

Villanova

I cittadini progettano il loro quartiere

l'esperienza di un laboratorio di progettazione partecipata



Presentazione

Questa pubblicazione che presentiamo rappresenta la sintesi dell'incontro fortunato tra il bisogno di esprimersi ed essere ascoltati dei cittadini del quartiere Villanova e due Architetti, Carlo Brunelli e Giovanni Angelelli, attenti e pazienti nell'ascoltare, e preziosissimi nel coordinare ed elaborare i nostri bisogni e sogni.

L'oggetto del desiderio dei bisogni e dei sogni dei residenti di un quartiere che negli ultimi trenta anni è stato sempre più compresso dalle espansioni produttive della raffineria Api e di Trenitalia/Rfi non poteva che essere, in primo luogo, il mare e la spiaggia, elementi naturali che hanno opposto una "resistenza naturale" alla "fabbrichizzazione" del quartiere e della vita dei residenti.

La spiaggia ed il mare di Villanova, se considerati soltanto come elementi lambiti e soggiogati dalla raffineria Api e dallo scalo merci ferroviario, potrebbero far pensare soltanto ad una zona degradata e dalla scarsa utilità pubblica.

In realtà i residenti ed il comitato sono partiti dalla visione della spiaggia e del mare di Villanova, innanzitutto, come unica apertura di un quartiere da sempre "tagliato" in ogni direzione: verso Sud ed Ovest dalla linea ferroviaria per Roma e dallo scalo merci, verso Nord dalla raffineria Api.

E' pur vero che verso mare esiste ancora la barriera della ferrovia e dello scalo merci ma, per un residente del quartiere Villanova, è innegabile il valore aggiunto di poter uscire dalla propria abitazione e trovarsi a cinquanta metri da uno spazio aperto come il mare e la spiaggia e poterne godere in ogni stagione dell'anno!

Basti immaginare che cosa sarebbe stato un quartiere come Villanova se invece del mare ci fosse stata una zona edificata oppure un'altra porzione di zona industrializzata o percorsa da strade!

Forse non ci sarebbe stato neanche un quartiere!

Pertanto, ciò che i residenti ed il comitato hanno istintivamente percepito è che nella situazione del quartiere Villanova, pensare ad una trasformazione "produttiva" (porto turistico) della spiaggia e, conseguentemente, ad una modificazione radicale, significa soltanto privare il quartiere dell'ultima risorsa ambientale disponibile.

Dunque il punto di partenza (e di forza) della nostra riflessione è stata l'affermazione che la spiaggia ed il mare antistanti Villanova vanno difesi come un valore ambientale aggiunto del quartiere, della qualità della vita dei residenti.

Ciò è tanto più vero nel momento in cui acquista concretezza la prospettiva strategica di Rfi/Trenitalia dello spostamento degli scali merci ferroviari nel costruendo Interporto di Jesi, elemento che determinerà l'eliminazione delle due barriere infrastrutturali verso mare e verso monte.

Tale eliminazione, già da sola, determinerà una automatica valorizzazione del quartiere e della spiaggia che va vista non certamente come liberazione di spazi sui quali intervenire con una edilizia o infrastrutture nuovamente invasive e pesanti.

Crediamo che la spiaggia ed il mare di Villanova, anche se ora non sono una oasi ambientale, non per questo vadano cancellati.

Anzi, proprio perché il loro "declassamento" non è stato un evento naturale ed ineluttabile ma deriva direttamente dal connubio tra voraci strategie industriali e cecità programmatrice delle Amministrazioni pubbliche precedenti, oggi essi vanno difesi nei confronti di un ulteriore degrado.

Mare e spiaggia vanno protetti e valorizzati semplicemente come ricchezza ambientale.

Ovviamente, questo punto di vista dei residenti del quartiere e del comitato non è volto a precludere interventi di valorizzazione degli spazi pubblici.

Ed è proprio con queste premesse che è maturata questa esperienza di Progettazione Partecipata cercata ed affascinante, la quale rappresenta il frutto più significativo di anni di maturazione nella lotta in difesa del diritto ad una migliore qualità della vita e dell'ambiente in cui viviamo.

