Tavolo tematico mobilità/viabilità Genova 20 giugno 2015

Verbale a cura di Ermanno Segalini, referente Voglio la Gavoglio

Nella stesura del verbale si è tenuto conto anche dei seguenti materiali ricevuti:

report a cura di Laura Graffigna

report a cura di Laura Rosasco,

intervento trascritto di Carlo Auletta

intervento trascritto di Giampiero Parodi

contributo architetto Roberto Burlando

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Introduzione Generale (prima dell’inizio del lavoro dei tavoli)**

**Maria Carla Italia**, assessore municipio Centro-est

saluti dal municipio

coesione: obiettivo comune, proposta sostenibile e realizzabile

lavoro insieme: municipio, cittadini, comitati e comune

ruolo attivo del municipio nel percorso e nella gestione di piazzale Italia e costruzione della casa di quartiere

**Corsi,** architetto, comune di Genova

da subito si può emanare il bando, la sovrintendenza si riserva il diritto di controllo sul vincitore

**Salvatore Fraccavento**, Gruppo Amici Lagaccio

chiede l’autorizzazione temporanea per l’uso del piazzale in attesa dell’espletamento dei tempi del bando; la possibilità è organizzare eventi per i quali chiedere autorizzazione; cita l’interessamento dell’assessore Piazza per la proposta di un mercato rionale

**Enrico Testino**, rete Voglio la Gavoglio

sottolinea come il comitato abbia una natura propositiva e ricorda i risultati già ottenuti:

cambiamento del Puc

delibera comunale su Linea Guida

realizzazione dei tavoli di partecipazione per la fase di progettualità

**Gigliola Vicenzo**, ufficio partecipazione comune di Genova

dà il via ai lavori dei due tavoli, sottolineando che tutto il percorso è una ricchezza per il quartiere

il materiale relativo al piano di valorizzazione della Gavoglio si trova sul sito [www.urbancenter.comune.genova.it](http://www.urbancenter.comune.genova.it)

ricorda che l’amministrazione ha scelto di fare un procedimento amministrativo dove il comitato ha una “voce”

l’istituzione di un percorso di partecipazione non era scontato ma è stato volutamente deciso, il Comune non è l’unico attore: la sovrintendenza darà un vaglio tecnico

sono previsti ancora molti passaggi istituzionali: municipio, giunta, consiglio

la tempistica di percorso, tre fasi:

* presentazione (marzo- maggio) con delibera di giunta, consiglio municipale, seminario in Parrocchia con referenti dell’amministrazione
* ascolto/condivisione (giugno - settembre)
* elaborazione linee guida (ottobre - novembre)

ora siamo nella seconda fase:

* partecipazione ai tavoli tematici e workshop
* a luglio incontro/tavolo di coprogettazione
* a settembre momento di restituzione pubblica da parte del comune (evento pubblico)

(inviare i contributi entro il 15 luglio al comune scrivendo a urbancenter@comune.genova.it)

i due tavoli: socialità/bisogni e mobilità/viabilità sono condotti da due facilitatori: dott.ssa Penco e dr Bonabello, da due tecnici: Corsi e Furloni e da due referenti della rete: Ermanno Segalini e Salvatore Fraccavento

esistono due temi trasversali ai tavoli che sono Sostenibilità Economica e Funzioni locali e/o cittadine opportune nell’area ex Gavoglio

 gli architetti Corsi e Zarino, tradotti gli esiti della partecipazione, li inseriranno nella sintesi/analisi SWOT.

