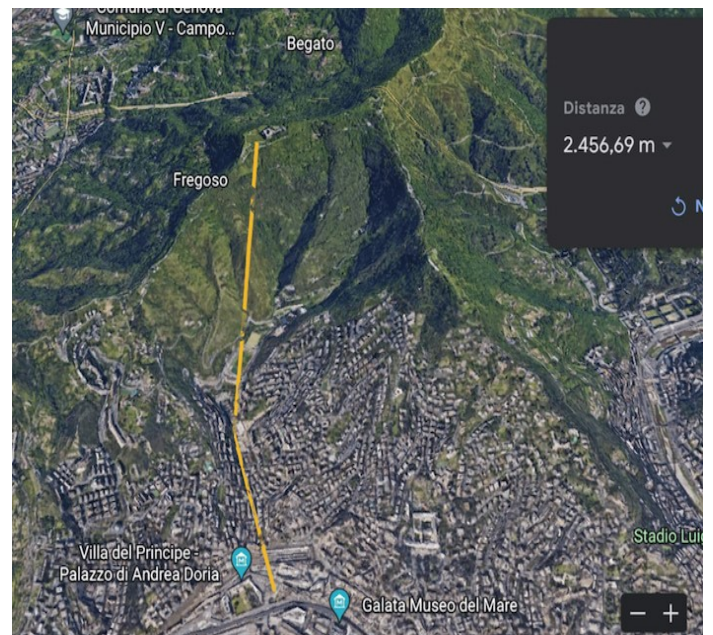


Figura 24 - Lunghezza del tracciato della funivia; Fonte: Screenshot e rielaborazione di Alessio R. da Google Maps, 2022; <https://walloutmagazine.com/funivia-sul-lagaccio-ne-vale-la-pena/>

La stessa consigliera comunale del Partito Democratico, Cristina Lodi, ha coinvolto l'amministratore delegato della compagnia ferroviaria svizzera *Zentralbahn*, Michael Schürch sulla questione. Attraverso l'associazione *MobiGe* e il gruppo *Famiglie Senz'Auto*, Lodi ha presentato la situazione territoriale e dei trasporti di Genova, insieme alla volontà dell'amministrazione comunale di realizzare una funivia che colleghi la Stazione Marittima con Forte Begato.

Secondo le informazioni fornite da Schürch, un rilancio e un prolungamento della cremagliera esistente sarebbero fattibili, con un costo stimato di circa 10 milioni di euro per l'intera operazione, comprendente la costruzione della linea, l'acquisto di nuovo materiale rotabile e l'adeguamento della stazione di partenza (Lodi, 2023).

Pare dunque che finanziariamente, l'ampliamento della cremagliera costituirebbe una soluzione più sostenibile rispetto a quella della funivia, tuttavia, rimangono da approfondire le potenziali ripercussioni ambientali negative che potrebbero derivare dal prolungamento di tale infrastruttura.

Infine, come evidenziato dall'assessore, le restrizioni di capacità e la minore velocità della cremagliera rispetto alla funivia ne diminuirebbero significativamente l'efficienza in termini di capacità di trasporto e tempi di percorrenza, risultando drasticamente inferiori a quelli che potrebbero essere garantiti da una funivia.

Sono concorde con l'assessore nel constatare che attualmente, la cremagliera non sarebbe in grado di competere con la funivia per quanto riguarda velocità di percorrenza e capienza.

L'attuale ferrovia a cremagliera impiega 15 minuti a salire a Granarolo ed ha una sola vettura dalle dimensioni molto ristrette che non sarebbe in grado di trasportare grandi flussi turistici. Tuttavia, un adeguato potenziamento infrastrutturale della linea e l'acquisto di moderni treni a cremagliera potrebbero garantire una significativa riduzione del tempo di percorrenza, portandolo a meno di dieci minuti tra gli attuali capolinea di Principe e Granarolo. Questo miglioramento sarebbe ottenuto attraverso la ristrutturazione completa della linea, compresa l'installazione di nuovi binari, segnali e catenaria di alimentazione. Inoltre, i nuovi treni potrebbero viaggiare a velocità nettamente superiori rispetto alla piccola vettura storica, con una velocità potenziale di 30/40 km/h, rispetto ai modesti 7 km/h attuali.

Questi interventi comporterebbero inevitabilmente una ristrutturazione sostanziale della cremagliera. Tuttavia, se sottoposto a una pianificazione accurata e oculata, rappresenterebbe un chiaro esempio di adattamento del patrimonio storico alle mutevoli esigenze e sfide del contesto contemporaneo inserendosi nel quadro teorico del "patrimonio come processo", in linea con le prescrizioni della Convenzione di Faro.

Non si tratterebbe di eliminare la cremagliera, ma di adattarla alle esigenze moderne, arricchendone il valore storico e promuovendone l'utilizzo, in continuità e conformità con gli interventi di adeguamento e rinnovo che hanno già interessato l'infrastruttura a cavallo tra gli anni 1970-80 e che hanno comportato la ricostruzione dell'armamento, il rinforzo di alcuni muri di sostegno e la costruzione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche.

3.5.2 Coinvolgimento della popolazione nei processi decisionali

Un altro importante aspetto critico, oggetto di accesa discussione da parte del comitato, riguarda l'assenza di coinvolgimento della comunità nel processo di pianificazione e realizzazione della funivia. L'assessore Piciocchi, in risposta a tali critiche, ha manifestato il proprio disappunto, sottolineando che la costruzione della funivia rappresenta un impegno consolidato di questa amministrazione sin dal programma elettorale del 2017. Egli ha argomentato che il momento fondamentale di espressione della democrazia e della partecipazione cittadina è il periodo elettorale, poiché il sistema vigente si basa su una democrazia rappresentativa anziché diretta. In tal senso, l'assessore ha evidenziato che le forme di partecipazione non dovrebbero contraddire i punti programmatici sui quali l'amministrazione è stata eletta, sottolineando che le richieste di coinvolgimento avanzate dai residenti e dal comitato possano essere interpretate unicamente come un'opposizione alla realizzazione stessa della funivia anziché come un autentico contributo partecipativo.

Conclude ribadendo che l'amministrazione comunale ha offerto un'ampia opportunità di discussione e dialogo ai residenti e al comitato già prima delle indicazioni formulate dalla soprintendenza. Tuttavia, egli riafferma che la partecipazione sia stata interpretata dagli oppositori unicamente come una pretesa di rinuncia da parte dell'amministrazione alla costruzione della funivia.

Ritengo sia importante sottolineare che, il fatto che il progetto fosse menzionato nel programma elettorale del 2017 (vedi [Documento 19](#)), non implica necessariamente una completa approvazione da parte della comunità né tantomeno esime tale iniziativa da critiche o dalla necessità di eventuali aggiustamenti successivi.

Nella presentazione iniziale del progetto nel programma elettorale, si fa riferimento alla realizzazione di un collegamento diretto tra l'area compresa fra la stazione marittima, Forte Begato e il Porto Antico, tramite un sistema di trasporto su monorotaia o cabinovia.

Indipendentemente dal fatto che l'attuale progetto della funivia non includa il collegamento con l'area del Porto Antico, nel programma elettorale del 2017 si accenna dunque anche alla possibilità di adottare un'infrastruttura su monorotaia. La natura ambigua e lacunosa delle informazioni fornite in fase di presentazione del progetto è comprensibile, considerando che si tratta di una proposta inserita nel programma

elettorale e non di un piano di prefattibilità, tuttavia, non ritengo legittimo affermare che l'unico momento per manifestare scetticismo nei confronti dell'opera sia quello delle elezioni, poiché, come appena evidenziato, il progetto della funivia si trovava ancora in una fase embrionale in quel periodo.

Sebbene poi il comitato e i residenti abbiano manifestato contrarietà alla realizzazione dell'opera, è importante sottolineare che non sono mancate proposte alternative che non ne escludevano la realizzazione. Tra queste proposte, si menziona lo spostamento della stazione intermedia dal punto designato attualmente all'area Gavoglio, al fine di facilitare l'accesso all'infrastruttura per i residenti. Allo stesso modo, è stata avanzata l'idea di posizionare il primo pilone al posto del palazzo rosso delle ferrovie, la cui demolizione e il conseguente allargamento di Via del Lagaccio sono richiesti da diversi anni.

L'assessore sostiene che siano stati concessi ampi spazi ai residenti per esprimere i loro scetticismi e intrattenere un confronto con l'amministrazione attraverso assemblee pubbliche e numerosi dibattiti, anche prima delle prescrizioni della soprintendenza. Alla luce di tale affermazione, che denota un coinvolgimento già esteso e significativo della comunità locale, sorge spontanea la domanda sulla ragione per cui la soprintendenza abbia evidenziato la necessità di un maggiore coinvolgimento nel processo decisionale.

Nonostante l'assessore non si sia espresso in merito alle modalità di coinvolgimento attuate in seguito alle prescrizioni dell'ente, i membri del comitato con cui ho avuto modo di interloquire hanno affermato che si trattasse di incontri sporadici con interlocutori arbitrariamente individuati dall'amministrazione, avvenuti una volta che i progetti erano già decisi e che in quanto tali non potessero essere chiamati partecipativi.

3.5.3 Mancato assoggettamento a VIA

Ho considerato essenziale richiedere poi ulteriori chiarimenti riguardo alla decisione di non sottoporre l'infrastruttura a una Valutazione di Impatto Ambientale. In risposta alla mia richiesta, l'assessore Piciocchi ha precisato che l'amministrazione non ha arbitrariamente deciso di escludere l'opera dal processo di VIA, ma ha seguito quanto previsto dalla legge. Egli ha spiegato che la normativa prevede una fase preliminare, nota come *screening*, durante la quale si valuta se l'opera soddisfa i requisiti per essere esente dal procedimento di VIA, basandosi su parametri ambientali oggettivi. In base alle valutazioni tecniche condotte, gli uffici regionali hanno determinato che l'impatto ambientale dell'opera in questione fosse minimo se non inesistente, e che pertanto non vi fosse necessità alcuna di avviare il processo di VIA.

Tuttavia, considerando l'entità dell'opera e la complessità dell'area che attraversa, l'omissione di una Valutazione di Impatto Ambientale risulta un'eccezione significativa nel contesto delle pratiche comuni di valutazione ambientale. Anche non tenendo in considerazione le numerose osservazioni depositate dal comitato, le prescrizioni della Soprintendenza lasciano poco spazio al dubbio, sollevando numerose criticità riguardanti interferenze architettoniche e paesaggistiche, preoccupazioni sull'aumento del turismo, problematiche relative ai tralicci di sostegno, revisione delle stazioni e richiesta di render accurati per valutare l'impatto dell'opera.

La presentazione da parte del Movimento 5 Stelle di un'interrogazione prioritaria alla Commissione Europea riguardo all'opera in questione ha sollevato ulteriori scetticismi. Nel mese di ottobre 2023, le eurodeputate Tiziana Beghin e Mariangela Danzi hanno espresso gravi preoccupazioni riguardo al progetto, evidenziando sia le implicazioni ambientali che quelle legate alla sicurezza dei cittadini. Tale iniziativa ha richiesto una risposta diretta da parte della Commissione Europea che è arrivata qualche settimana dopo confermando le perplessità delle eurodeputate. I tecnici della Commissione hanno infatti ribadito l'importanza della Valutazione di Impatto Ambientale per progetti con come quello della funivia di Forte Begato.

Dunque, nonostante le brevi spiegazioni fornite dall'assessore Piciocchi il fatto che l'opera non sia stata sottoposta alla Valutazione di Impatto Ambientale continua a costituire un punto critico che richiederebbe ulteriori riflessioni e valutazioni approfondite.

3.5.4 Coerenza del progetto della funivia con il programma di riqualificazione dei forti e concessione dei beni demaniali ai privati

Infine, ho chiesto all'assessore un commento in merito a due altre questioni di rilevante importanza e che sono state oggetto di numerose critiche: la coerenza del progetto della funivia con il programma di riqualificazione dei forti e la concessione degli ex beni demaniali, in particolare forte Begato, alla gestione privata.

In merito alla prima questione, l'assessore ha premesso che il sistema delle fortificazioni genovesi rappresenta un patrimonio straordinario per la città di Genova che ad oggi risulta essere ampiamente svilito e sottovalutato, nonché poco conosciuto dagli stessi genovesi. A parere dell'assessore, il motivo principale di questa impopolarità del parco è la poca e difficile accessibilità che lo contraddistingue. Problema di cui la funivia costituisce la soluzione nonché il catalizzatore dei finanziamenti per la riqualificazione del parco stesso.

Per quanto concerne l'affidamento di forte Begato a operatori privati, l'assessore ne sottolinea l'efficacia come soluzione ottimale. Egli sostiene che l'immobile, attualmente oggetto di ristrutturazione, diventerà innanzitutto l'hub della funivia, con l'inserimento di servizi dedicati all'accoglienza dei visitatori. Inoltre, mi informa che sono previsti servizi di noleggio biciclette, spazi per la ristorazione, strutture ricettive e destinazioni museali. Di conseguenza, l'affidamento a enti privati non mira all'esclusività o alla selezione dell'utenza, ma piuttosto si propone di realizzare un progetto con molteplici possibilità di fruizione da parte del pubblico.

Riguardo alla questione iniziale, concordo pienamente con quanto affermato dall'assessore: il sistema delle fortificazioni genovesi rappresenta un patrimonio straordinario per la città di Genova, ma purtroppo è attualmente poco valorizzato e poco conosciuto anche dagli abitanti locali. Ritengo tuttavia riduttivo e incorretto affermare che il motivo principale della mancanza di attrattività attuale del parco sia da imputare alla mancanza di accessibilità all'area, soprattutto in virtù della scarsa manutenzione perpetuata negli anni e delle condizioni di degrado in cui vertono molte delle fortificazioni. Inoltre, come già discusso nel paragrafo 3.5.1, sono del parere che le attuali soluzioni di trasporto, specialmente le due funicolari, rappresentino già un metodo efficiente per raggiungere l'area e che potrebbero essere oggetto di ulteriori

miglioramenti per assicurare un accesso ancora più rapido e agevole in grado di escludere anche l'impiego di macchine.