Il presidente dell'associazione
comitato quartiere Villanova

Loris Calcina

Premessa

La politica sociale europea dà molto risalto all'importanza della partecipazione collettiva nei processi decisionali, specie quelli riguardanti il territorio, riconoscendolo come uno dei fondamenti della democrazia. La convenzione di Aarhus ha posto la partecipazione dei cittadini ed il diritto all'informazione come componenti irrinunciabili dello "sviluppo sostenibile".

In Italia, dopo le esperienze di avanguardia degli anni '70 trainate da architetti di respiro europeo, come Giancarlo De Carlo, l'interesse degli urbanisti si distoglie sempre più dal progetto di città e dal contatto con la sfera sociale per focalizzarsi sulle tecniche giuridico-amministrative, finalizzate essenzialmente a supportare con la massima efficacia e rapidità le decisioni politiche operate dalle pubbliche amministrazioni.

Negli anni novanta si afferma rapidamente la procedura della "negoiazione" pubblico-privato come forma indispensabile per il governo del territorio, a fronte di una sempre maggiore debolezza, propositiva e finanziaria, della parte pubblica.

La parola d'ordine è "fare", e la si sente scandire nei comizi politici sia di destra che di sinistra. Con l'ingresso dei privati nella gestione della sfera pubblica si afferma, in particolare nelle amministrazioni locali, una visione neo-liberista che pretende di svincolarsi da ogni ostacolo burocratico ed ideologico. Una "*deregulation*" che spesso si nasconde dietro il principio di sussidiarietà.

I Piani regolatori sono scavalcati da forme sempre nuove di contratti (accordi di programma, patti territoriali, conferenze di servizio,...) che molto spesso finiscono col negarne i contenuti. Le nuove esperienze di pianificazione sono per lo più caratterizzate dalla discrezionalità della cogenza normativa. Tutto è rimandato alla concertazione, che avviene tra pochi soggetti politici (ma anche privati) intorno ai tavoli istituzionali; lontano dal dibattito pubblico, lasciando all'oscuro i cittadini.

Come evidenzia Edoardo Salzano, caratteristica di questi accordi negoziali "*è che enfatizzano il circoscritto e trascurano il complessivo, celebrano il contingente e sacrificano il permanente, assumono come motore l'interesse particolare e subordinano ad esso l'interesse generale, scelgono il salotto discreto della contrattazione e disertano la piazza della valutazione corale*".¹

L'adesione alle direttive europee sulla partecipazione dei cittadini alle scelte, come spesso accade in Italia, diviene una mera operazione di facciata;

una prassi che si deve fare, una “scocciatura” che assume nella maggior parte dei casi fisionomie grottesche. Di solito, una volta prese le decisioni e redatti i progetti, viene mandato un invito sbrigativo ad una conferenza (possibilmente in orari di lavoro), si distribuiscono questionari che pochi compilano e che sono accantonati o considerati in modo statistico.

Giancarlo De Carlo pone l’accento sulla responsabilità dei tecnici in questa mistificazione del processo partecipativo:

*“In Italia l’opposizione alla partecipazione è stata indubbiamente dura, ma questo è stato anche facilitato dalle posizioni deboli e dogmatiche di quelli che proponevano la partecipazione come processo meccanico ed automatico secondo il quale basta andare dalla gente, chiederle quali sono i suoi bisogni e poi trascrivere le risposte in progetti più grigi possibile. La partecipazione è molto più di così: si chiede, si dialoga, ma si “legge” anche quello che la vita quotidiana e il tempo hanno trascritto nello spazio fisico della città e del territorio...”*²

Superata in modo sbrigativo l’insidia di un confronto pubblico, i progetti scaturiti dagli accordi pubblico-privato, e quindi sostenuti da potenti capacità finanziarie e/o da forti interessi immobiliari, passano rapidamente le fasi di verifica, che si risolvono in sedute di due-tre ore nelle conferenze dei servizi.

Sono spesso progetti di “ristrutturazione urbana” che comportano massicce densificazioni, che non tengono conto del contesto, che propongono in ogni angolo della città lo stesso mix funzionale di residenze, uffici e commercio.

In tutta Italia, dopo la fase dello svuotamento dei centri storici, si assiste alla riapertura di grandi cantieri a ridosso delle mura urbane, nei tessuti della città borghese dove le vecchie fabbriche vengono demolite.