**Tavolo tematico mobilità/viabilità**

**Marco Traverso**, architetto, Giovani Urbanisti

quartiere difficile da vivere se non residenti, chiuso in alto e in basso da due strettoie;

uno che non abita al Lagaccio cosa ci viene a fare, mancano motivi di interesse

invadenza delle auto in sosta sia rispetto al traffico veicolare che ai percorsi pedonali

in via del Lagaccio non c’è un doppio senso ma un senso unico alternato

posteggi trasversali al senso di marcia di via del Lagaccio: scelta errata non solo dal punto di vista del traffico veicolare, in quanto rubano spazio, ma anche dal punto di vista estetico, così com’è via del Lagaccio è proprio brutta, occorre migliorarne l’aspetto; in questi giorni via bari è libera per l’asfaltatura: è larghissima: cambia la prospettiva

riqualificare area ex SATI per parcheggio automobili, per altre are non creare parcheggi ma zone sosta con la previsione di una futura riconversione

il quartiere è vicino a nodi di trasporto importanti ma i collegamenti sono difficilissimi: c’è un centro sportivo in via bianco ma l’autobus si ferma prima, giro dell’oca per arrivare a principe;

quartiere connotato da una eccessiva edificazione, molte unità immobiliari risultano in vendita: occorre affrontare e dare un valore alle demolizioni

è stato recentemente a NY che ha fatto un grande lavoro di riqualificazione, bisogna cambiare la percezione della periferia

superare la sensazione di periferia attraverso il potenziamento del trasporto pubblico in collegamento con metropolitana e cremagliera: ascensore tra la stazione ferroviaria sotterranea e la cremagliera

alcune idee: creare una pista ciclabile su mezza costa, creare un mercato coperto nel proiettificio

**Cristina Camisasca**, architetto

ricorda che nella sua tesi incentrata sull’errore urbanistico, parlava proprio dell’edificio della ferrovia che chiude il quartiere, il c.d. palazzo rosso;

occorre alleggerire il quartiere con demolizioni, inserire delle aree di respiro, aumentare le aree destinate a verde e favorire la mobilità pedonale;

la sostenibilità deve essere economica, ambientale e soprattutto sociale, la caserma è da aprire per il quartiere

**Ermanno Segalini**, Voglio la Gavoglio

positivo che cittadini e tecnici si trovino a parlare sulla trasformazione/sviluppo della gavoglio, anche in termini di viabilità

auspica che i soggetti “decisori” tengano poi conto delle richieste dei cittadini e non assegnino l’area ad un “finanziatore costruttore”

necessità di ripristinare gli antichi percorsi pedonali con inserimento di collegamenti tra le pedonalità sui versanti est e ovest, potenziamento di sistemi meccanizzati di salita, uso e senso turistico delle mulattiere, eventuale e progressiva isola pedonale, limitazione del traffico

i parcheggi solo a monte e a valle della caserma

la linea 35 nelle ore di punta è un inferno, la linea 54 dovrebbe arrivare in via Napoli, alleggerire il traffico e collegare Oregina e Granarolo con allargamento della strada in alto ed eventuale abbattimento dell’angolo di roccia che la “chiude”

**Salvatore Perri**, cittadino

abita in una strada larga m. 1,60 compreso auto posteggiata

viabilità priorità assoluta, presenza di tappi che chiudono il quartiere a nord e a sud

occorre aprire le vie di accesso al quartiere prima degli interventi interni alla caserma

priorità ad una strada che comunichi con Oregina e Granarolo e relativo bus di collegamento che arrivi direttamente in centro: allargare le strade laterali o prevedere una strada interna alla caserma

sarà necessario considerare i costi, ma capire anche cosa si può cominciare a demolire.

**Angelo Chiapparo**, Quartiere in Piazza

dal 2009 insieme ad altre 25 associazioni è stato prodotto un documento: “Quartiere senza muri”, agli atti, frutto di condivisione maturata in un lungo percorso

quartiere sigillato che ha bisogno di respirare, abbattimento del palazzo rosso

favorire la circolazione dei cittadini verso la città e della città verso il Lagaccio: pensare insieme a forme alternative al mezzo privato: mezzi pubblici, ascensori, cremagliere, crose, mulattiere

prima di pensare a parcheggi nell’area della caserma si utilizzino le strutture esistenti: ex Sati;

allargamento di via del Lagaccio e sbocco di via Ventotene con collegamento a via Napoli

priorità: area prevalentemente a verde liberata dalle costruzioni; demolizione di tutto quanto è demolibile, sogno realizzabile anche con non ingenti risorse