Continuo poi a trovare paradossale, come nel caso del Lagaccio, il presupposto secondo cui la funivia rappresenti la conditio sine qua non per attirare fondi utili alla riqualificazione dell'area, soprattutto considerando che la costruzione di questa infrastruttura richiederà l'impiego di più della metà dei finanziamenti stanziati per la riqualificazione dell'intero parco. A tal proposito non stupisce che, dopo la funivia stessa, gran parte dell'attenzione e dei finanziamenti destinati alla riqualificazione del parco sembrano essere concentrati proprio su forte Begato, trattandosi dell'area di arrivo della funivia.

Dei 70 milioni di euro del PNRR destinati alla riqualificazione del parco, di cui ricordo che 40 milioni sono riservati unicamente all'infrastruttura della funivia, 19 milioni sono investiti per la riqualificazione di alcuni dei forti presenti nell'area. Di questi, 7.5 milioni sono stati destinati esclusivamente al restauro di forte Begato, mentre il resto della somma verrà suddivisa tra gli altri 4 forti che il comune intende riqualificare.

Per quanto riguarda l'affidamento ad operatori privati di forte Begato stesso voglio ricordare che fino a qualche mese fa, l'area di Forte Begato risultava elencata come disponibile per la vendita sul sito di *Opportunity Liguria*. Questo solleva dubbi sulle pratiche di gestione e valorizzazione del patrimonio pubblico dato che si tratta di un'operazione molto discutibile dal punto di vista etico ma soprattutto legale, poiché equivale a cedere un bene pubblico riqualificato con fondi europei a chi ha i mezzi per acquistarlo. In seguito alle contestazioni promosse dal comitato *Con i Piedi per Terra*, l'annuncio della vendita del Forte Begato è stato ritirato dal sito di *Opportunity Liguria* e ad oggi, forte Begato risulta in attesa di essere concesso ad enti privati a titolo gratuito o a canone agevolato.

In seguito alla vicenda descritta, sebbene non si possa essere contrari in linea di principio all'affidamento del Forte Begato e dei suoi fratelli in gestione privata, è inevitabile che sorgano alcune preoccupazioni. Ritengo sia cruciale garantire che qualsiasi futuro affidamento a enti privati sia condotto con la massima trasparenza, nel rispetto degli interessi della collettività e della tutela del patrimonio storico-culturale. Tale processo dovrebbe essere accompagnato da adeguati meccanismi di controllo e

monitoraggio, al fine di assicurare che i fondi pubblici investiti nella riqualificazione siano utilizzati in modo efficiente e per il bene comune.

Per quanto concerne infine le funzioni previste per forte Begato, si tratta sicuramente di idee in grado di rilanciare l'area sotto un profilo turistico ma mancano ad oggi di un piano progettuale definito che ne suffraghi la fattibilità. La medesima considerazione si applica anche alle altre fortificazioni, per le quali sono presenti alcune proposte di sviluppo futuro sul sito istituzionale del comune che tuttavia non trovano corrispondenza all'interno di nessun programma definito o specifico. Basti pensare a Forte Sperone, situato non lontano dal punto di arrivo della funivia. Secondo quanto riportato sul sito del comune, quest'area diventerà un polo turistico in sinergia con Forte Begato, offrendo servizi di accoglienza, spazi espositivi e laboratori didattici. Ciononostante, il forte versa attualmente in condizioni di abbandono con diverse zone semi pericolanti e non vi è presente nessun programma che ne stabilisca i tempi e le modalità di recupero.

3.6 Esiti futuri e Rete Genovese

Nonostante la lotta del comitato sia ancora in corso e lontana da una conclusione definitiva, il mio incontro con Antea ed Enrico ha offerto alcuni spunti di riflessione sul futuro dell'organizzazione e sulla possibile estensione dei suoi obiettivi a una scala sovralocale, tematiche che è sono state oggetto di discussione anche durante l'assemblea del comitato a cui ho partecipato. È stato così che ho appreso dell'esistenza della *Rete Genovese*, un *network* che unisce più di 20 realtà locali, tra associazioni e comitati del territorio genovese, nato circa un anno fa in risposta alla massiccia proliferazione di cantieri che ha caratterizzato la città negli ultimi anni, soprattutto in seguito all'assegnazione dei fondi del PNRR.



Figura 26 - Collage con foto di presidi di alcuni comitati della Rete Genovese; Fonte: <https://www.genovatoday.it/cronaca/rete-genovese-manifestazioni.html> 2023.

Questo aumento degli interventi infrastrutturali ha portato alla nascita di numerosi comitati e associazioni locali (Figura 26) che si sono uniti nella *Rete* al fine di proteggere e difendere i loro territori da politiche amministrative che sembrano privilegiare gli interessi privati a discapito della trasparenza e della partecipazione effettiva dei cittadini ai processi decisionali.

In questo contesto, diventa chiaro che la *Rete Genovese*, oltre a facilitare lo scambio di conoscenze, risorse ed esperienze tra le realtà territoriali coinvolte, possa diventare una

piattaforma strategica per la formulazione di un vero e proprio "manifesto" che delinea una visione alternativa per la città.

Durante le discussioni con Antea ed Enrico, è emerso che, sebbene il progetto *Con i Piedi per Terra* si stia concentrando sulla mobilitazione contro la funivia, sta già prendendo forma un primo tentativo di organizzare a livello ideologico e valoriale una visione comune della città che coinvolga gli attori presenti nella *Rete*.

Nonostante le numerose difficoltà nel far convergere in un manifesto le idee di così tanti attori, ritengo che la *Rete Genovese* rappresenti un'opportunità senza precedenti per ampliare la lotta del comitato *Con i Piedi per Terra* e di tutte le altre realtà che vi partecipano ad una scala sovralocale. Questo *network* offre la possibilità di unire le forze e le risorse delle diverse realtà territoriali, creando una voce unificata capace di promuovere un'idea di città alternativa e contrastare le politiche dell'amministrazione attuale.

La nascita stessa di un progetto che unifichi sotto una bandiera comune le varie realtà associative del territorio è segnale di un fermento sociale che ha saputo riconoscere nei singoli cantieri e progetti i prodotti di un'amministrazione "del fare" a cui poco importa delle ricadute sul territorio di tali opere.

In un recente comunicato stampa della *Rete* (Vedi [Documento 16](#)) si legge:

Diverse sono le trasformazioni che stanno interessando la nostra città e che hanno visto nascere gruppi di opposizione che lottano per una visione della città e del territorio capace di mettere al centro chi la abita e non gli interessi di pochi, ma tutte purtroppo hanno in comune una cosa: vengono calate dall'alto e considerano gli effetti negativi sulle persone come danni collaterali necessari.

La mancanza di partecipazione e l'assoluta arbitrarietà delle scelte dell'amministrazione ha portato alla diffusione di progetti e opere portate avanti senza nessun collegamento con la realtà di quartieri che già vivevano forti disagi dovuti al dissesto idrogeologico, alla mancanza di servizi di base, al disagio sociale.

Il comunicato prosegue poi affermando che occorre stabilire alcune precise linee di confine tra partecipazione e strumentalizzazione:

si parla di approccio partecipativo alla pianificazione e più in generale al governo della città quando si coinvolgono cittadini e portatori di interesse fin dall'inizio e per tutto lo sviluppo di un processo decisionale, dell'implementazione e della valutazione.

Gli incontri sporadici con interlocutori arbitrariamente individuati dall'amministrazione, che avvengono quando i progetti sono già decisi, non possono essere chiamati partecipativi.

e tra riqualificazione e opere compensative:

la manutenzione del territorio, la garanzia dei servizi di base, l'accessibilità dei quartieri sono requisiti essenziali che l'amministrazione deve garantire, e non possono essere spacciate come misure compensative da barattare con le scriteriate opere in questione. Pensiamo quindi che ogni comitato o realtà che in questa fase si oppone ad opere calate così arbitrariamente dall'alto dovrebbe avere ben presente questa distinzione, per evitare la strumentalizzazione di un suo possibile coinvolgimento solo nella definizione degli interventi collaterali su un determinato territorio, trascurando di mettere in discussione quegli stessi progetti (che questi interventi, a dire dell'amministrazione, giustificerebbero o permetterebbero), sempre più spesso ideati senza coinvolgere gli abitanti, tenere conto delle loro esigenze, e senza un'adeguata valutazione della loro sostenibilità, del loro impatto sull'ambiente, sulla vivibilità della cittadinanza e dell'intero tessuto sociale, oltre che degli ingenti costi, a carico della collettività.

in quello che pare essere un chiaro riferimento, innanzitutto, alle modalità di "partecipazione" con cui l'amministrazione ha tentato di "coinvolgere" i residenti del Lagaccio in seguito alle prescrizioni della Soprintendenza, ed in secondo luogo, al fatto che opere come la funivia si presentino come un prerequisito essenziale senza cui tutte le altre richieste, che variano dalla manutenzione territorio alla garanzia dei servizi essenziali, risulterebbero impossibili da attuare.

Al netto di quanto esaminato finora, il comitato *Con i Piedi per Terra* ha dimostrato di essere una forza motrice significativa nel panorama locale. L'attenzione mediatica generata intorno alle attività del comitato ha contribuito a diffondere e sensibilizzare l'opinione pubblica su temi fondamentali relativi al progetto della funivia sollecitando la Soprintendenza ad esporsi di fronte alle questioni sollevate.

Attraverso un coinvolgimento attivo delle varie realtà del quartiere, inclusi associazioni e residenti, è riuscito a creare un fronte di difesa del territorio che non solo ha consolidato legami comunitari e solidarietà locale, già presenti nel quartiere del Lagaccio, ma ha anche messo in evidenza la potenziale forza dell'azione collettiva nel dare voce alle preoccupazioni e alle istanze dei cittadini.

In quest'ottica, la *Rete Genovese* emerge come una prospettiva intrigante e promettente. Essa offre l'opportunità di ampliare il raggio d'azione delle iniziative di difesa del

territorio, coinvolgendo l'intera città in un dialogo costruttivo e propositivo sul suo futuro. Attraverso la promozione di una visione alternativa dello sviluppo urbano, basata sulla partecipazione attiva dei cittadini e sulla valorizzazione del patrimonio territoriale, la *Rete Genovese* può diventare un motore di cambiamento positivo, capace di influenzare le politiche urbane e di plasmare il volto della città in modo più inclusivo e sostenibile.

4. Questioni rilevanti emerse dal conflitto

4.1 Il paradosso del PNRR: limiti nella promozione della partecipazione

Nel corso dei capitoli precedenti, abbiamo analizzato dettagliatamente diversi aspetti legati alla realizzazione dell'opera della funivia Principe-Lagaccio. Tra le molteplici questioni emerse, una delle più rilevanti è stata l'assenza di un coinvolgimento della popolazione e dei residenti in processi partecipativi riguardanti tale infrastruttura. Questo vuoto di partecipazione ha rappresentato uno dei principali motivi di critiche avanzate nei confronti dell'amministrazione dal comitato *Con i Piedi per Terra*, il quale ha evidenziato come tale mancanza di coinvolgimento abbia compromesso la trasparenza e la legittimità delle decisioni prese. Ritengo, tuttavia, che sia importante sottolineare che questo deficit partecipativo trova le sue radici in parte anche nelle modifiche legislative apportate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, le quali hanno inevitabilmente influito sulle dinamiche decisionali e sulle procedure di consultazione pubblica riguardanti l'opera della funivia Principe-Lagaccio.

Il PNRR è stato introdotto con l'obiettivo di stimolare la ripresa economica e sociale dell'Italia dopo la pandemia di COVID-19, attraverso investimenti in vari settori, tra cui le infrastrutture. Tuttavia, sebbene il PNRR possa offrire benefici in termini di sviluppo infrastrutturale, la sua attuazione ha sollevato preoccupazioni riguardo alla partecipazione pubblica nei processi decisionali.

La mancanza di un coinvolgimento delle associazioni civiche, la scarsa trasparenza e l'assenza di un monitoraggio civico nella formulazione stessa del PNRR, non a caso, sono le principali critiche mosse al governo dalle organizzazioni promotrici dell'*Osservatorio civico PNRR*, messo in piedi da *ActionAid*, *Cittadinanzattiva*, *Legambiente*, e da molte altre realtà che hanno aderito successivamente.

L'*Osservatorio Civico PNRR* nasce nell'ambito del programma *Follow the Money*, ideato all'interno del *Festival della partecipazione 2020*, con l'obiettivo di monitorare la qualità e l'inclusività del processo decisionale di costruzione del PNRR e seguire la realizzazione dei progetti. L'Osservatorio comprende oggi più di 45 organizzazioni nazionali della società civile, con forte esperienza nel settore della trasparenza e rendicontazione e costantemente impegnate nel monitoraggio dell'attuazione del *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* in tutte le sue diverse fasi.

L'*Osservatorio civico PNRR* ha iniziato a suggerire proposte emendative per migliorare la trasparenza e la partecipazione della società civile nella governance del *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* già a partire da giugno 2021.

Queste prime proposte, (vedi [Documento 17](#)), sono state presentate durante un'audizione davanti alle Commissioni riunite *Affari Costituzionali e Ambiente della Camera*, in relazione alla conversione in legge del cosiddetto “Decreto Semplificazioni” (decreto-legge 77/2021).

Il Decreto in questione e le sue successive e più recenti implementazioni hanno comportato la modifica e l'abrogazione di diversi controlli e passaggi amministrativi al fine di far avanzare velocemente le opere previste nel PNRR snellendone le procedure. Ne è conseguita una moltiplicazione delle fonti normative che ha disseminato le regole in una moltitudine di decreti-legge e decreti legislativi, spesso non comunicanti tra di loro e non facilmente individuabili complicando la verifica di legittimità delle procedure seguite, dal momento che chi la accerta non solo deve studiare e conoscere un numero imprecisato di leggi, decreti e quant'altro, ma deve anche avere ben chiaro quale di essi sia applicabile in ragione del momento in cui quel procedimento è stato avviato (La Rosa, 2021).