Gli artefici di questo ritorno sono gli stessi imprenditori che, dopo aver realizzato le immense periferie desolate, ritornano “in città”, con le stesse finalità speculative e con la stessa insensibilità che hanno caratterizzato l’urbanizzazione diffusa degli anni 60-70; con la stessa latitanza, se non proprio connivenza, delle amministrazioni pubbliche.

Oggi come allora, i progetti vengono presentati, con grande sforzo mediatico, come simboli dello “sviluppo” (adesso va di moda anche dire “sostenibile”).

Vengono chiamati architetti di grido per confezionare il prodotto e pubblicizzarlo al meglio.

1 Edoardo Salzano, “Fondamenti di urbanistica”, Laterza 1998

2 tratto da:

Marianella Scavi, I.Romano, S.Guercio, A.Pillon, M.Robiglio, I.Toussaint
“Avventure Urbane, progettare la città con gli abitanti”, Elèuthera 2002

Stavolta però c'è una differenza sostanziale. Non si tratta di campagne disabitate che si trasformano in città anonime, popolate da *gente* che è ben lontana dal formare una comunità.

Stavolta viene aggredita *la città*. Il patrimonio comune di un'intera cittadinanza. Sono luoghi abitati da generazioni, sono luoghi che hanno una storia antica, su cui si sono depositati affetti, su cui si è formata una cultura.

Di fronte alla violazione di un qualcosa che sente appartenergli, la *comunità* si ribella. Si coalizza, in difesa di un'opera d'arte, di una spiaggia incontaminata, di un'area verde, di una scuola, di un quartiere...

Il fenomeno dei comitati cittadini è recentissimo, ma si è diffuso con una intensità ed una pervasività senza precedenti.

La composizione dei comitati è assolutamente trasversale: ci sono intellettuali e operai, casalinghe e pensionati, giovani dei centri sociali e commercianti, esponenti di sinistra e di destra.

Nasce come reazione esasperata alla “deregulation”, al ritorno di nuove Tangentopoli, ma sta assumendo nuovi contorni.

Alcuni comitati durano lo spazio di una protesta, altri si rafforzano, comunicano sul web con altri gruppi di cittadini, si informano, iniziano a partecipare alla politica locale.

Difficile dire se l'aggregazione “contro” qualcosa abbia la forza di divenire aggregazione “per” qualcosa. Difficile capire se si tratta di un fenomeno destinato a produrre un cambiamento o sarà riassorbito nel tempo.

Senza dubbio però dimostra come la crisi del Paese non sia solo economica, ma soprattutto culturale ed istituzionale. I cittadini hanno perso la fiducia negli amministratori e, organizzandosi in difesa del bene comune, si dimostrano tanto più maturi e responsabili rispetto alla classe dirigente che li governa. A differenza di altri popoli europei che si disinteressano sempre più della cosa pubblica, gli italiani non sono stanchi della politica; ma sembrano essere stanchi di *questa* politica.

Per quanto mi riguarda, ho sempre creduto che l'architettura sia, come tutte le forme d'arte, espressione di civiltà. E' quindi la *civis* – la cittadinanza – il luogo in cui il *fare* architettura trova il suo senso più autentico.

Pertanto, quando il committente dell'architetto, privato o pubblico, si pone in contrasto con la *civis* non vedo altra scelta che stare dalla parte della cittadinanza, perché il significato del nostro operare è più importante del venire pagati a prestazione.

Villanova

Il quartiere di Villanova, a Falconara Marittima (AN), è un caso esemplare.

A partire dagli anni '50, l'abitato sorto agli inizi del '900 a ridosso della spiaggia e lungo la statale adriatica, ha visto crescere ed ampliarsi la raffineria Api, che è ormai giunta a ridosso degli edifici posti sul lato settentrionale.

Sugli altri due lati, che definiscono la forma triangolare del quartiere, si distendono gli scali merci ferroviari connessi alla linea ferroviaria adriatica ed alla Orte-Falconara, mentre verso l'alto, il cielo è occupato da un altro limite invisibile, quello del cono di volo del vicino aeroporto internazionale Raffaello Sanzio.

Villanova è oggi un quartiere in stato di assedio.

Come è facile immaginare, la pesante situazione ambientale ha causato un progressivo degrado fisico e sociale, con fenomeni di forte ricambio di popolazione residente e la crescente presenza di diverse culture e stili di vita.

Nel 2004 la popolazione residente era di 702 abitanti. La percentuale di votanti sugli aventi diritto è una delle più basse della zona; nelle ultime regionali 2005 ha votato il 64% degli aventi diritto contro una media comunale del 76%.