la ”piazza” intesa come “parco” in collegamento con quello del Peralto con recupero del sentiero esistente: intervento possibile e poco oneroso

riqualificare la vita delle persone

**Carlo Lauletta**, La Fratellanza Artigiana Genovese

il Lagaccio non ha una piazza, si potrebbe intervenire sul frontale, alleggerendolo, facendo ad esempio delle arcate, andando a vedere all'interno dei vincoli storici cosa si può modificare, ottenendo così una grande piazza comprendente piazzale Italia, l’area corrispondente al piano terra del frontale della caserma e l’area tra la parrocchia e il frontale stesso

le macchine vanno fermate prima della caserma Gavoglio: a monte dalla caserma, ex Sati, palazzo ferrovie da abbattere parzialmente, nuovo parcheggio presso stazione Principe, all’interno solo parcheggi interrati con copertura a verde

occorre collegare direttamente la zona bassa/ferrovia con Lagaccio e, attraverso l’ampliamento della rete stradale, con la zona alta

i servizi all'interno dell'area Gavoglio non dovranno essere attrattori di nuovo traffico

il completamento e allargamento della sede stradale deve consentire il transito di mezzi pubblici

per la riduzione del “peso” delle macchine: allungare il percorso del bus 54 fino al capolinea 39 e/o 35, o ampliare l’attuale 54 circolare a piazza don Acciai e zona expo

funivia Principe - parco del Peralto con soste e collegamenti ai vari livelli anche con cremagliera Granarolo e altri mezzi pubblici

rivalutazione dei percorsi pedonali, sistemando e recuperando le vecchie crose, oggi per lo più degradate, recupero e messa in sicurezza dei marciapiedi

scale e scalette rappresentano anche delle pesanti barriere architettoniche per gli anziani, occorre privilegiare la mobilità verticale con ascensori da Gavoglio per via Ventotene, via Napoli e via Bari

esempio: scalinata Lagaccio via Ventotene, vincolata, pericolosa, barriera architettonica, occorre ascensore

ricavare una grande piazza/parco centrale a monte di piazzale Italia, circondata di verde: baricentro da dove possano confluire ascensori su via Bari e via Napoli, collegamenti pedonali ripristinando le crose, piste ciclabili, collegamenti con Peralto e Sistema dei forti

la questione attiene alle funzioni che saranno attivate all’interno, l’importante è non creare un non luogo, modello giardini Baltimora, i c.d. giardini di plastica

**Salvatore Pandolfo**, Voglio la Gavoglio

allargamento di via del Lagaccio per avere due sensi di marcia e strada di collegamento a via Ventotene, così da arrivare agevolmente in via Napoli

linea bus 54: da Caricamento fino al 35

ascensori, ripristino delle crose, collegamento sponda destra e sinistra

soluzione parcheggi prima della caserma: il problema è l’intasamento delle macchine, bisogna levarle dalle strade, utilizzare l’ex deposito della sati, 150 posti auto, buttare giù il “tappo rosso”

alimentare il commercio altrimenti il quartiere muore per soffocamento e in futuro ci saranno solo albanesi e marocchini

bisogna interrogarsi su cosa ha bisogno la gente che vive qua, creare poli di attrazione è importante, ma moralmente bisogna chiedersi di cosa la gente ha bisogno, priorità ai bisogni delle persone (ambulanze, ambulatorio)

**Giampiero Parodi**, per via Ventotene,

sono passate 4 generazioni da quando si parla di trasformazione della ex Gavoglio senza che nessuno ascoltasse seriamente la gente del quartiere e facesse cose semplici necessarie già 30 anni fa;

partendo dal mare subito si nota un grande tappo, il palazzo Rosso di RFI;

in prossimità della stazione sono stati fatti interventi molto strani, park interrati con una dispersione di risorse enorme che attireranno traffico senza aver pensato ad una nodo funzionale;

il vecchio passaggio pedonale con la stazione (in palazzo rosso) è da tempo chiuso al pubblico, la funicolare non è collegata alla stazione;