Questa proliferazione delle fonti normative nonché il mancato coinvolgimento della popolazione nei processi di formulazione e attuazione del PNRR hanno contribuito a generare opacità sia sui processi decisionali alla base delle singole opere, come nel caso della funivia, che nella definizione dei contenuti del Piano e nel successivo monitoraggio delle spese e dei risultati raggiunti.

Ad aprile del 2023, l'*Osservatorio civico PNRR* pubblica, infatti, un altro documento di osservazioni emendative (vedi [Documento 18](#)) nel quale dichiara le preoccupazioni nei confronti del “decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13” che prevedeva l'abolizione del Tavolo di Partenariato (l'unico organismo della governance del PNRR che garantiva, almeno sulla carta, un presidio della società civile nell'implementazione del Piano) e delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale in casi eccezionali, contraddicendo fortemente il principio fondamentale del "Do Not Significant Harm" (DNSH), stabilito dallo stesso *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*.

Questo principio mira a garantire che le azioni intraprese nell'ambito del PNRR non causino danni significativi, né a breve né a lungo termine, all'ambiente. Tuttavia,

l'adozione di procedure semplificate e controlli minimi rischia di compromettere la realizzazione di questo obiettivo, poiché non favorisce né la qualità dell'esecuzione dei progetti né la partecipazione pubblica.

La mancanza di controlli adeguati e la semplificazione delle procedure possono portare ad una pianificazione superficiale e ad una supervisione insufficiente durante l'implementazione dei progetti. Ciò può risultare in opere di infrastruttura di scarsa qualità o inefficaci, che non solo non contribuiscono agli obiettivi del PNRR, ma possono anche generare ulteriori problemi o rischi per il futuro.

In secondo luogo, l'accento sulla rapidità a discapito della qualità può compromettere anche la partecipazione pubblica e il coinvolgimento delle parti interessate. La semplificazione delle procedure tende a ridurre le opportunità per il coinvolgimento delle comunità locali e per la raccolta di feedback e suggerimenti dai cittadini. Ciò rischia di minare la legittimità e l'accettazione sociale dei progetti, con conseguente resistenza da parte delle comunità coinvolte e un impatto negativo sul successo complessivo delle iniziative del PNRR.

L'osservatorio civico PNRR non rappresenta tuttavia una voce nel deserto dato che, sia a livello nazionale che a livello europeo, vi sono numerose altre voci che aspirano ad un PNRR più partecipato (Profumi, 2021).

Tra questi, il *Citizens' Observatory for Green Deal Financing*, progetto finanziato dall'Ue che coinvolge 9 associazioni europee impegnate nel monitoraggio circa il coinvolgimento dei cittadini nella programmazione e gestione dei fondi pubblici, ha pubblicato il 20 giugno 2023 il report *No recovery without citizens* nel quale critica l'assenza di trasparenza e di partecipazione dei cittadini nel processo decisionale riguardante gli investimenti del *Recovery Fund* dell'Unione Europea (*Citizens' Observatory for Green Deal Financing*, 2023).

Il rapporto focalizza l'attenzione su diversi paesi, tra cui l'Italia, mettendo in evidenza alcuni punti critici. Per il nostro paese viene sottolineata la mancanza di trasparenza nei documenti relativi al piano di ripresa: solo dopo due anni dall'inizio del piano è stato possibile accedere alle informazioni su ogni singolo progetto finanziato. Il governo ha annunciato la pubblicazione della relazione sullo stato di attuazione del piano di risanamento solo nel maggio 2023, nonostante numerose richieste di trasparenza.

Al centro dell'attenzione in Italia c'è tuttavia il progetto della diga di Genova, il più grande progetto infrastrutturale finanziato dal governo nel contesto del piano di ripresa. Le associazioni criticano il progetto, sottolineando che non affronta le priorità della ripresa economica e sociale, né supporta la transizione verde e digitale, entrambe previste dal PNRR. Sono state evidenziate varie preoccupazioni riguardanti gli studi ambientali incompleti, la mancanza di considerazione degli impatti sull'ecosistema marino, l'aumento del traffico e dell'inquinamento e la procedura accelerata di valutazione ambientale che ha limitato la consultazione pubblica e ha sollevato dubbi sull'analisi costi-benefici.

Il rapporto conclude che il progetto della diga di Genova non è stato soggetto a valutazioni ambientali e sociali rigorose e che le preoccupazioni sollevate da associazioni, esperti e cittadini non sono state adeguatamente considerate. Ciò potrebbe costituire un pericoloso precedente, portando a impatti ambientali dannosi e allo spreco di risorse pubbliche.

Sebbene la discussione sul progetto della diga foranea sia complessa e richieda un'analisi dettagliata che non trova in questo lavoro la sede più adatta, risulta difficile non notare una forte analogia tra le critiche mosse a questo progetto nel report e quelle avanzate dal comitato *Con i Piedi per Terra* nei confronti della funivia.

Il report continua sottolineando l'importanza del coinvolgimento dei cittadini nel processo decisionale per garantire che gli investimenti rispondano alle reali esigenze della società e dell'economia. La mancanza di partecipazione civile potrebbe compromettere il successo complessivo del PNRR e causare danni ambientali e sociali irreversibili. Pertanto, viene avanzata la richiesta di una maggiore trasparenza e partecipazione dei cittadini nel monitoraggio e nell'attuazione dei piani di ripresa e resilienza, al fine di garantire che gli investimenti pubblici rispondano veramente alle esigenze della comunità e promuovano una crescita sostenibile e inclusiva.

A fronte di quanto esaminato finora, appare chiaro dunque che il PNRR è uno strumento lungi dall'essere perfetto che spesso rischia di agevolare procedure e modalità che collidono con gli stessi principi fondativi del programma.

Ciononostante, in altri paesi come il Portogallo, la Francia e l'Irlanda, sono stati adottati approcci diversi rispetto all'Italia per l'elaborazione dei loro PNRR che hanno rivelato le potenzialità di un coinvolgimento maggiore della popolazione. Nel caso del Portogallo,

ad esempio, è stata avviata, a febbraio 2021, una consultazione pubblica sulla piattaforma nazionale di partecipazione, *ConsultaLEX*, che ha permesso ai cittadini di commentare la bozza del PNRR portoghese e ha coinvolto le parti sociali nella redazione della prima versione del piano. Allo stesso modo, l'Irlanda ha seguito questa strada aprendo una consultazione pubblica per accettare le proposte dei cittadini sul proprio piano di rinascita.

Tuttavia, è soprattutto la Francia a offrire un esempio significativo che l'Italia potrebbe considerare di seguire. Il ministero delle Finanze francese ha istituito delle sezioni web in cui i cittadini possono integrare i loro consigli su una serie di temi e progetti da includere nel PNRR nazionale. Inoltre, la tradizione del dibattito pubblico francese è degna di nota, un processo di informazione, partecipazione e confronto aperto riguardante le opere di interesse nazionale sin dalla fase di progettazione. Dal 1995, questo processo ha consentito di integrare le osservazioni critiche e le proposte della popolazione nel processo di realizzazione delle politiche pubbliche. Un esempio rilevante di questo approccio è rappresentato dalla *Convention citoyenne pour le climat* (2019-20), un'importante assemblea di 150 cittadini incaricata di elaborare proposte per la transizione ecologica, centrale nei PNRR europei. Nel luglio del 2020, attraverso questa iniziativa, sono state presentate al Presidente della Repubblica 150 proposte che delineavano le priorità d'azione (Profumi, 2021).

Tornando con lo sguardo in Italia, basterebbe fare tesoro dell'esperienza che ha fatto la Regione Toscana nel 2007-15 (seguita anche in parte dalle Puglie, dalle Marche e dall'Emilia Romagna), che ha istituito l'*Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione*, sancendo che il dibattito pubblico si debba svolgere nelle fasi di elaborazione di un progetto regionale, quando sono ancora aperte sul tavolo diverse opzioni per svilupparlo.

Questa pratica offre un modello prezioso che potrebbe essere applicato anche al contesto del PNRR. Integrare il dibattito pubblico nelle fasi iniziali di pianificazione consentirebbe di coinvolgere attivamente la cittadinanza e le parti interessate nel processo decisionale. Ciò non solo aumenterebbe la trasparenza e la legittimità delle scelte adottate, ma potrebbe anche portare a soluzioni più efficaci e sostenibili, grazie alla diversità di prospettive e alla conoscenza locale che emergerebbe da questo tipo di coinvolgimento.

Inoltre, la creazione di meccanismi simili all'*Autorità regionale* toscana a livello nazionale potrebbe fornire un quadro istituzionale solido per garantire la promozione e la tutela della partecipazione pubblica nelle decisioni riguardanti il PNRR e altri importanti processi di pianificazione e sviluppo (Ibidem, 2021).

Un altro esempio italiano è rappresentato dalla campagna del 2021 *Reggio Emilia, come ti immagini?*, progetto collaborativo tra amministrazioni che il Comune di Reggio Emilia ha legato ai *Creative Commons* per coinvolgere i cittadini su temi come il benessere personale, i bisogni dei quartieri e la riqualificazione degli spazi pubblici.

Un caso estero ancora più significativo è l'esperienza partecipativa del Comune di Molina de Segura in Spagna, che dal 2009 finanzia processi di partecipazione democratica popolare. Di fronte alla crisi pandemica, il Comune ha attivato processi di partecipazione online per sviluppare soluzioni innovative per affrontare la crisi sanitaria e ha stanziato fondi per le associazioni di quartiere per riattivare la vita sociale seguendo principi democratici.

Gli strumenti per favorire una maggiore partecipazione democratica sono dunque già disponibili e possono essere implementati su diversi fronti. Ad esempio, l'utilizzo di giurie di cittadini, composte da un gruppo selezionato in modo casuale e guidate da esperti, può offrire raccomandazioni utili ai decisori politici. Allo stesso modo, l'organizzazione di grandi assemblee consultive e sondaggi deliberativi, che coinvolgono un ampio numero di partecipanti, può contribuire a formare opinioni ponderate prima di prendere decisioni politiche cruciali. Inoltre, si potrebbero organizzare assemblee pubbliche ispirate ai movimenti come *Occupy Wall Street* o ai movimenti degli *Indignados*, che consentano alla popolazione di prendere decisioni pubbliche e influenzare il processo deliberativo generale. Infine, sarebbe opportuno istituire anche processi referendari per consentire alla popolazione di esprimersi chiaramente su come realizzare un'opera pubblica o su quale approccio adottare tra diverse pratiche disponibili (Ibidem, 2021).

Risulta quindi essenziale superare l'idea consolidata che la partecipazione e il coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali siano semplicemente un atto di concessione da parte delle istituzioni. Al contrario, la partecipazione dei cittadini ha un valore intrinseco e riveste un'importanza fondamentale per il buon funzionamento della democrazia e per la realizzazione di scelte politiche informate e legittime. Oltre a

promuovere un maggiore senso di appartenenza e responsabilità civica, la partecipazione attiva dei cittadini contribuisce a garantire l'efficacia e l'efficienza delle politiche pubbliche, promuove la fiducia nelle istituzioni e favorisce la costruzione di una società più inclusiva e solidale. Pertanto, investire nell'*empowerment* dei cittadini e nel potenziamento dei meccanismi di partecipazione rappresenta non solo un dovere morale, ma anche un obiettivo strategico per il progresso e lo sviluppo della comunità nel suo complesso.

4.2 La gestione del paesaggio ed il ruolo del turismo

La vicenda della funivia di Genova suscita alcune riflessioni riguardanti il concetto di paesaggio e le relative modalità di gestione, nonché il ruolo del turismo in tale contesto. Partendo da alcune definizioni di paesaggio, come quella proposta dall'articolo 1 della Convenzione Europea del Paesaggio:

“Paesaggio” designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni. (Convenzione Europea del Paesaggio, 2000)

e quella dell'Art.131 del Codice dei beni Culturali e del Paesaggio:

Per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni (Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, 2004)

risulta subito chiaro che il paesaggio non sia semplicemente un insieme di elementi naturali, ma piuttosto una realtà dinamica e multidimensionale, plasmata dall'interazione tra l'uomo e l'ambiente circostante nel corso del tempo.

Il primo elemento chiave del paesaggio è il substrato naturale, che rappresenta la base originaria da cui il paesaggio stesso ha avuto origine. Questo comprende le caratteristiche fisiche intrinseche del territorio, come la morfologia del terreno, il tipo di vegetazione, la presenza di corsi d'acqua, e altri elementi naturali che contribuiscono a definire l'aspetto del paesaggio.

Il secondo elemento fondamentale è costituito dalle trasformazioni spaziali apportate dall'intervento umano nel corso del tempo. Queste modifiche possono essere di varia natura e comprendere l'urbanizzazione, l'agricoltura, la costruzione di infrastrutture, la

creazione di insediamenti industriali e commerciali, nonché altre attività umane che hanno lasciato un'impronta sul territorio.

Infine, il terzo elemento cruciale è rappresentato dai significati e dai simboli attribuiti al paesaggio dalle diverse comunità umane nel corso della storia. Questi significati possono derivare da tradizioni culturali, religiose, storiche o sociali, e sono interpretati alla luce delle conoscenze e delle sensibilità contemporanee. In questo modo, il paesaggio diventa non solo uno spazio fisico, ma anche un luogo carico di significati e identità per coloro che lo abitano.

La combinazione di questi tre elementi conferisce al paesaggio la sua complessità e la sua ricchezza, facendolo emergere come un fenomeno culturale, sociale ed ecologico di fondamentale importanza. Questa prospettiva integrata ci invita a considerare il paesaggio non solo come un semplice sfondo naturale, ma come un contesto dinamico e mutevole che riflette le interazioni complesse tra l'uomo e l'ambiente, e che richiede una gestione attenta e consapevole per preservarne la qualità e la diversità.