L'Amministrazione di Falconara ha da tempo lasciato il quartiere in uno stato di inerzia.

La scuola elementare è stata chiusa per ospitare attività civiche in attesa di più "adeguata" collocazione nel centro cittadino, con conseguente preclusione del primo e basilare contatto fra le

diverse culture.

Le piccole aree verdi sono collocate a ridosso dello scalo merci ed hanno l'odore di ruggine e lamiera tipico delle ferrovie. I bambini che vogliono comunque raggiungere queste aree devono attraversare la via Flaminia a loro rischio e pericolo, in mancanza di quelle precauzioni (dossi, semafori,...) per la limitazione della velocità veicolare presenti in tutto il resto di Falconara.

La spiaggia non è stata più curata. Per coprire il collettore fognario è stato effettuato un ripascimento in ghiaia su un originale fondo sabbioso ed è stata concessa ad associazioni locali la possibilità di costruire capanni privati. L'assenza di concessioni balneari ha infine favorito l'uso del litorale come deposito di imbarcazioni.

Il degrado della spiaggia di Villanova è aggravato da un'accessibilità a dir poco paradossale. Ancora oggi i cittadini per recarsi al mare devono percorrere angusti cunicoli, realizzati dalle ferrovie per lo scolo delle acque (denominati "ponticelli"), dove occorre camminare piegati per un centinaio di metri, dividendo anche il poco spazio con la condotta fognaria.

Nell'agosto del 1999 un forte boato sveglia gli abitanti di Villanova e di tutta Falconara. L'incidente alla raffineria API, che costa la vita a due operai, getta il quartiere nel terrore.

La gente, esasperata, rafforza l'azione del comitato di quartiere e, assieme ai residenti

due immagini del rogo del 25.08.99

- 1 - vista dal limite sud del quartiere*
- 2 - vista dal cuore del quartiere*
(Via Quadrio)

del quartiere di Fiumesino, si costituisce parte civile contro la raffineria.

La reazione delle amministrazioni locali è intensa ma breve, come l'emozione indotta dall'incidente sull'opinione pubblica regionale. Dopo il riconoscimento dell'Area ad elevato rischio di crisi ambientale, avente centro sul territorio falconarese, si arriva tranquillamente al rinnovo della concessione alla raffineria Api fino al 2020.

Nel frattempo il Comune di Falconara

pur denunciando l'incompatibilità della raffineria col territorio investe grandi energie per "riprogettare" le aree attorno all'impianto industriale, con soluzioni destinate a "cambiare il volto della città" che tuttavia si basano sul mantenimento della raffineria come unico elemento di continuità tra passato e futuro.

Per quanto concerne Villanova, l'opportunità di un ridisegno del quartiere è data dalla previsione di smantellamento

degli scali merci ferroviari, legata alla realizzazione dell'interporto di Jesi.

L'Amministrazione comunale si mette subito al lavoro, ma in una direzione completamente diversa da quella definita dal Piano regolatore e senza alcuna interlocuzione preliminare con i cittadini. L'obiettivo è quello di una operazione a forte connotazione immobiliare e gestita da pochi attori pubblici e privati – in questo caso l'amministrazione comunale e le ferrovie - come nelle migliori prassi della deregulation.

Per “confezionare” il prodotto viene chiamato un progettista di indiscussa fama internazionale, il catalano Oriol Bohigas, ideatore della riqualificazione del litorale di Barcellona e già impegnato nella vicina Senigallia per la riqualificazione dell'area portuale.

Il progetto viene conosciuto dai cittadini dapprima attraverso i giornali, e ciò conferisce subito la sensazione che Villanova è coinvolta in qualcosa di veramente *importante*. Finalmente si parlerà di Villanova per qualcosa di positivo e innovativo, non solo per il rischio industriale, l'inquinamento e il degrado.

I contenuti per stupire ci sono tutti: un nuovo porto turistico da cui potranno partire anche i traghetti per la Croazia; un nuovo fronte edilizio a mare con tanto di alberghi, negozi e ristoranti; lo spostamento della ferrovia adriatica (giusto per by-passare l'Api) con la nuova stazione ferroviaria alla spalle di Villanova.