in molte città i collegamenti ferroviari sono chiusi: non si e pensato a coprire la stazione creando spazi vivibili e viabilità;

fra la stazione e la piazza della chiesa S Giuseppe esistono dei tunnel di servizio, che potrebbero essere utilizzati come percorsi metrò su gomma, oppure altro;

insoluto problema da sempre sono i park: esistono diverse possibilità: ex Sati oggetto di interventi parziali degli anni scorsi oggi in abbandono ed ex deposito AMIU: in poco tempo forse circa 300 auto avrebbero un luogo dove stare;

non esiste una piazza, esiste ancora la vecchia “crosa” che sale verso via Ventotene, bruscamente interrotta, e demolita nella parte alta sotto alla vegetazione;

la scuola Mario Mazza non ha un accesso carrabile dal basso, davanti la scuola, in via Napoli, non si può restare neppure il tempo di lasciare i nostri figli;

aprire una viabilità che sale davanti alla ex caserma e raggiunge via Napoli passando sotto al civ. 85 di via ventotene, con un ramo che va in via Napoli ed uno che passa davanti alla scuola e si collega con la viabilità della Pam, migliorerebbe la vita di tutti compresa la sicurezza

sul lato sx fronte ingresso ex caserma, via Lagaccio, se fosse demolito il tratto non storico, la viabilità potrebbe essere aperta a doppio senso, ed andando avanti, un naturale adeguamento del tratto di connessione fra salita Capra e via del Lagaccio permette di creare spazi per auto e una viabilità non pericolosa anche per i pedoni, la zona dovrebbe essere già nella disponibilità del Comune

il vincolo non deve vessare la cittadinanza: l’edificio ad A rovesciata, non è l’edificio storico, ma frutto di adeguamenti facilmente individuabili dalle chiavi degli archi

sono stati evidenziati segni di cedimento del ponte don Acciai, si potrebbe abbattere e utilizzare l’anello circolare intorno ai campi del Lagaccio, la vecchia strada oggi chiusa

per migliore i collegamenti fra il basso l’alto del quartiere, oltre che al solito ascensore inclinato si potrebbe pensare un sistema di tunnel e ascensori in pozzo, oggi la tecnologia con il “rease broing” permette di fare pozzi sino a 3- 4 metri di diametro in spazzi ristetti e poco invasivi sino a 150 metri di profondità, collegare via Bari con Lagaccio oggi è possibile. Gli abitanti di via Ventotene si aspettano un ascensore che colleghi la via dal 51 a piazza Italia

importante, anche al fine di recuperare fondi per gli interventi, il quartiere è quasi completamente privo di fognature separate fra acque di rivo e fogna, (inviare acqua dei rivi alla depurazione forse dovrebbe essere oggetto di maggiore attenzione)

utilizzare i locali disponibili della caserma; per la realizzazione del parco

per il parco ci sono già materiali che potrebbero essere utilizzati per il riempimento e la costruzione del parco verde, anziché portarli a Cairo Montenotte: i materiali di demolizione terzo valico, autostrade

l’auspicio è che si lavori su progetto di riqualificazione indipendentemente da tornaconti economici

un grande sogno: collegare il futuro “Central Park” di Genova dalla metro con metro su gomma fino alla chiesa, poi ascensori per Via Bari, Ventotene, Via Napoli, e seggiovia per il forte Begato, avremmo un buon servizio, e molte persone che passerebbero per i Forti (solo con i turisti probabilmente si ripagherebbero i costi).

**Alessandro Dini**, Quartiere in Piazza

migliorare la viabilità per la sicurezza: l’ambulanza non passa per le macchine in doppia fila

bisogna ragionare sul quartiere: mettere in comunicazione le zone urbanistiche contermini di San Teodoro, Oregina, Lagaccio, via Napoli, creare ascensori, riutilizzare crose, scalinate e mulattiere

nel caso la caserma diventi un polmone verde saranno da ripensare le linee 32, 35, 54, altrimenti senza un’adeguata comunicazione la caserma non risulterebbe usufruibile

teme il richiamo dell’imprenditoria come possibili finanziatori, ulteriori  attività commerciali (tipo PAM) creerebbero ulteriori danni al quartiere, il privato fa quello che gli conviene chiede rassicurazioni/garanzie all’amministrazione pubblica

**Anna Corsi**, architetto, Comune di Genova

Il privato fa quello che gli consentiamo di fare.