All'interno di questo contesto l'uomo ha delle necessità di sopravvivenza, di socializzazione, di progresso, di memoria e di espressione estetica il cui perseguimento può risultare più o meno "sostenibile" a seconda delle situazioni. Tuttavia, è imperativo considerare la sostenibilità in tutte le sue sfaccettature, andando oltre il mero contesto ambientale. Le dimensioni della sostenibilità che definiscono il paesaggio comprendono almeno quella geografica e ambientale, quella economica e sociale, e quella etico-politica e storico-culturale (Oddi, 2012).

Nel corso della storia, l'uomo ha esercitato un impatto sempre più significativo sulla natura, con l'espansione delle conoscenze scientifiche e l'implementazione di innovazioni tecnologiche. Tuttavia, la capacità di controllare la sostenibilità di tali progressi è diventata sempre più difficile, portando a gravi minacce per gli equilibri del pianeta Terra.

L'evoluzione del paesaggio è stata caratterizzata da diverse fasi: inizialmente, si assisteva alla contrapposizione tra città e campagna mentre successivamente, durante la rivoluzione industriale, le città subirono un'aggressione massiccia mentre le campagne vennero svuotate. Questo fenomeno è stato seguito dalla società dei consumi, che ha causato l'abbandono sia di rifiuti che di luoghi, dando vita a nuovi fenomeni e terminologie come evidenziato dai concetti di *placelessness* o "assenza di luogo"

(Edward, 1976) e *non-lieux* o “non luogo” (Augé, 1992). Oggi, con il predominio della globalizzazione e della de-territorializzazione dovuta alla supremazia della finanza sull'economia, si è verificato uno spaesamento diffuso. Questo si manifesta attraverso l'abbandono dei luoghi di produzione, la diffusione disordinata degli insediamenti e la creazione di funzioni indifferenti al territorio, mettendo in crisi sia il concetto di pianificazione che quello di governo nazionale (Oddi, 2012).

In questo contesto, le azioni volte a “salvare” il paesaggio rischiano spesso di relegare il paesaggio e tutti gli elementi che lo costituiscono ad una dimensione “museale”, perseguendo un approccio conservazionistico che pecca di una visione troppo circoscritta.

L'approccio impiegato nella formulazione del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (decreto legislativo 42/2004) rispecchia la messa in pratica di questa visione patrimoniale del paesaggio: vengono identificati dei beni paesaggistici che si ritiene (in base alle sensibilità contemporanee) essere connotati da uno o più particolari valori (simbolici, storici, ecologici, ecc.) ai quali si conferisce una dimensione eccezionale che li investe del merito di conservazione.

È proprio questo, infatti, il processo attraverso cui si crea il “patrimonio” ovvero quell'eredità, materiale e culturale, che si intende trasmettere alle generazioni presenti e a quelle future. Un'eredità che ha a che fare con gli elementi del passato che una società desidera conservare e che è dunque selettiva e creata dagli uomini stessi.

La Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Mondiale, Culturale e Naturale dell'Umanità (UNESCO, 1972) e l'istituzione della *World Heritage List* rappresentano un esempio su scala globale di questa visione conservazionistica del paesaggio e del patrimonio in esso contenuto.

Se però consideriamo il paesaggio come un palinsesto in continuo mutamento, ciò implica una responsabilità etica che va oltre la mera conservazione e include anche decisioni riguardanti cosa eliminare e cosa mantenere e come reinterpretare e ricordare il paesaggio stesso dato che non possiamo conservare e ricordare tutto a meno di non rinunciare ad esprimere la “passione del presente” (Marramao, 2008). Questo non vuol dire che ogni forma di conservazione sia errata e che sia necessario opporsi alla presenza di parchi e riserve naturali, bensì di evitare di “imbalsamare” il paesaggio ritendendo che sia l'unico modo per tutelarlo (Oddi, 2012).

È importante sottolineare che nelle *policy* sul paesaggio spesso si fa uso della sua accezione “museale” tanto a livello amministrativo quanto a livello di mobilitazioni contro opere o progetti.

Ad esempio, nei movimenti di opposizione a grandi opere, come la costruzione di autostrade, centrali eoliche o impianti industriali, si tende a idealizzare il paesaggio esistente, spesso considerato intoccabile e sacro. Questa visione statica del paesaggio lo riduce a una sorta di museo all'aperto, dove ogni cambiamento è visto come una violazione dei suoi valori estetici e culturali. Spesso dietro tali argomentazioni si celano altre fratture e questioni ed il ricorrere alla dimensione estetica e “sacra” del paesaggio per fermare il cambiamento può essere utile per mobilitare l'opinione pubblica e sostenere determinati interessi. Tuttavia, questo comporta il rischio di essere etichettati come gruppi *Nimby* influenzando negativamente la percezione pubblica dei movimenti ambientali e relegandoli a meri oppositori al cambiamento piuttosto che promotori del bene comune.

D'altra parte, anche le amministrazioni locali o nazionali possono incorrere nel medesimo errore, cercando di cristallizzare il paesaggio in una sorta di congelamento normativo per preservare un'immagine ideale del passato. Questo approccio può ostacolare lo sviluppo sostenibile e l'adattamento alle nuove sfide ambientali e sociali, creando un paesaggio che appare statico e non risponde alle esigenze attuali della comunità.

Questa museificazione del paesaggio non solo genera contraddizioni interne alla gestione territoriale, ma si allinea anche con un fenomeno più ampio di mercificazione dei luoghi e delle città. In un contesto in cui il paesaggio diventa sempre più una risorsa da sfruttare e vendere piuttosto che un ambiente da vivere e godere, si assiste ad una progressiva trasformazione dei luoghi in meri prodotti commerciali.

Questo processo di mercificazione del paesaggio trova una sua espressione nella *disneyficazione* degli spazi urbani, un concetto teorizzato da alcuni studiosi come una tendenza alla standardizzazione e alla omologazione dei luoghi, che perdono così la propria autenticità e identità culturale a favore di una visione consumistica e spettacolare. La mercificazione del paesaggio emerge come una conseguenza della transizione da un'economia industriale a una post-industriale, un processo che ha portato a profonde trasformazioni nel tessuto urbano e territoriale. Le città si sono

progressivamente evolute verso il modello delle "città imprenditrici" o *entrepreneurial cities*, caratterizzate da una crescente enfasi sull'economia del consumo e del turismo.

Questo fenomeno, spesso associato al concetto di *urban neoliberalism*, vede le città trasformarsi in veri e propri contenitori ricreativi dove il consumo diventa il motore principale dell'attività economica. Un esempio emblematico di questa tendenza è rappresentato da città come Venezia, il cui paesaggio unico e suggestivo viene sfruttato e commercializzato per fini turistici a discapito della sua autenticità e della qualità della vita dei suoi abitanti.

Nel suo libro "Per una critica dell'economia turistica: Venezia tra museificazione e mercificazione", Giacomo-Maria Salerno propone un parallelismo tra il turismo e le economie coloniali nel quale afferma che l'economia turistica odierna presenta caratteristiche che richiamano l'organizzazione economica delle colonie. In particolare, l'economia turistica si fonda principalmente sulla rendita, ovvero sul profitto derivante dalla fruizione dei beni e dei servizi offerti dalle destinazioni turistiche. Questa rendita tende ad accentrarsi, creando società altamente dipendenti dall'attività turistica stessa.

Nel caso di Venezia, questa dipendenza si è manifestata in una sorta di monocultura economica, che ha assorbito e monopolizzato ogni aspetto della vita della città. L'amministrazione pubblica veneziana (analogamente a quella genovese) ha giocato un ruolo fondamentale in questo processo, consentendo o facilitando attivamente la concentrazione economica e l'influenza delle grandi società internazionali, come nel caso delle compagnie crocieristiche e del settore alberghiero. Queste dinamiche rispecchiano da vicino le caratteristiche di un'economia coloniale, in cui l'autorità pubblica agisce a vantaggio di interessi economici esterni, a discapito del benessere e della diversificazione economica locale (Salerno, 2020)

Se torniamo con lo sguardo al caso di Genova, sia la costruzione della diga che la realizzazione della funivia costituiscono anch'essi esempi tangibili di quanto appena discusso. Entrambe le opere sono orientate ad attrarre grandi flussi turistici, riflettendo un approccio che privilegia la quantità sulla qualità dell'esperienza turistica.

La costruzione della diga ha fra i suoi obiettivi quello di consentire l'attracco di un maggior numero di navi da crociera presso il porto di Genova al fine di incrementare il flusso di turisti che visitano la città mentre il progetto della funivia è concepito come un'attrazione turistica per i passeggeri delle crociere che sbarcano a Genova. La funivia

offrirà ai turisti la possibilità di salire rapidamente per ammirare una panoramica della città e poi riscendere, perpetuando così il modello "mordi e fuggi" caratteristico di questo tipo di turismo, incentrato sull'esperienza superficiale e sull'immagine piuttosto che sulla valorizzazione autentica del territorio e delle sue risorse.

Entrambe queste opere hanno implicazioni negative per il territorio e l'ambiente circostante. La costruzione della diga minaccia i fondali marini e l'ecosistema marino della zona portuale, con possibili conseguenze sulla biodiversità e sulla salute degli ecosistemi marini mentre la realizzazione della funivia rischia di impattare negativamente sul quartiere di Lagaccio e sulle aree circostanti compromettendo la qualità della vita per i residenti e danneggiando il tessuto sociale e comunitario del quartiere.

In alcuni casi, dunque, le grandi opere ed il turismo di massa che esse intendono attrarre, spesso incentrato su una visione imprenditoriale miope, comportano una pressione sull'ambiente da cui derivano varie forme di insostenibilità (ambientale, sociale, economica, ecc.) in grado di compromettere l'integrità dei territori.

Un altro esempio emblematico è rappresentato dalle coste, dove il proliferare delle seconde case e la costruzione indiscriminata di infrastrutture turistiche hanno alterato irrimediabilmente l'equilibrio naturale, e non solo, dei luoghi. Ad esempio, la *Costa del Sol* in Spagna o la *Riviera Maya* in Messico sono diventate vittime della speculazione edilizia e dell'eccessivo sviluppo turistico, con conseguenze devastanti sull'ambiente costiero e marino.

In altri casi, il turismo, insieme al mercato immobiliare e urbanistico, sfrutta paesaggi di "grande valore", cristallizzandoli fuori dal tempo e congelando la loro evoluzione naturale. Questa pratica comporta il sacrificio di questi luoghi in favore di un'immagine idealizzata di un passato idilliaco, in grado di soddisfare le nostalgie di un'epoca lontana. In questo modo, si rinuncia alla "vitalità del presente" (Oddi, 2012), abbracciando una nostalgia del passato e trasformando il paesaggio in una semplice veduta panoramica come nel caso di molti centri storici e città d'arte come Roma e Venezia.

Sebbene la conservazione possa sembrare preferibile rispetto alla distruzione, essa stessa può portare a un consumo irreversibile dei significati e dei segni che caratterizzano un paesaggio, non costituendo in alcun modo un sinonimo di

sostenibilità. Il desiderio di conservare un determinato aspetto del paesaggio può portare a una cristallizzazione dei suoi valori, impedendo lo sviluppo e l'evoluzione naturale dei luoghi nel contesto contemporaneo (Ibidem, 2012).

In questo contesto, è fondamentale considerare le prospettive proposte dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CEP) e dalla Convenzione di Faro le quali enfatizzano l'importanza della democratizzazione del paesaggio e della pianificazione partecipativa. Queste convenzioni promuovono un approccio bottom-up, che coinvolge attivamente la comunità locale nel processo decisionale riguardante la gestione e la trasformazione del paesaggio. Contrariamente all'approccio conservazionista che tende a cristallizzare il paesaggio nel tempo, questa prospettiva riconosce che il paesaggio è un ente vivo e in costante evoluzione, soggetto a cambiamenti naturali e antropici.

La CEP sottolinea l'importanza della partecipazione attiva dei cittadini nella gestione e nella pianificazione del paesaggio, incoraggiando un approccio inclusivo e collaborativo il cui fine sia la qualità del paesaggio stesso, in relazione con la qualità della vita ed il benessere delle popolazioni in un'ottica di sviluppo sostenibile.

La Convenzione di Faro enfatizza l'importanza del patrimonio culturale in relazione ai diritti umani e alla democrazia, promuovendo una visione più ampia che mette in luce la sua connessione con le comunità e la società. Questo approccio ci incoraggia a riconoscere che gli oggetti e i luoghi non sono, di per sé, ciò che è importante del patrimonio culturale, ma lo diventano grazie ai significati, agli usi e ai valori attribuiti loro dalle persone. La Convenzione propone una prospettiva che va oltre la mera protezione del patrimonio per il suo valore intrinseco o scientifico, sostenendo invece l'importanza di valutarlo anche in base al suo contributo al progresso umano e al benessere della società.

Se dunque l'istituzione della *World Heritage List* rispecchia una visione del patrimonio come qualcosa di preconfezionato, perseguendo un approccio top-down e contribuendo al rischio di mercificazione dell'*heritage* stesso, la Convenzione di Faro propone un approccio bottom-up, suggerendo che il patrimonio serva al benessere delle popolazioni stesse e che sia costruito da una *heritage community*.

In questo contesto, il turismo deve impegnarsi a svolgere un ruolo significativo nella costruzione e ricostruzione culturale dei territori che visita. L'approccio strategico del turismo non può più limitarsi integrare le diverse forme di turismo con i settori

tradizionali dell'economia locale, ma deve estendersi a una visione intersettoriale e multiscalare (Ibidem, 2012). Ciò implica non solo la valorizzazione dei siti storici e culturali, ma anche un coinvolgimento attivo delle comunità locali nella gestione e nella valorizzazione del loro patrimonio. Il turismo diventa così un motore di sviluppo che non solo genera ricchezza economica, ma anche costruisce legami più profondi tra i visitatori e le destinazioni, promuovendo una comprensione più approfondita e rispettosa della cultura locale.