Il quartiere si troverà inevitabilmente coinvolto in uno sviluppo socio-economico poderoso, caratterizzato da





nella pagina a fianco:

- 1 - via Quadrio e, sullo sfondo, la raffineria
- 2 - via Aspromonte: lo scalo merci ferroviario e la linea Ancona-Bologna dividono il quartiere dal mare
- 3 - via Aspromonte: la linea ferroviaria e uno dei due "ponticelli" di accesso al mare
- 4 - Ecco come i cittadini di Villanova oggi raggiungono la spiaggia

in questa pagina:

- 5 - manifestazione dei cittadini per denunciare la situazione di degrado del quartiere (novembre 1999)
- 6 - I serbatoi Api (epoca fine anni '70) lambiscono le case di Villanova (case dei ferrovieri- epoca metà anni '30)

nuovi flussi turistici, da occupazione, da un nuovo benessere.

L'iniziativa viene presentata in una conferenza aperta al pubblico.

Successivamente viene anche avviata una "consultazione partecipata" sul Contratto di Quartiere 2 che prevedeva interventi integrati al Piano Bohigas. In quella sede cominciano ad essere avanzate domande, richieste di chiarimenti cui fanno riscontro risposte contraddittorie.

L'iter partecipativo venne interrotto e il comitato decise quindi di analizzare il progetto per proprio conto.

E' proprio necessario e coerente uno sviluppo residenziale di queste dimensioni in adiacenza alla raffineria e sotto il cono di volo dell'aeroporto? E il porto turistico in una costa con evidenti problemi di erosione è proprio la soluzione più adeguata? E' proprio necessario ridurre la spiaggia, demolire alcuni edifici di interesse storico, costruire tra il quartiere e la costa impedendo la vista del mare?

Ma soprattutto: *è proprio questo che sognano i cittadini di Villanova?*



Nasce così l'idea di avviare un'esperienza di progettazione partecipata *vera*, fatta assieme dai cittadini, coadiuvati da tecnici disponibili a dare un supporto, per capire prima ancora di dire che cosa fare.

Soltanto attraverso formazione di un'idea di Villanova potrà emergere una

valutazione di quale strada percorrere a fronte delle possibilità offerte dall'ipotesi di smantellamento degli scali merci ferroviari.

Su questa base, senza idee preconcrete e con la massima apertura mentale, si è iniziato a lavorare.





in questa pagina il progetto che l'architetto Oriol Bohigas ha redatto su incarico dell'Amministrazione Comunale di Falconara (fonte: Comune di Falconara M.)

*in alto - planimetria di progetto
 3 - elaborazione grafica del progetto sulla foto n.1
 4 - elaborazione grafica del progetto sulla foto n.2*



nella pagina a lato

*1 - veduta aerea di Villanova da est
 2 - veduta aerea di Villanova sul fronte mare*

Metodo di lavoro e adeguamento progressivo.

Condurre un'esperienza di partecipazione implica la necessità di guidare l'attività verso un risultato concreto, e quindi di dotarsi di un metodo, ma anche la necessità che i cittadini siano i veri padroni della nave in modo che il risultato raggiunto sia il *loro* risultato.

I tecnici che sono chiamati a seguire l'esperienza di partecipazione sono tenuti in primo luogo ad ascoltare, quindi a riflettere e capire, per poi farsi interpreti dei desideri espressi dai cittadini.

Sbagliato è affermare che il progetto che ne scaturisce è il *progetto fatto dalla gente*. La capacità di legare assieme le molte questioni in gioco appartiene agli architetti ed al loro bagaglio culturale. L'importante è che i cittadini, alla fine, vi possano riconoscere la loro idea di Villanova, un'idea individuale e sociale. Il patrimonio comune preziosissimo che permette di guardare con fiducia al futuro di un luogo.

E' stato fornito un programma di incontri, per fissare i tempi delle decisioni da prendere, ma poi, in massima parte, è stata la discussione a precisare i passi da compiere.

Di fondo c'è stata la volontà di azzerare ogni predeterminazione, partendo dalla sola ipotesi che gli scali merci andranno via.