**Oreste Caroleo**, cittadino

abita nel quartiere dagli anni 60

richiama attenzione sul fatto che alla fine del percorso sarà il demanio che autorizzerà

dal 2002 la Sati è stata acquisita dal Comune, si potrebbero ricavare più di 100 posti auto, in 14 anni la parte bassa del deposito ha prodotto per Genova-parcheggi un ricavo di 800.000 €

il quartiere chiede risposte anche in merito a precedenti promesse politiche: in passato un attuale Ministro e gli esponenti del Comune hanno detto che la caserma era già nostra

stiamo aspettando il morto, in salita capra è difficile anche mettere uno specchio, i cittadini sarebbero disposti a farlo direttamente

la passerella, recentemente installata, è sbagliata, quando piove diventa una pista di bob

sono stati creati 20 posti macchina ma 3 di quelle macchine sono sotto sequestro

ostello della gioventù, casa della salute che prima era in via Don Minetti poi è stata tolta

**Silveria Bosso**, Quartiere in Piazza

ci sono tappi a monte e a valle, arrivare al Lagaccio è difficile

dietro c’è forte Begato si potrebbe creare un collegamento dalla caserma anche per croceristi, scolaresche, gite scolastiche attraverso una seggiovia, ovovia

occorre prevederlo nel progetto anche se non realizzabile subito

perché non pensare ad un collegamento veloce con l’acquario

fare ascensori è diventato più difficile

nel proiettificio al mercato preferisce una sala polivalente, cinema, teatro, per tutta la città

**Gian Michele Farinini**, laureando in architettura, tesi sulla caserma Gavoglio

nel quartiere non c’è una piazza e nella caserma c’è il vincolo della Sopraintendenza anche se la struttura inizialmente era ad H ora è ad A, il vincolo di per sé non esclude la possibilità di modifiche strutturali

il quartiere è di difficile accesso, c’è il “tappo rosso”, il traffico in via Avezzana è un senso unico senza sfogo, ora il doppio senso non è possibile

è già previsto un ascensore inclinato Gavoglio-via Napoli, se ne potrebbe fare un altro Gavoglio-via Bari

parcheggi in zone a valle e a monte, lasciando una viabilità centrale di passaggio

bisognerebbe collegare il Lagaccio a Principe, non si è in periferia ma a ridosso del centro

riflettere sulle destinazioni d’uso dell’area e il piano finanziario

frazionare l’intervento in tanti lotti da concludersi in tempi definiti è meglio che tutto insieme con tempi indeterminati

ora la caserma è chiusa, la popolazione vuole una cosa non chiusa, la viabilità sarà in funzione di ciò che sarà dentro la Gavoglio

**Roberto Burlando**, architetto

esprime soddisfazione per l’alto numero di partecipanti, interessato anche come progettista al percorso di partecipazione;

necessità di redigere un vero e proprio Piano del Traffico di dettaglio per il Lagaccio, dove l'intervento sulla Gavoglio diventa l’elemento coordinatore

altro tema importante riguarda la sostenibilità economica dell'operazione immaginando che l’intervento non potrà essere solo pubblico, ma probabilmente dovrà essere ad importante valenza privata, con una regia pubblica che coordina e mette i "paletti" scaturiti dal Tavolo di partecipazione

bisogna considerare l’alta densità abitativa, l’età delle persone e la mobilità, che per gli anziani dovrà essere necessariamente pubblica, percorrendo il quartiere a piedi dovrebbe esserci gioia, commistione tra viabilità pubblica e privata;

occorre conciliare sostenibilità economica, PUC ed esigenza dei cittadini;

demolire e fare un parco ha un costo, saranno necessari i contributi dei privati, possibili sul “riuso” della volumetria esistente;

necessità di una valutazione ambientale strategica che metta in relazione:

* costi: riqualificazione, demolizioni, riempimenti
* riuso degli spazi esistenti (progetto)
* intervento del “privato”
* ricadute nel quartiere delle scelte

il compendio della Gavoglio adesso è un non luogo, non vuoto ma pieno di scatole vuote, il riuso è più sostenibile: il costo per demolire a occhio si aggira su 6/7 milioni di euro, forse è meglio riqualificare

**Luca Mazzari**, consigliere ordine degli architetti provincia di Genova

nel 1985 già si parlava di Gavoglio: meglio la ricostruzione o la demolizione

a Lubiana il 75% della popolazione ha età inferiore a 25 anni, l’università è a 200 metri, bisogna attirare le nuove generazioni di studenti, il Lagaccio deve diventare “seducente” per i giovani, per le nuove culture

bisognerebbe pensare ad una cultura “post-auto: intensificare il car sharing, cambiare i paradigmi, l’automobile è morta, domandarsi cosa deve muoversi

non è detto che il “tappo” sia negativo a prescindere, si demolisce per metterci cosa

piuttosto il palazzo del principe è il tappo, Doria ha costruito il palazzo del principe sulla collina a metà tra le 3

il Palazzo del Principe, la Stazione Marittima, il parco del Peralto sono grandi opportunità

il quartiere chiede proposte “esemplari” e riqualificanti, no centri commerciali e grandi impianti sportivi ma nuovi modelli abitativi: cohousing, biblioteche accanto ai palazzi;

questo tavolo di partecipazione può diventare un luogo di pensiero anche cittadino, un laboratorio di mobilità sostenibile

**Anna Corsi**, architetto, Comune di Genova

la caserma è un edificio storico che si è stratificato, si possono fare interventi che devono essere valutati dalla Sopraintendenza su edificio quadrato e proiettificio

**Sonia Zarino**, architetto, Comune di Genova

il mercato coperto anziché nel proiettificio potrebbe essere installato in un edificio sotto via Ventotene

**Anna Corsi**, architetto, comune di Genova

esiste una delibera che stabilisce che non possono essere inseriti poli attrattivi di traffico, centri commerciali, per la ex Sati esiste un progetto, la prima gara è andata deserta, se ne farà un’altra, l’intervento sarà coerente con ciò che si farà alla Gavoglio.

**Conclusione dei lavori**

**Dott. Bonabello,** facilitatore tavolo tematico mobilità/viabilità

l’area è una periferia interna, luogo molto vicino al centro ma periferico, c’è disgregazione della comunità, difficoltà ad accedere al centro, può essere uno stimolo,

mobilità: interruzione del collegamento con la città, è stato costruito così perché non serviva, gli interventi erano focalizzati sui due punti ed è stato necessario uno stimolo per indirizzare l’argomento sulla Gavoglio

questo modello di generazione della città ha creato problemi a questo quartiere, il problema non è la Gavoglio ma il quartiere

bisogna garantire accessibilità e sicurezza sia per gli anziani sia per i giovani (le giovani coppie con figli hanno le stesse esigenze degli anziani)

utile la proposta di ragionare per lotti, fruibilità progressiva, discorso sulla progettualità: ragionare per passaggi e non fare un cantiere permanente

alcuni elementi, Sati, deposito Amiu, zona a mare, devono essere integrati con il quartiere

**Dott.ssa Penco**, facilitatrice tavolo tematico socialità/bisogni

working progress, progettare day by day, in maniera incrementale, correggere gli errori, per moduli

il quartiere non pretende fatto tutto già domani, ma con il tempo e vedere che quello che è stato fatto funzioni

modularità in base alla funzione economica e anche sociale

creare un parcheggio per liberare le strade

uscire dalla compressione, avere del verde

il quartiere è soggetto a migrazioni e qui oggi non c’è nessun esponente, potrebbero sorgere conflitti.