Un esempio concreto di questa prospettiva è rappresentato dal caso italiano del Museo Diffuso dei 5 Sensi di Sciacca, in Sicilia. Questa iniziativa, concepita durante il periodo di quarantena, si configura come un esempio virtuoso volto a valorizzare l'identità locale e la partecipazione attiva della comunità. Si distingue per la sua prospettiva empatica e multisensoriale, che sfida il concetto tradizionale di turismo e si allinea con la necessità di promuovere esperienze autentiche e sostenibili. Attraverso il coinvolgimento di oltre 50 enti locali, l'iniziativa si propone di offrire ai visitatori viaggi esperienziali basati sui sensi e sulla relazione con il territorio e la comunità.

Il museo all'aperto si estende attraverso i quartieri storici di Sciacca, trasformando la città stessa in un museo vivo e partecipativo. Le esperienze offerte coinvolgono tutti i sensi, dal gusto alla vista, dal tatto all'udito, dall'olfatto, permettendo ai visitatori di immergersi completamente nell'ambiente e nella cultura locale. I visitatori possono partecipare a laboratori di ceramica, preparazione di cibo tradizionale, visite guidate alla scoperta dei luoghi storici e dell'artigianato locale, nonché esperienze sensoriali uniche come la visita alle grotte sulfuree e la creazione di saponi personalizzati.

Questa iniziativa, promossa dalla Cooperativa di Comunità "Identità e Bellezza", rappresenta un passo significativo verso un turismo più consapevole e inclusivo, in cui il viaggio diventa un'opportunità per connettersi autenticamente con il territorio e le sue tradizioni. Oltre a offrire esperienze memorabili ai visitatori, il Museo Diffuso dei 5 Sensi di Sciacca contribuisce anche al benessere e allo sviluppo economico della comunità locale, valorizzando le risorse e il patrimonio culturale del territorio in modo sostenibile e rispettoso e coinvolgendo la comunità nelle attività turistiche proposte.

4.3 Funivia, la mobilità del futuro?

Negli ultimi decenni, l'interesse per soluzioni di trasporto urbano sostenibile ha guadagnato sempre più rilevanza, alimentato dalla crescente consapevolezza dei danni ambientali causati dai tradizionali mezzi di trasporto a combustione. In questo contesto, la funivia urbana si è affermata come un'alternativa attraente, grazie alla sua eco-sostenibilità ed efficienza. La funivia urbana presenta una serie di vantaggi distintivi che la rendono particolarmente adatta alle moderne esigenze di trasporto urbano sostenibile. Prima di tutto, la sua alimentazione elettrica consente di ridurre significativamente le emissioni di gas serra e migliorare la qualità dell'aria nelle città. Inoltre, le funivie possono superare ostacoli topografici e congestioni del traffico, offrendo percorsi diretti e veloci attraverso le aree urbane. Questa caratteristica le rende particolarmente utili per collegare quartieri distanti o per fornire accesso a zone difficilmente raggiungibili con altri mezzi di trasporto. Tuttavia, l'installazione di tali infrastrutture può innescare un dibattito significativo riguardo alla loro impattante presenza visiva sul territorio, un elemento non trascurabile in un Paese, come l'Italia, pieno di borghi storici da tutelare. Questa questione apre la discussione più ampia sul paesaggio e la sua percezione estetica, riaccendendo il dibattito sul ruolo del paesaggio come panorama da tutelare o come entità in costante evoluzione, adattabile alle mutevoli necessità ecologiche e sociali. Tale dilemmatica richiama alla mente le controversie simili suscitate dall'installazione di altre strutture, come le pale eoliche. Da una parte, vi è il desiderio "romantico" di preservare l'aspetto visivo del territorio, mantenendo intatte quelle caratteristiche paesaggistiche che si ritiene contribuiscano al suo valore estetico e culturale. Dall'altra, vi è il riconoscimento della necessità di adattare il paesaggio alle nuove esigenze e sfide, come quelle legate alla sostenibilità e alla mobilità urbana, comprendendo il paesaggio come un processo dinamico e adattivo.

La pianificazione urbana di tali opere deve tener conto, inoltre, di molteplici altri fattori, tra cui l'accessibilità, l'efficienza, l'impatto ambientale, nonché le esigenze e le preferenze della comunità locale e richiede dunque una profonda considerazione del paesaggio e delle sue complessità.

Nel panorama internazionale delle infrastrutture di trasporto urbano, vi sono tuttavia numerosi esempi di funivie che possono offrire spunti interessanti per comprendere come la pianificazione sia stata in grado di integrare tali sistemi nel paesaggio, tenendo

conto di tematiche cruciali quali la mobilità urbana, le esigenze dei residenti, l'impatto sul paesaggio e il turismo.

4.3.1 Mobilità urbana ed esigenze dei residenti: il caso di La Paz e Medellín

La gestione efficace della mobilità urbana costituisce una sfida cruciale per le città moderne, in quanto influisce direttamente sulla qualità della vita dei residenti, sull'accessibilità ai servizi e sullo sviluppo socioeconomico. In questo contesto, l'implementazione di sistemi di trasporto innovativi e sostenibili riveste un ruolo fondamentale nel fornire soluzioni efficaci ai problemi di mobilità e nel rispondere alle esigenze della popolazione urbana. I casi di La Paz, in Bolivia, e Medellín, in Colombia, rappresentano esempi significativi di come l'installazione di impianti a fune abbia contribuito a soddisfare le esigenze di mobilità dei residenti e a risolvere problemi sociali nelle rispettive città.

La teleferica La Paz - El Alto, conosciuta ufficialmente come *Mi Teleférico*, è una rete di cabinovie che collega le città boliviane di La Paz ed El Alto ([Figura 27](#)). Inaugurata il 30 maggio 2014, la rete originale era composta da tre linee. Successivamente sono state aggiunte altre otto linee, con sette di esse entrate in servizio a partire da giugno 2019. In quella data, *Mi Teleférico* è stata riconosciuta dal Guinness dei Primati come il più grande servizio pubblico a fune del mondo, con un totale di 10 linee, 32 stazioni e una lunghezza complessiva di 33 km.



Figura 27 - Funivia “Mi Teleférico” con vista su paesaggio urbano di La Paz, 2021; Fonte: https://it.freepik.com/foto-premium/incredibile-paesaggio-urbano-di-la-paz-con-mi-teleferico-il-sistema-di-trasporto-urbano-della-funivia-aerea_10769863.htm

Le funivie di La Paz sono state progettate per collegare le zone periferiche della città con il centro urbano, superando le barriere geografiche e riducendo notevolmente i tempi di percorrenza. Questa connettività migliorata ha avuto un impatto diretto sulla vita quotidiana dei residenti, consentendo loro di accedere più facilmente ai servizi essenziali, quali istruzione, sanità, e commercio, spesso concentrati nei centri urbani. L'accessibilità migliorata ha anche contribuito ad aumentare le opportunità di lavoro per i residenti delle comunità periferiche, facilitando il loro accesso ai centri economici della città e promuovendo così l'inclusione sociale ed economica.

Inoltre, l'introduzione delle funivie ha comportato una significativa riduzione del traffico stradale e delle relative congestioni, nonché delle emissioni di gas serra associate. Questo ha avuto conseguenze positive sulla qualità dell'aria e sull'ambiente urbano complessivo, promuovendo la sostenibilità ambientale e migliorando le condizioni di vita della popolazione.

Allo stesso modo, il sistema di funivie a Medellín (Figure 28-29) è emerso come una risposta innovativa ai problemi di mobilità e segregazione sociale che hanno storicamente afflitto la città. Prima dell'implementazione delle funivie a Medellín, le zone montuose della periferia erano caratterizzate da un isolamento geografico che rendeva difficile e costoso l'accesso ai servizi essenziali e alle opportunità di lavoro per i residenti, soprattutto per coloro che vivevano in situazioni economiche svantaggiate. La mancanza di infrastrutture di trasporto pubblico adeguata in queste aree ha contribuito alla creazione di barriere fisiche e sociali, accentuando le disuguaglianze e la segregazione all'interno della città.

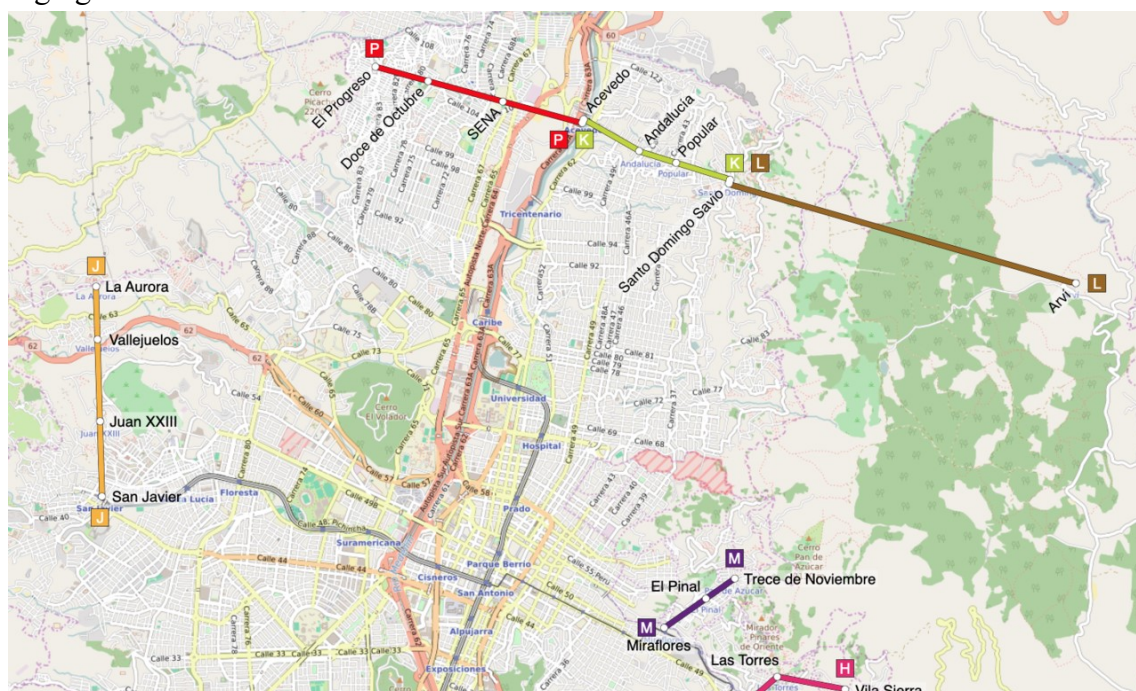


Figura 28 - Percorsi della rete di funivie di Medellín, 2022; Fonte: https://it.wikipedia.org/wiki/Cabinovie_di_Medell%C3%ADn#/media/File:Mappa_Metrocable_di_Medell%C3%ADn.png

Tuttavia, l'introduzione delle funivie ha cambiato radicalmente questa situazione. Collegando le comunità periferiche con il centro urbano e le principali aree di servizio della città, le funivie hanno creato una rete integrata di trasporto pubblico che ha reso accessibili le zone montuose in modo rapido ed efficiente. Questo ha permesso ai residenti di superare le barriere geografiche e sociali, migliorando significativamente la loro mobilità e accessibilità ai servizi. L'accesso facilitato all'istruzione, ai servizi sanitari e alle opportunità economiche ha contribuito a ridurre le disuguaglianze sociali, offrendo ai residenti delle zone montuose maggiori possibilità di partecipazione alla vita sociale ed economica della città. Inoltre, la presenza delle funivie ha incentivato lo sviluppo economico delle aree periferiche, promuovendo la creazione di nuovi posti di lavoro e attività commerciali (Spinosa, 2016)



Figura 29 - Funivia “Metrocable”, quartiere Comuna 13, Medellín, 2012; Fonte: <https://www.alamy.it/foto-immagine-la-funivia-metrocable-quartiere-povero-comuna-13-medellin-colombia-sud-america-41768608.html>

Gli esempi delle funivie di La Paz e Medellín rappresentano casi virtuosi di progettazione urbana orientata alle necessità dei cittadini. Questi sistemi di trasporto non sono solo stati concepiti per migliorare la mobilità urbana, ma anche per favorire

l'inclusione sociale e l'accesso ai servizi essenziali per i residenti delle aree periferiche. Sebbene siano diventati attrazioni turistiche e siano frequentati anche dai visitatori, il loro scopo primario è quello di servire la città e i suoi abitanti.

La loro integrazione con il contesto urbano e la loro capacità di rispondere alle esigenze della popolazione locale li rendono esempi emblematici di come un'opera pubblica possa apportare benefici tangibili ai residenti, configurando allo stesso tempo un profilo distintivo e affascinante della città dal punto di vista turistico. Questi progetti dimostrano che una progettazione oculata e una gestione attenta possono trasformare le sfide urbane in opportunità, promuovendo la sostenibilità, l'accessibilità e la qualità della vita. In definitiva, le funivie di La Paz e Medellín rappresentano una testimonianza eloquente del potenziale positivo che le infrastrutture urbane possono offrire quando sono progettate e implementate con attenzione alle esigenze e ai desideri della comunità locale.

4.3.2 Il paesaggio come “heritage” in movimento: il caso di Coblenza

La funivia di Coblenza *Seilbahn Koblenz*, in Germania ([Figura 30](#)), collega il centro della città alla fortezza di Ehrenbreitstein, sorvolando il Reno, ed è stata inaugurata nel 2010 in occasione della mostra federale di giardinaggio *Bundesgartenschau*. Costruita per facilitare le sfide del trasporto e sostituire il servizio autobus, la funivia era parte della preparazione per l'Esposizione di Giardinaggio Federale 2011. Tuttavia, la sua ubicazione all'interno del sito UNESCO dell'Alto Medio Reno, prevedeva il suo smantellamento quattro anni dopo l'apertura. Nonostante ciò, la funivia ha superato le aspettative durante l'esposizione di giardinaggio, diventando popolare tra i residenti e i visitatori. Più di 105.000 cittadini hanno espresso il loro sostegno alla sua permanenza, permettendo alla città di convincere il Consiglio Internazionale dei Monumenti e dei Siti (ICOMOS) ad estendere le operazioni fino al 2026 (Chu, 2018).