Nonostante molte esperienze di partecipazione, in special modo quelle di volontariato, nascono come reazione civica contro progetti imposti dalle

amministrazioni territoriali, è infatti di fondamentale importanza evitare che l'iniziativa si muova "contro" qualcosa, ma "per" qualcosa.

alcune immagini sull'attività del laboratorio di progettazione partecipata:

- 1 - sopralluogo con i tecnici nella zona nord del quartiere
- 2,3 - alcune fasi della discussione nella sede del comitato
- 4 - sopralluogo con i tecnici sulla spiaggia
- 5 - si inizia l'elaborazione del plastico rappresentativo del progetto



2



3



4



5



L'attività di partecipazione e la costruzione del progetto

Il primo incontro è stato un'occasione di informazione data dai tecnici sulle questioni in gioco, i programmi, i piani delle Amministrazioni, al fine di offrire a tutti una comune conoscenza dei fatti.

Il secondo incontro si è svolto in forma di discussione attorno agli elementi, ai rapporti che, a giudizio degli abitanti, identificano Villanova.

All'inizio sono emersi soltanto i noti elementi di problematicità, quelli di cui parlano i giornali – l'Api, il rumore, il degrado, la disgregazione sociale -.

Il compito dei tecnici è stato qui decisivo, stimolando una maggiore attenzione sugli aspetti positivi, legati anche alla memoria, facendo notare che alcuni edifici sono comunque interessanti, che le strade sono più tranquille che altrove, che lì vicino c'è il mare,...

E' affiorato rapidamente via via con più forza un legame affettivo con il quartiere e con la sua storia. Un legame individuale e nascosto che è diventato rapidamente un sentimento pubblico, sociale.

E' come se si fosse spezzata una forma sottile di omertà, per la quale ognuno si vergognava di dichiarare il bello di Villanova e l'orgoglio di abitarci, tanto era forte e consolidata nell'opinione pubblica l'immagine negativa del quartiere.

Sono emersi molti elementi qualificanti e gradevoli: il tessuto edilizio fatto di piccoli edifici per lo più a due piani, le ville e le palazzine dei primi del '900 ubicati nel lato più prossimo a Falconara, i vecchi

luoghi del lavoro come l'area ex Antonelli, l'area della ex fabbrica Filippini e la ex squadra rialzo delle ferrovie, la dimensione sociale di vicinato che unisce in particolare le famiglie che abitano a Villanova da più tempo.

Ma soprattutto si è rivelato un legame molto forte, per certi versi inaspettato, con il mare.

Un legame idealizzato ma anche reale. I cittadini di Villanova d'estate si incontrano quasi più sulla spiaggia che nelle vie del quartiere.

Meno importante viene giudicato il rapporto con il resto di Falconara. Quasi del tutto assente quello con il retroterra vallivo.

Gli abitanti del quartiere si mostrano orgogliosi di una loro identificabilità all'interno di Falconara (forse anche per reazione ad un complesso di inferiorità rispetto agli altri quartieri).

Questi primi confronti hanno indotto i tecnici ad alcune riflessioni.

E' emerso che il legame con il mare trova evidenti riscontri nella forma stessa del quartiere. Le strade che si dipartono dall'asse di via Flaminia puntano tutte verso il mare, interrotte dalla presenza dello scalo merci. L'architettura urbana di Villanova desidera di relazionarsi al mare, così come lo desiderano i suoi abitanti.

I tecnici hanno deciso allora di lavorare su questo rapporto proponendo ai cittadini tre diversi scenari di assetto che esplicitassero questo possibile rapporto nell'ipotesi che lo scalo merci non ci fosse più:



1

alcuni esempi di aspetti qualificanti e caratterizzanti del quartiere di Villanova:

- 1 - villino su via Aspromonte*
- 2 - edificio su via Flaminia (di cui si prevede la demolizione per realizzare il by-pass ferroviario)*
- 3 - giardini e spazi di vicinato*
- 4 - la spiaggia di Villanova (dove si prevede la realizzazione del porto turistico)*



2



3



4

- l'ipotesi di un porto turistico con un nuovo fronte edilizio a mare (una schematizzazione del progetto Bohigas)
- l'ipotesi di una spiaggia con un lungomare e attrezzature sportive-ricreative nel verde
- l'ipotesi intermedia, con la spiaggia attrezzata come al punto precedente ed un piccolo approdo per le barche dei falconaresi

Sono stati sottolineati i punti di forza e di debolezza, con particolare attenzione alla fattibilità economica delle operazioni.