Nonostante l'opera dovesse essere smantellata nel 2026, il comitato del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO ha confermato nel 2023 che la funivia non costituisce alcuna minaccia per lo status di Patrimonio Mondiale dell'Alto Medio Reno, evidenziando solo la necessità di alcuni aggiustamenti. La dichiarazione ha invitato gli attori responsabili a riesaminare la posizione della stazione a valle per sviluppare un design il più neutrale possibile e a continuare a informare il Centro del Patrimonio Mondiale sullo stato del

progetto. Sebbene l'UNESCO abbia prescritto alcuni accorgimenti infrastrutturali il fatto che l'opera sia stata accettata è il risultato di un rigoroso processo decisionale a più fasi, caratterizzato da una valutazione scrupolosa e un esame approfondito di pianificazione territoriale che ha coinvolto nove varianti.

Il sindaco di Coblenza, David Langner, in seguito alle dichiarazioni dell'UNESCO, ha affermato che la funivia è diventata ormai parte integrante della città e che con questa decisione, l'UNESCO offre l'opportunità di sviluppare il patrimonio culturale, così come dovrebbe avvenire (SIN, 2023)

Questo caso evidenzia come i progetti di infrastruttura possano diventare parte integrante del patrimonio locale, contribuendo al suo arricchimento anziché minarne l'integrità. La funivia di Coblenza non solo ha superato le aspettative in termini di popolarità e utilizzo, ma ha anche dimostrato la volontà dei cittadini di abbracciare il cambiamento e di riconoscere nell'opera un'evoluzione del patrimonio locale. Pur non essendo particolarmente efficiente dal punto di vista del trasporto urbano, in quanto nata con fine prevalentemente attrattivo, la funivia ha acquisito un valore simbolico e culturale per la comunità, integrando in modo significativo la dimensione turistica della città. In questo modo, il progetto rappresenta un superamento della visione di paesaggio e patrimonio come qualcosa di preconfezionato da conservare nella sua staticità, evidenziando piuttosto la capacità dei cittadini di adattarsi e riconoscere il valore aggiunto che le nuove infrastrutture possono portare alla loro comunità e al loro ambiente.



Figura 30 - Veduta sul reno dalla funivia di Coblenza, 2023; Fonte: <https://www.viator.com/it-IT/Koblenz-attractions/Koblenz-Cable-Car-Seilbahn-Koblenz/overview/d22373-a21256>

4.3.3 *Il caso di Trieste: riflessioni ed analogie*

Prima di concludere questo capitolo, ritengo sia importante portare in analisi il caso della cabinovia di Trieste, un'opera che trova diverse analogie, con il progetto della funivia di Genova.

Il progetto, nato nel 2020, prevede di collegare la zona del porto vecchio, vicino al centro, con l'altopiano del Carso tramite un tragitto di due tratte e quattro stazioni (Figura 31). Il primo tratto collinare porterebbe dal quartiere di Opicina, sull'altopiano, alla zona di Bovedo, sulla costa, dove si trova un parcheggio di interscambio. Il dislivello tra le due stazioni è di circa 350 metri. La seconda tratta sarebbe tra Bovedo e il centro di Trieste passando dalla zona del porto vecchio. Il tragitto sarebbe lungo in totale 4,2 chilometri.

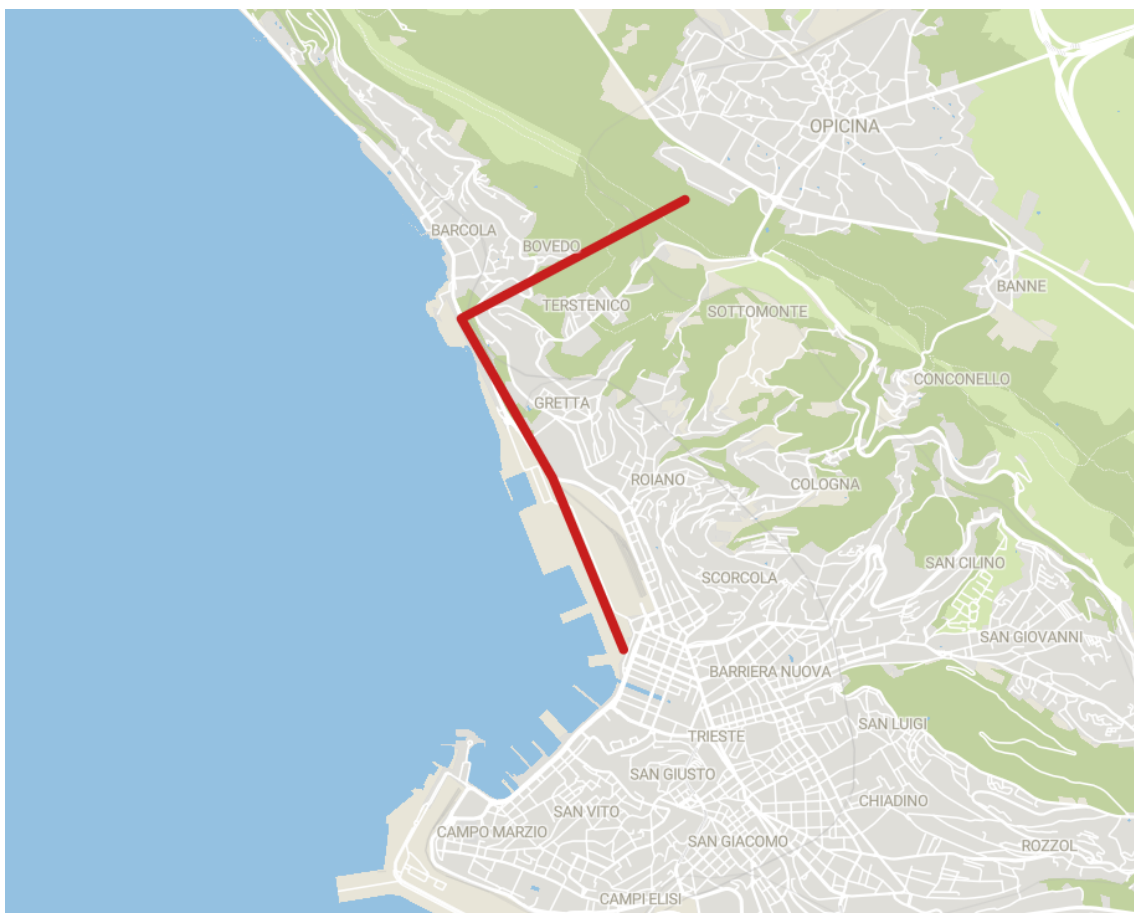


Figura 31 - Mappa del percorso della cabinovia di Trieste, 2023; Fonte: <https://www.ilpost.it/2023/10/03/progetto-cabinovia-trieste/>

La cabinovia è principalmente finanziata attraverso i fondi PNRR e sebbene inizialmente, l'amministrazione comunale di orientamento centrodestra aveva previsto un budget di 48 milioni di euro per il progetto, nei due anni successivi i costi sono aumentati a circa 63 milioni. Questa somma è stata garantita attraverso fondi comunali e un contributo dalla Cassa depositi e prestiti (CDP), un istituto finanziario controllato dal Ministero dell'Economia (Il Post, 2023).

La città di Trieste, situata al confine con la Slovenia, è legata al resto d'Italia attraverso una stretta e lunga porzione di territorio settentrionale, circondata dal mare ad ovest e dall'altopiano del Carso ad est. Le strade in questa zona sono spesso soggette a problemi come smottamenti e frane, con una densità di traffico considerevole, specialmente nelle ore di punta. Negli anni, si sono susseguite diverse proposte per migliorare la viabilità, inclusa la costruzione di nuove infrastrutture, ma non sono state attuate per via dei costi elevati e degli impatti ambientali. Il comune di Trieste ora propone la costruzione di una

cabinovia per collegare l'altopiano del Carso, la costa e il centro città, promettendo una soluzione ai problemi di mobilità e parcheggio nel centro storico. Secondo il comune, questo sistema di trasporto alternativo migliorerà la qualità della vita dei residenti e dei visitatori, rendendo l'accesso al centro storico più piacevole e sostenibile dal punto di vista ambientale.

Il progetto della cabinovia a Trieste è stato accolto sin dall'inizio con scetticismo da parte dell'opposizione, dei comitati civici, delle associazioni ambientaliste e di molti residenti dell'area coinvolta dal percorso proposto. È emerso un forte dissenso rappresentato dal comitato "No ovovia", che ha intrapreso azioni legali presentando ricorsi al tribunale amministrativo regionale, alla Corte dei conti e persino alla presidenza della Repubblica, oltre ad organizzare manifestazioni e proteste. Il comitato ha espresso preoccupazioni su vari aspetti del progetto, tra cui i costi eccessivi e la sostenibilità finanziaria, l'incertezza sull'integrazione della cabinovia nel sistema di trasporto urbano esistente e l'impatto ambientale, inclusi il disboscamento necessario per l'installazione dei piloni (nell'area ZPS del bosco del Bovedo in cui è vietato costruire) ed il rischio idrogeologico nelle vicinanze delle abitazioni. Inoltre, vi è preoccupazione per la vicinanza della cabinovia a monumenti storici come il Faro della Vittoria, in merito al quale la soprintendenza ha definito il progetto non compatibile «con le esigenze di tutela del contesto paesaggistico circostante».

Risultano dunque evidenti diverse similarità fra il progetto genovese e quello triestino, sotto più punti di vista.

In primo luogo, entrambe le città condividono un profilo morfologico simile in quanto città costiere con un'area montuosa alle spalle con strade storiche spesso soggette a problemi come smottamenti e frane, e una densità di traffico significativa nelle ore di punta. Sia il progetto della funivia a Genova che la cabinovia a Trieste vengono proposte infatti come soluzioni per migliorare la mobilità urbana e a risolvere i problemi legati al traffico consentendo un collegamento diretto tra le zone collinari e il centro città.

Entrambi i progetti, finanziati dal PNRR, hanno scatenato nei residenti di entrambe le città reazioni contrarie alle opere che hanno dato vita a preoccupazioni molto simili fra loro. Sia a Genova che a Trieste sono sorti movimenti di protesta e sono stati presentati ricorsi legali contro la realizzazione delle funivie, evidenziando un forte dissenso e

scetticismo riguardo ai costi del progetto, alla sostenibilità finanziaria, al coinvolgimento della popolazione, all'impatto ambientale ed alla compatibilità con il paesaggio circostante.

Nel contesto di Trieste, nonostante la forte opposizione alla proposta di costruzione della cabinovia, emerge un interessante fenomeno: la formazione di un comitato a favore del progetto. Questo comitato, in netto contrasto con coloro che si oppongono alla cabinovia, difende attivamente l'importanza e i potenziali benefici che un sistema di trasporto alternativo potrebbe portare alla città. Inoltre, critica il comitato "No ovovia" per ciò che considera una debolezza argomentativa, in particolare riguardo all'etichetta "bosco storico" utilizzata per descrivere il bosco del Bovedo, sottolineando il ruolo che la speculazione dell'edilizia privata ricopre da anni nella trasformazione di quest'area.

Il comitato "si ovovia" mette in evidenza la contraddizione nel denunciare i presunti danni ambientali provocati dalla cabinovia, mentre si ignora l'impatto dell'edilizia privata sugli stessi territori. Inoltre, critica la strumentalizzazione di alcune figure professionali che, a suo avviso, interpretano le questioni tecniche a proprio vantaggio senza considerare obiettivamente i benefici e i rischi dell'opera proposta.

Questa situazione solleva nuovamente l'importante dilemma epistemologico riguardante cosa debba essere preservato e cosa no all'interno di un territorio. Mentre l'impatto visivo diretto della cabinovia sul paesaggio suscita reazioni contrastanti sulla sua necessità, accettabilità estetica e possibili ricadute ambientali, emerge la consapevolezza che molti degli impatti "meno visibili", come l'inquinamento dell'aria o la speculazione edilizia privata, possono avere conseguenze altrettanto significative sul paesaggio e sull'ambiente circostante. Il rischio è di cadere in un loop retorico dove da un lato si difende acriticamente la sacralità del paesaggio e del patrimonio, e dall'altro si riconosce l'impatto inevitabile dell'azione umana sul territorio, legittimando qualsiasi azione. Questo dilemma richiede una riflessione approfondita e una valutazione equilibrata dei *trade-off* tra conservazione e sviluppo che non opererò in questo contesto per mancanza di competenze e coerenza con il lavoro in questione.

Vorrei piuttosto portare l'attenzione su quelle che ritengo essere le principali criticità emerse dalle analisi sui due progetti, la mancanza di coinvolgimento e ascolto della cittadinanza e l'assenza di ricadute positive per i residenti.

Entrambi i casi hanno suscitato una forte contestazione da parte dei residenti e dei comitati civici, i quali hanno espresso preoccupazioni legate all'impatto ambientale, alla gestione delle risorse pubbliche, alla coerenza con le esigenze e le priorità della comunità locale, e ad altri aspetti. Questo disaccordo riflette una lacuna nel processo decisionale, sottolineando l'importanza di una maggiore trasparenza e partecipazione democratica nelle fasi di pianificazione e implementazione delle infrastrutture urbane.

Nonostante le legittime preoccupazioni riguardanti la sicurezza, la sostenibilità finanziaria ed ecologica, nonché l'impatto visivo e ambientale, ritengo che una parte di queste criticità potrebbe essere affrontata attraverso una maggiore trasparenza nelle fasi di progettazione delle opere. Entrambi i progetti sono stati presentati con l'obiettivo di migliorare la mobilità e la qualità della vita urbana, ma le controversie sollevate mettono in luce una discrepanza tra le aspettative dei promotori delle opere e le percezioni della comunità locale che vengono accentuate da una comunicazione amministrativa poco chiara.