La documentazione relativa ai tre scenari è stata consegnata ai cittadini durante il terzo incontro, che si è svolto all'aperto, come un sopralluogo, per le strade del quartiere e sulla spiaggia, con la richiesta a ciascuno di portare le proprie deduzioni nel successivo incontro.

Nel quarto incontro la discussione, animata e profonda, si è decisamente orientata verso la terza ipotesi, per una maggiore attenzione alle esigenze dei piccoli proprietari di barche e pescatori amatoriali rispetto alla seconda.

I tecnici hanno posto in evidenza la necessità di verificare la sussistenza di eventuali vincoli di distanza tra il porticciolo e la raffineria.

E' stata quindi predisposta una richiesta specifica alla Capitaneria di porto di Ancona che ha precisato come i vincoli relativi alle distanze (nella quale ricadrebbe anche il porto del progetto Bohigas) possono essere rivisti sulla base di specifici progetti.

Al termine dell'incontro i tecnici hanno cominciato a disegnare su una mappa del quartiere i punti derivati dalla discussione. L'elaborato, chiamato *carta di lavoro*, è stato via via arricchito e modificato insieme ai cittadini.

Per garantire una migliore comprensione degli spazi anche da parte di chi non è abituato a leggere le carte, si è deciso di avviare la costruzione di un plastico del quartiere in scala 1:500. L'idea ha coinvolto ed appassionato in modo particolare i cittadini che in quel modo si sono sentiti pienamente artefici e partecipi della definizione del progetto.



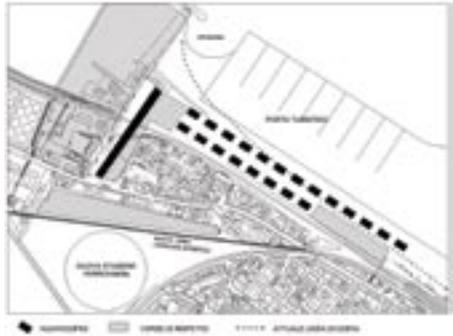
SOLUZIONE 1

PUNTI DI FORZA

- finanziamento privato dell'operazione
- possibilità occupazionali
- possibilità di indurre una riqualificazione e caratterizzazione del quartiere

PUNTI DI DEBOLEZZA

- occultamento del mare coi nuovi fabbricati
- il porto può essere anche vettore di degrado sociale ed ambientale
- riduzione della spiaggia balneabile
- impatto sulle condizioni marine (inquinamento, dinamiche della costa)



SOLUZIONE 2

PUNTI DI FORZA

- potenziamento della spiaggia come attrezzatura a servizio del quartiere e della città
- possibilità occupazionali nel settore ricreativo e sportivo
- realizzazione di cinture verdi di adeguato spessore e qualità

PUNTI DI DEBOLEZZA

- necessità di sostegno finanziario pubblico dell'intera operazione
- necessità di opere per minimizzare l'impatto della ferrovia adriatica
- mancanza di aree per le imbarcazioni locali
- necessità di vigilanza sulla zona costiera



SOLUZIONE 3

PUNTI DI FORZA

- mantenimento e miglioramento della spiaggia (a bassa quantità di attrezzature)
- possibilità occupazionali
- Villanova si integra in modo più diretto e autorevole con le attività della piccola nautica e con Falconara

PUNTI DI DEBOLEZZA

- necessità di sostegno finanziario pubblico dell'intera operazione (minore della soluzione 2)
- necessità di opere per minimizzare l'impatto della ferrovia adriatica
- necessità di vigilanza sulla zona costiera
- possibili interferenze con la presenza della raffineria





- 1 - nuova area per commercio e servizi
- 2 - nuovi edifici residenziali (sostituzione)
- 3 - ponte di Castellaraia e nuovi edifici
- 4 - spazi ricreativi e per lo sport
- 5 - nuovo fronte edilizio e piazza
- 6 - corte attrezzata e sottopasso pedonale



il disegno scaturito dall'esperienza di progettazione partecipata.