Le restrizioni paesaggistiche rappresentano un ulteriore ostacolo alla realizzazione delle opere in questione, ma ritengo che un piano progettuale accurato, che tenga conto delle criticità territoriali, insieme a una comunicazione trasparente con i residenti e al loro coinvolgimento nelle fasi progettuali del piano stesso, avrebbero potuto contribuire a rendere le opere più accettabili o a trovare soluzioni che concilino lo sviluppo urbanistico con la sostenibilità ambientale (come la Cremagliera nel caso Genovese).

Nel caso di Coblenza, l'esempio della funivia rappresenta una situazione interessante in cui un'opera del genere, che a prima vista può sembrare avere pochi vantaggi tangibili per i residenti essendo stata progettata per fini turistici, è stata costruita e mantenuta nonostante sorga su un sito UNESCO. Questo è stato reso possibile grazie a un piano progettuale attento e ben coordinato che ha considerato le esigenze del paesaggio e del territorio circostante. Inoltre, la volontà dei cittadini di mantenere l'opera oltre l'iniziale scadenza dimostra un certo grado di accettazione e apprezzamento da parte della comunità locale, fattore essenziale per il successo dell'opera.

Le funivie di La Paz e Medellín rappresentano dei casi emblematici in cui l'impiego di queste infrastrutture, pur con un impatto visivo evidente, si è dimostrato un enorme successo. Ciò è dovuto principalmente al fatto che queste funivie hanno risposto in primis alle esigenze sociali dei residenti. Questo ha contribuito significativamente a

migliorare la qualità della vita e a ridurre le disuguaglianze sociali, consentendo anche una maggiore integrazione sociale ed economica delle comunità marginalizzate delle zone collinari.

Sebbene dunque la funivia di Genova e quella di Trieste condividano molte criticità, ritengo che le mancanze maggiori a cui imputare le contestazioni riguardino la scarsa partecipazione dei cittadini nel processo decisionale e l'incapacità di dimostrare vantaggi concreti per la comunità locale.

5. Conclusioni

Il presente studio si è dedicato all'analisi approfondita dell'impatto sociale e paesaggistico previsto dalla realizzazione della funivia Principe-Begato sulle aree coinvolte. L'obiettivo centrale è stato quello di esaminare la complessità intrinseca del territorio interessato e di comprendere le possibili implicazioni connesse all'introduzione di tale infrastruttura. Durante la trattazione dei vari capitoli, è emerso che l'impatto della funivia si estende al di là della sua funzione di mezzo di trasporto, coinvolgendo aspetti sociali, urbanistici ed ambientali che influenzano profondamente la configurazione e la fruizione del territorio circostante. Attraverso un dialogo attivo con i membri del comitato *Con i Piedi per Terra*, è stato possibile esplorare le principali preoccupazioni dei residenti del Lagaccio nei confronti dell'opera, tra cui il rischio di aumento del degrado urbano, le violazioni dei vincoli paesaggistici e delle normative urbanistiche, le problematiche legate alla sicurezza e alla disorganizzazione dei cantieri e le sfide in termini di sostenibilità ambientale e finanziaria.

La particolare morfologia del quartiere, caratterizzata da una conformazione a "conca", unita agli effetti negativi della speculazione edilizia del dopoguerra e al crescente disinteresse da parte dell'amministrazione, hanno contribuito a rendere l'area isolata e a generare diverse complessità urbane. L'implementazione della funivia, oltre a rischiare di esacerbare tali criticità e di crearne di nuove, non sembra apportare alcuna ricaduta positiva per i residenti. Nonostante l'amministrazione sostenga che la funivia costituisca la soluzione per lo storico problema della mobilità nell'area, il posizionamento della stazione intermedia (ovvero quella che dovrebbe servire il quartiere del Lagaccio) risulta essere delocalizzato rispetto al nucleo abitativo e secondo le stime temporali calcolate dal comitato la funivia non rappresenterà in alcun modo un trasporto in grado di ridurre i tempi di percorrenza degli abitanti verso la stazione marittima.

La preoccupazione aumenta considerando che l'amministrazione sembra focalizzarsi sull'implementazione dell'opera della funivia come un compromesso necessario per innescare interventi di riqualificazione che i residenti del quartiere richiedono da anni. L'approccio dell'amministrazione sembra suggerire che l'accettazione della funivia sia la panacea per tutte le disfunzioni del Lagaccio: dal degrado urbano e la mancanza di servizi alla marginalizzazione sociale dei residenti. Invece di adottare una visione olistica e inclusiva, che consideri le molteplici esigenze della comunità locale,

l'amministrazione sembra concentrarsi su una soluzione inefficace e potenzialmente dannosa ma dal costo imponente, la cui funzione pare piuttosto essere quella di attrarre turisti. Un turismo che, per altro, rischia a sua volta di creare una pressione insostenibile sul quartiere, considerando le stime di affluenza ipotizzate nello "Studio preliminare ambientale". Se queste stime si avverassero, il quartiere ne risentirebbe drasticamente, con possibili ulteriori effetti negativi sulla mobilità locale. D'altro canto, se l'afflusso turistico fosse significativamente inferiore, la funivia rischierebbe di non essere sostenibile finanziariamente, non potendo coprire i costi elevati della manutenzione dell'impianto.

Allo stesso modo ne risentirebbe il parco verso cui verrebbe convogliata la massa di turisti. Non bisogna scordare infatti che il progetto della funivia rientra nel programma di riqualificazione che prevede il rilancio del Parco delle Mura, un'area che ad oggi non è pronta a reggere le cifre stimate di turisti e che, come nel caso del quartiere del Lagaccio, non trarrebbe benefici dall'implementazione dell'opera.

Lo stesso Parco delle Mura necessita infatti a sua volta di interventi di riqualificazione e manutenzione in quanto area naturale e storica di notevole importanza, caratterizzata da un patrimonio paesaggistico e culturale di inestimabile valore che, tuttavia, a causa di un disinteresse prolungato da parte dell'amministrazione, versa attualmente in condizioni di semi-abbandono, con aree verdi trascurate, infrastrutture storiche pericolanti e mancanza di servizi essenziali per i visitatori. Analogamente, dunque, a quanto previsto per il quartiere del Lagaccio, risulta paradossale constatare che gli interventi di riqualificazione del Parco delle Mura siano subordinati alla costruzione della funivia, soprattutto tenendo conto del fatto che più della metà dei fondi destinati al parco siano investiti per la costruzione di tale infrastruttura. Ritengo dunque che un primo aspetto cruciale che questa tesi ha contribuito a mettere in evidenza sia stato l'insistenza dell'amministrazione nel promuovere il progetto della funivia come unica soluzione per investire risorse nel quartiere del Lagaccio e nel Parco delle Mura, entrambe aree che da anni necessitano dell'intervento dell'amministrazione comunale. Questo atteggiamento crea una situazione spinosa in cui chiunque osi sollevare dubbi o critiche verso l'opera rischia di essere etichettato come contrario alla riqualificazione delle suddette zone, dando luce così ad una semplificazione pericolosa che riduce la

complessità delle sfide urbane a un'unica proposta e trascura alternative più approfondite, mirate e sostenibili.

La costruzione della funivia si inserisce, tuttavia, all'interno di una più ampia strategia di sviluppo urbano che si basa sulla produzione e il consumo della città stessa e che riflette la tendenza del capitalismo globalizzato, contestato proprio a Genova nel 2001, a promuovere politiche pubbliche orientate al turismo ed alla speculazione privata, con l'effetto di accentuare le disuguaglianze sociali ed economiche. La funivia rappresenta infatti solo uno degli interventi su vasta scala nel territorio genovese che sembrano concentrarsi sull'idea di collegare la città al mare, trascurando però le vere esigenze dei suoi abitanti. Progetti come la diga e il *Waterfront* rappresentano ulteriori esempi di questa prospettiva che vede il mare come un semplice corridoio per flussi finanziari e turistici i quali non si fermano in città ma la attraversano, e che, con l'aggiunta della funivia, potranno farlo senza quasi toccare terra.

I ricercatori Giampiero Lombardini, Beatrice Moretti e Matilde Pitanti hanno scritto:

Nei più recenti processi di rinnovamento urbano, si può dire che Genova rappresenta un caso emblematico di transizione da una fase caratterizzata da capitalisti e investitori locali (che ha attraversato tutto il secolo breve) ad una fase in cui attori esterni, più strettamente legati alla dimensione finanziaria extra locale ed internazionale, sono comparsi sulla scena locale (Lombardini et al, 2021, p.93).

Quanto affermato dai ricercatori risulta particolarmente evidente se consideriamo che Gianluigi Aponte, armatore, fondatore e proprietario della compagnia MSC, sta investendo ingenti risorse nel porto e nei progetti di sviluppo urbano come quelli citati. Lo stesso governatore della Regione Liguria Giovanni Toti, in un'intervista rilasciata a seguito di un vertice che si è tenuto nella sede dell'autorità portuale genovese a febbraio 2024, ha affermato che l'attenzione dimostrata alla città di Genova da parte di MSC, che costituisce uno dei principali partner nella gestione portuale e logistica genovese, conferma che gli investimenti in atto stiano andando nella direzione dei grandi operatori del mondo e che garantiranno in questo modo una continua crescita alla città (Toti, 2024).

Questo fenomeno mette in luce una tendenza sempre più diffusa, in cui le decisioni urbanistiche e le grandi opere sono influenzate in larga misura dagli interessi privati, a discapito delle reali esigenze della comunità locale. L'ingresso di attori esterni, come imprenditori internazionali legati alla dimensione finanziaria globale, riflette una

trasformazione nella governance urbana, dove il potere decisionale si sposta sempre più dalle istituzioni locali verso le élite economiche internazionali.

In questo contesto, emergono interessanti prospettive per potenziali studi futuri volti ad analizzare la relazione tra la predominanza degli interessi privati nelle decisioni urbanistiche e il ruolo dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. In particolare, si potrebbe approfondire con quali modalità e frequenza tali fondi, che dovrebbero essere finalizzati alla ripresa economica e alla resilienza delle comunità locali, vengano utilizzati e indirizzati verso progetti che prioritariamente beneficiano settori turistici e privati, a discapito delle reali esigenze delle comunità e della sostenibilità a lungo termine.

Nel caso specifico di Genova, potrebbe essere interessante investigare tra qualche anno, la relazione tra costi e benefici che le infrastrutture partorite dalla massiccia cantierizzazione che attualmente affligge la città, avranno comportato sul territorio.

Questi studi potranno esplorare se tali investimenti saranno riusciti effettivamente a rispondere agli obiettivi delineati dal PNRR quali la promozione della coesione sociale, della sostenibilità ambientale e dell'inclusione economica. Inoltre, potranno offrire spunti su come promuovere in maniera più efficace tali obiettivi attraverso una governance urbana caratterizzata da trasparenza, partecipazione e responsabilità.

A tal proposito, è emerso chiaramente come la mancanza di trasparenza e di coinvolgimento della cittadinanza nei processi decisionali da parte dell'amministrazione abbia alimentato ed accentuato molte delle critiche rivolte alla funivia di Genova.

Questo lavoro non mira infatti a demonizzare il ruolo del turismo o la scelta della funivia come possibile soluzione per il trasporto urbano a prescindere, ma piuttosto ad evidenziare la necessità di accompagnare tali interventi urbanistici e la promozione del turismo stesso con processi partecipativi, trasparenti e responsabili che comportino ricadute positive per la comunità locale in linea con i principi sottolineati dalla Convenzione Europea del Paesaggio e dalla Convenzione di Faro.

Un coinvolgimento attivo della popolazione, come dimostrato dai casi di Sciacca e dalle esperienze delle funivie di La Paz, Medellín e Coblenza, può notevolmente migliorare gli interventi urbani e turistici, garantendo benefici reali per la comunità locale e il territorio circostante. Sebbene il coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali non implichi automaticamente l'accettazione di proposte come quella della funivia, può

comunque favorire la ricerca di alternative più accettabili e ben ponderate stimolando inoltre un dibattito costruttivo in grado di avvicinare reciprocamente l'amministrazione locale e la comunità e consentendo una migliore comprensione reciproca delle esigenze e delle prospettive di entrambe le parti.

Nel contesto genovese, l'attività del comitato *Con i Piedi per Terra* rappresenta un segnale positivo, poiché ha catalizzato un dibattito significativo che ha evidenziato una crescente consapevolezza e volontà da parte dei cittadini di partecipare attivamente alla pianificazione e alla gestione del territorio. Auspico che l'istituzione della *Rete Genovese* possa capitalizzare su questo slancio, superando l'impasse del localismo in cui rischiano di imbattersi i singoli comitati, in virtù di una prospettiva condivisa e sovralocale in grado di fornire una visione della città diversa.

Tuttavia, affinché ciò diventi realtà, a Genova come in altri contesti, le amministrazioni devono comprendere che la partecipazione dei cittadini non è un privilegio concesso, ma una necessità imprescindibile per una gestione efficace e legittima delle questioni urbane e che è dunque cruciale che si impegnino attivamente nel garantire canali di opportunità, promuovendo trasparenza, inclusione e responsabilità nel processo decisionale, al fine di costruire città più resilienti e adattabili alle sfide del futuro.