Gli elementi - base del progetto sono:

- *il lungomare pedonale-ciclabile con spiaggia libera e attrezzature ricreative nel verde al posto degli attuali scali merci*
- *il nuovo sistema di sottopassi alla ferrovia*
- *il nuovo polo ricreativo al termine di via Monti e Tognetti, con recupero dell'edificio della ex squadra rialzo delle ferrovie*
- *i nuovi collegamenti pedonali-ciclabili tra Villanova e Falconara (3 - 6)*
- *la realizzazione della nuova strada adriatica in trincea, nell'area dello scalo merci a monte*
- *il recupero dell'ex area Antonelli insieme alla riconversione dell'area ex Filipponi*
- *la creazione di una nuova piazza (5)*
- *la ristrutturazione di alcuni edifici (viola)*

Le fotocopie in basso mostrano il rapporto visivo con il mare nei diversi casi: (esempio di via Campanella applicabile in tutte le strade disposte verso il mare)

- 1 - *situazione attuale*
- 2 - *senza gli scali merci e la ferrovia (anche con metropolitana di superficie)*
- 3 - *senza ferrovia ma con l'edificazione prevista dal progetto Bohigas*
- 4 - *senza lo scalo merci e con la linea ferroviaria alzata di un metro circa*



3



4



*Elaborazione grafica su foto aerea del progetto scaturito dal laboratorio di partecipazione
L'immagine in basso verifica la possibilità e la compatibilità di ricavare un approdo protetto
a servizio dei diportisti falconaresi.*

Conclusioni

L'elaborazione finale non è che una rappresentazione – una delle possibili rappresentazioni – del quartiere che i cittadini vorrebbero.

Il progetto ha recepito quelle ipotesi del Piano di recupero redatto dal Comune e compatibili con il nuovo disegno complessivo.

Alla fine, come ultima verifica, i tecnici sono tornati sul progetto Bohigas per misurare la “distanza” tra quel progetto e l'elaborazione derivata dall'attività di partecipazione. Per verificare se ed a quali condizioni quella distanza fosse colmabile.

Dopo un netto rifiuto da parte dei cittadini dell'idea stessa del porto turistico e del nuovo fronte a mare, l'osservazione avanzata dai tecnici circa una maggiore fattibilità economica della soluzione Bohigas è stata duramente contestata.

In primo luogo perché i beneficiari dei vantaggi economici non sarebbero i cittadini di Villanova, ma anche perché, è stato ripetuto con decisione, le ragioni economiche sono viste come secondarie rispetto alla qualità ed alla vivibilità dello spazio urbano.

I cittadini rifiutano le considerazioni circa la minore fattibilità del *loro* progetto rivendicando un “risarcimento” pubblico (chiamata in causa è soprattutto la Regione) per essere costretti a subire i danni ambientali derivanti dalla scelta di confermare la concessione alla raffineria e di riconoscerlo come il principale *polo energetico* a servizio dell'intera Regione.

A tale riguardo i cittadini hanno chiesto quanti soldi, di quelli stanziati dopo l'incidente del 1999 per l'area ad elevato rischio di crisi ambientale, sono stati impegnati per migliorare la qualità della vita dei residenti.

I tecnici non sono riusciti a riportare alcun esempio concreto.

E ancora qualcuno si chiede perché la gente di Villanova si senta delusa e abbandonata dalle Istituzioni.

Non spetta a noi valutare se la distanza emersa tra il progetto Bohigas, promosso dall'Amministrazione comunale, ed il progetto del quartiere sia colmabile o meno. Saranno gli Enti interessati, se vorranno, a cercare le vie per individuare la soluzione.

Abbiamo voluto offrire questa esperienza di progettazione partecipata alle pubbliche amministrazioni, non solo a quella di Falconara, come contributo ad un auspicabile rafforzamento del legame tra la popolazione e le rappresentanze istituzionali, come sorpresa positiva e beneaugurante per i destini della democrazia locale, come prospettiva per l'azione politica.

Al di là della portata e dello spessore dell'esperienza – tenuto conto dei limiti propri di un'azione di volontariato - resta la dignità, la maturità e la disponibilità con cui i cittadini l'hanno affrontata, dimostrando di meritare una maggiore e più sincera attenzione da chi è chiamato ad amministrare la *res publica*.

Quaderno dei comitati

edito dal comitato quartiere di Villanova:

supplemento a Urlo
mensile di resistenza giovanile
n.124 settembre 2005

Iscrizione al registro del Tribunale di Ancona
al n.5 del 31/3/1993

direttore responsabile:
Giampaolo Milzi

REDAZIONE:

via F.Campanella n.2
60015 Falconara M. (AN)
tel. 3339492882

em@il: com.villanova@libero.it
www.comitati-cittadini.net

stampa Flamini - Osimo