Riferimenti bibliografici

- Augè M., [1992], *Non-lieux*, Parigi, Seuil; Trad. it. *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera, 1993.
- Caruso, L., [2010], *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti No Tav e No Dal Molin*, Milano, Angeli, pp. 20-51.
- Casabella F., [2008], *Genova scopre i suoi forti: Nasce il parco delle Mura*, Il Giornale, <https://www.ilgiornale.it/news/genova-scopre-i-suoi-forti-nasce-parco-delle-mura.html>
- Caviglia L., [2023], *Liguria da scoprire – Il parco delle mura di Genova*, <https://postiepasti.com/2021/09/09/genova-parco-delle-mura-escursioni/>
- Chiapparo A., [2023], Intervento riportato nell'articolo *Lagaccio, continuano le perplessità, le associazioni "Cerchiamo il confronto"* di Federico De Salvo del giornale "La voce di Genova", <https://www.lavocedigenova.it/2023/04/14/leggi-notizia/argomenti/attualita-4/articolo/lagaccio-continuano-le-perplessita-le-associazioni-cerchiamo-il-confronto.html>
- Chu N., [2018], *Famous Architect Doesn't Know About World Heritage Cable Cars*, Gondola Project, <https://www.gondolaproject.com/2018/09/22/famous-architect-doesnt-know-about-world-heritage-cable-cars/>
- Citizens Observatory for Green Deal Financing, [2023], *No recovery without citizens: why public involvement is key to Europe's green transformation*, <https://bankwatch.org/citizens-observatory#report>
- Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, [2004], Articolo 131.
- Commissione Consiliare, [2022], Seduta del consiglio comunale di Genova del 19/10/2022 - 14:30, <https://www.comune.genova.it/content/mercoled%C3%AC-19-ottobre-2022-ore-1430>
- Comune di Genova, [2015], *Programma di Valorizzazione del Sistema Difensivo Seicentesco e delle Fortificazioni Esterne*, Comune di Genova, [Documento 1](#).
- Comune di Genova, [2016], sito del comune dedicato al programma di riqualificazione dei forti, <https://www.comune.genova.it/content/i-forti>
- Comune di Genova, [2022], *Studio preliminare ambientale della funivia Principe-Begato*, [Documento 7](#).
- Comune di Genova, [2023], Comunicato stampa su *Sviluppo Vallate* <https://smart.comune.genova.it/comunicati-stampa/sviluppo-vallate-ok-all%E2%80%99accordo-di-collaborazione-tra-comune-di-genova-e-regione>
- Convenzione Europea del Paesaggio, [2000], Articolo 1.
- Della Porta D., Andretta M., [2001], *Movimenti sociali e rappresentanza: i comitati spontanei dei cittadini a Firenze*, Rassegna Italiana di Sociologia, Rivista trimestrale fondata da Camillo Pellizzi, pp. 41-76, <https://www.rivisteweb.it/doi/10.1423/2558>
- Della Porta D., Rucht D., [2002], *The Dynamics of Environmental Campaigns, Mobilization: An International Quarterly* 7 (1): 1-14, pp. 3-4 <https://doi.org/10.17813/maiq.7.1.a2p473545718n577>
- Della Porta D., [2004], *Comitati di cittadini e democrazia urbana*, Soveria Mannelli (CZ), Rubettino Editore, pp.1-15.
- Dellepiane L., [2008], *Mura e fortificazioni di Genova*, Genova, Nuova Editrice Genovese.

- Diani M., [1996], *Linking Mobilization Frames and Political Opportunities: Insights from Regional Populism in Italy*, American Sociological Review, n. 61, pp. 1053-1069.
- Edward R., [1976], *Place and placelessness*, Londra, Pion.
- Feldman S., Turner D., [2010] *Why not NIMBY?*, Ethics, Place and Environment, 13, 3, pp. 251-266 .
- Fravega E., [2013], *Lagaccio, un quartiere in movimento*, Università degli Studi di Genova.
- Freudenburg, W., Pastor, S., [1992], *NIMBYs and LULUs: Stalking the Syndromes*, Journal of Social Issues, 48, pp. 39-61.
- Howarth D. [2000], *Discourse*, Buckingham, Open University Press.
- Il Post, [2023], *Trieste è in subbuglio per una cabinovia*, <https://www.ilpost.it/2023/10/03/progetto-cabinovia-trieste/>
- Kraft, M., Clary, B., [1991], *Citizen Participation and the Nimby Syndrome: Public Response to Radioactive Waste Disposal*, The Western Political Quarterly, 44, pp. 299-328.
- La Rosa M. V., [2021], *Contro la semplificazione*, rivista *Questione Giustizia*, <https://www.questionegiustizia.it/articolo/contro-la-semplificazione>
- Lodi C., [2023], Intervento riportato nell'articolo *Cremagliera di Granarolo fino a forte Begato? Lodi: "Soluzione più economica e sostenibile della funivia"* di GenovaToday, <https://www.genovatoday.it/politica/prolungamento-cremagliera-granarolo-forte-begato.html>
- Lombardini G., Moretti B., Pitanti M., [2021], *Possedere e trasformare: il ruolo della proprietà pubblica nelle grandi operazioni di trasformazione urbana a Genova*, in Perrone C., Masiani B., Tosi F., *Una geografia delle politiche urbane tra possesso e governo. Sfide e opportunità nella transizione*, working papers urban@it, vol. 12-2021, p. 93.
- Marramao G., [2008], *La passione del presente*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Mortari E., [2019], *Parco delle Mura, oltre un milione per il ripristino dei percorsi ginnici e il miglioramento dei boschi*, Liguria Business Journal, <https://liguria.bizjournal.it/2019/05/parco-delle-mura-oltre-un-milione-per-il-ripristino-dei-percorsi-ginnici-e-il-miglioramento-dei-boschi/>
- Oddi C., [2012], *Il paesaggio tra costruzione e conservazione. Il ruolo del turismo*, https://www.italianostraeducazione.org/wp-content/uploads/2019/01/021_Oddi_paesaggio-e-turismo_Termoli2012.pdf
- Piazza G., Andretta M., Lewanski R., Mosca L., [2003], *Protestare e argomentare: le campagne dei comitati di cittadini contro il traffico in quattro città italiane*, Rivista Italiana di Politiche Pubbliche n. 1, Roma, Carocci Editore, pp.65-99.
- Pellizzoni L., [2014], *Territorio e movimenti sociali. Continuità, innovazione o integrazione?*, Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, pp. 10-14, <https://www.openstarts.units.it/entities/publication/071309e7-bc42-443c-b8c0-b98d8157b910/details>
- Porcile I., [2016], *La valorizzazione del sistema difensivo e delle fortificazioni esterne di Genova (XVII-XIX)*, in DEFENSIVE ARCHITECTURE OF THE MEDITERRANEAN XV TO XVII CENTURIES, Vol. IV, Giorgio Verdiani Editore, DIDAPRESS, pp. 69-77.

- Profumi E., [2021], *Il Recovery plan? Una grande occasione in cui i cittadini sono relegati a semplici spettatori*, EconomiaCircolare, <https://economiecircolare.com/pnrr-dibattito-pubblico-partecipazione/>
- Raffo A., [2022], *Funivia sul Lagaccio: ne vale la pena?*, Wallout Magazine, <https://walloutmagazine.com/funivia-sul-lagaccio-ne-vale-la-pena/>
- Rosanvallon P., [2012], *Controdemocrazia. La politica nell'era della sfiducia*, Lit Edizioni, Roma, p.19; Titolo originale: *La contre-démocratie: La politique à l'âge de la défiance*, Parigi, Seuil, 2006.
- Sabidussi E., [2023], *Il progetto della funivia che spaventa Genova*, Italia che cambia, <https://www.italiachecambia.org/2023/12/progetto-funivia-spaventa-genova/>
- Salerno G. M., [2020], *Per una critica dell'economia turistica: Venezia tra museificazione e mercificazione*, Macerata, Quodlibet.
- Sanguineti I., [2023], Intervento su Goodmorning Genova, <https://youtu.be/4HDMde-Bxkc?si=bsbkbWB7gBcO7Jfz>
- Sicuro M., [2022], *Che cosa significa Nimby?*, La Svolta, <https://www.lasvolta.it/4346/che-cosa-significa-nimby>
- SIN (Snow Industry News), [2023], *Koblenz Cable Car Gets UNESCO Thumbs Up*, <https://www.snowindustrynews.com/articles/2023/oct/koblenz-cable-car-gets-unesco-thumbs-up/>
- Snow D.A., Benford R.D., [1988], *Ideology, Frame Resonance and Participant Mobilization*, in Klandermans B., Kriesi H., Tarrow S., *From Structure to Action*, JAI Press, pp. 197-218.
- Spina F., [2009], *Sociologia Dei Nimby: I Conflitti Di Localizzazione Tra Movimenti E Istituzioni*, Nardò (LE), Besa, pp. 13-28.
- Spinosa A., [2016], *Le funivie urbane sono una bella idea?*, CityRailways, <https://cityrailways.com/articoli/le-funivie-urbane-bella-idea/>
- Strassoldo R., [1993], *Le radici dell'erba*, Napoli, Liguori Editore, pp. 43-55.
- Toti G., [2024], video intervista dell'articolo *Genova: Rixi, Toti e Bucci incontrano Aponte. Sul tavolo il futuro del porto*, Telenord, <https://telenord.it/genova-rix-toti-e-bucci-incontrano-aponte-sul-tavolo-il-futuro-del-porto-67962>
- Varotto M., [2012a], *Geografie del declino civico? Il fenomeno dei comitati spontanei in Veneto*, Bollettino della società geografica italiana, Roma, Serie XIII, vol. V, pp. 43-58
- Varotto M., [2012b], *Comitati spontanei in rete. Le nuove forme di aggregazione e mobilitazione sul Web, tra rischi e opportunità*, in Cerretti C., Dumont L., e Tabusi M., *Geografia sociale e democrazia. La sfida della comunicazione* Roma, Aracne, pp. 55-62.
- Zamparutti A., (a cura) [2000], *Difendere l'ambiente nel Veneto: conflitti e comitati locali*, Quaderno 3, Osservatorio Veneto, Verona.

Documenti

- [Documento 1](#): Programma di Valorizzazione del Sistema Difensivo Seicentesco e delle Fortificazioni Esterne, Comune di Genova, [2015].
- [Documento 2](#): Studio di prefattibilità della funivia Principe-Begato, Comune di Genova, [2020].
- [Documento 3](#): Programma di Valorizzazione del compendio “Ex Caserma Gavoglio” – Riqualficazione e riuso: Ipotesi progettuali, Comune di Genova, [2016].
- [Documento 4](#): Osservazioni del comitato *Con i Piedi per Terra* relative all’impatto dell’intervento di cantierizzazione nell’area di Via Avezzana – Via del Lagaccio, [2023].
- [Documento 5](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative al rapporto del progetto con il tessuto insediativo ed il progetto di allargamento di Via del lagaccio previsto nel vigente Piano Urbanistico Comunale, [2023].
- [Documento 6](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative all’impatto acustico dell’opera durante la fase di esercizio, [2023].
- [Documento 7](#): Studio preliminare ambientale della funivia Principe-Begato, Comune di Genova, [2022].
- [Documento 8](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative alle interferenze visuali sui panorami vincolati, [2023].
- [Documento 9](#): Relazione paesaggistica della funivia Principe-Begato, Comune di Genova, [2022].
- [Documento 10](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative alla biodiversità ed al soccorso ultimo, [2023].
- [Documento 11](#): Piano di manutenzione della funivia Principe-Begato, Comune di Genova, [2022].
- [Documento 12](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative alle condizioni di ventosità che caratterizzano la valle del Lagaccio, [2023].
- [Documento 13](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative alle condizioni idrogeologiche dell’area ed all’impatto ambientale dell’opera, [2023].
- [Documento 14](#): Relazione geologica per il progetto della funivia Principe-Begato, Comune di Genova, [2022].
- [Documento 15](#): Osservazioni del comitato *Con I Piedi per Terra* relative alla sostenibilità della funivia come mezzo di trasporto, [2023].
- [Documento 16](#): Comunicato stampa della *Rete Genovese*, [2024].
- [Documento 17](#): Proposte emendative dell’Osservatorio Civico PNRR in relazione alla conversione in legge del decreto-legge 77/2021, [2021].
- [Documento 18](#): Proposte emendative dell’Osservatorio Civico PNRR in relazione alla conversione in legge del decreto-legge 13/2023, [2023].
- [Documento 19](#): Programma elettorale del sindaco di Genova Marco Bucci (2017-2022), [2017].

Ringraziamenti

Alla fine di questo elaborato, mi sembra doveroso dedicare uno spazio per ringraziare tutte le persone che mi hanno sostenuto durante la scrittura della tesi ed il mio percorso universitario.

Per prima cosa, vorrei ringraziare il mio relatore Mauro Varotto, per i suoi preziosi consigli e per la sua disponibilità. Grazie per avermi fornito spunti fondamentali nella stesura di questo lavoro e per avermi indirizzato nei momenti di indecisione.

Un grazie sentito va ai membri del comitato *Con i Piedi per Terra*, in particolare Antea Guzzi, Enrico Corraini e Danilo Peluffo, per la gentilezza e l'interesse dimostratomi durante l'intero lavoro e per tutto il tempo che hanno saputo dedicarmi.

Ringrazio l'assessore Pietro Piciocchi, per aver accettato di incontrarmi e dedicarmi del tempo durante il mio percorso di ricerca. La sua disponibilità è stata fondamentale per arricchire il mio lavoro.

Desidero rivolgere un affettuoso ringraziamento ai miei genitori, che mi hanno supportato costantemente in ogni fase della mia vita e del mio percorso di studi. La loro presenza, il loro incoraggiamento e il loro amore incondizionato sono stati fondamentali per il mio successo accademico.

Ringrazio la mia fidanzata Celeste Spada per essere stata la mia compagna di viaggio e il mio porto sicuro anche durante questo percorso. Il suo incrollabile amore e la sua sensibile comprensione mi hanno fornito sostegno e conforto quando ne avevo più bisogno.

Infine, vorrei ringraziare i miei amici Pier Vittorio Pampolini, Francesco Lunardi e Arianna Marinello per essere stati sempre presenti anche durante questa ultima fase del mio percorso di studi. Grazie per aver ascoltato i miei sfoghi, grazie per tutti i momenti di spensieratezza.