

**Tavolo tematico sui distretti di trasformazione del 21.06.2013**  
**Auditorium del Museo di S. Agostino**

**relatore: Stefano Lanzarotto**

in rappresentanza del Comitato Contro la Cementificazione del Parco Ferroviario di Terralba

**1) Chi siamo**

un comitato di cittadini del quartiere e zone limitrofe nato a seguito della pubblicazione del nuovo PUC (delibera del CC n. 92 del 07.12.2011) inerente le previsioni del Distretto di Trasformazione 2.06 di Terralba, a seguito della quale è stata presentata una lettera di osservazioni firmata da n - 238 persone (alle quali se ne aggiungono ulteriori 123 raccolte nel periodo immediatamente successivo).

**2) Il Distretto di trasformazione 2.06 di Terralba prevede**

- indici di edificabilità compresi fra 0,35 e 0,55 mq./mq.
- nessuna limitazione delle altezze
- nessuna limitazione al rapporto di copertura
- destinazioni d'uso previste: abitazioni, uffici, strutture ricettive alberghiere, direzionale, terziario avanzato, parcheggi privati ecc.

- Realizzazione di un intervento integrato di ricucitura del tessuto urbano e mitigazione dei fattori di incompatibilità .....

- La progettazione dei nuovi insediamenti deve essere volta a superare gli attuali effetti della **cesura** costituiti dalle aree ferroviarie e perseguirne **l'integrazione** con il contesto urbano. Le nuove edificazioni ammesse per le funzioni urbane **devono relazionarsi con il costruito circostante in termini di omogeneità dimensionale** ...

Una prima contraddizione che vediamo è che **l'integrazione** ricercata, il superamento degli effetti di **cesura** ed il **relazionarsi con il costruito** circostante non si ottiene costruendo altri edifici, cementificando o riempiendo gli spazi liberi rimasti ma **creando poli di attrazione e spazi a servizio del circondario**.

**3) Piano di Bacino del Torrente Bisagno**

all'epoca della pubblicazione del nuovo PUC il piano vigente **non prevedeva alcun vincolo** per l'area in esame mentre le aree limitrofe erano **vincolate come zona rossa o fascia A** seppure non esistesse alcun tipo di discontinuità fra le due zone se non il semplice muro di confine fra aree Ferroviarie ed edificato cittadino.

L'aggiornamento del Piano di Bacino del dicembre 2012 recepisce le nostre perplessità di considerare diversamente le aree ferroviarie dall'edificato adiacente ed introduce su gran parte dell'area del distretto **vincolandola come zona arancione o fascia A\***

per le zone A\* (accertata la loro effettiva criticità) si applica la normativa della zona A che prevede:

- nessuna nuova edificazione
- nessun ampliamento dell'esistente
- nessun cambio d'uso che aumenti il carico insediativo della zona
- vieta l'installazione di manufatti anche non classificabili come volumi edilizi

Per questo riteniamo che i parametri urbanistici del distretto 2.06 sopra-menzionati siano incompatibili con il nuovo Piano di Bacino e chiediamo l'eliminazione degli indici di edificabilità ed i cambi di destinazione previsti.

#### **4) Problematiche varie**

**Statiche:** per tutto il fronte degli edifici confinanti con l'area e per quelli limitrofi per scavi e vibrazioni, trattandosi di edifici dei primi del 1900 realizzati prevalentemente con strutture in muratura di mattoni e pietrame (solo alcuni sono in c.a.) con relative fondazioni in muratura e poggianti su sedimenti alluvionali – depositi sabbiosi e ghiaiosi.

**Idrauliche** per modifiche della falda acquifera sottostante gli edifici, possibili peggioramenti delle condizioni delle aree dal punto di vista di ulteriori esondazioni/allagamenti legati ai rii / condotte / rete idrico-fognaria attualmente **non in sicurezza**. Non sarà neppure sufficiente a garantire un'adeguata sicurezza il canale scolmatore del Fereggiano (quando e se si riuscirà a realizzarlo ma soprattutto ultimarlo e metterlo in funzione) in quanto andranno messi anche in sicurezza il rio Noce, il Rovare, il Bisagno e le falde acquifere libere ed i rii minori discendenti da Albaro, S.Martino, e S.Fruttuoso.

A conferma di tali preoccupazioni vedasi i ripetuti allagamenti che si verificano con cadenza pressoché annuale e gli affioramenti di acque dalla falda nei locali seminterrati che avvengono solo per piogge lievemente più abbondanti rispetto alla media.

Se si dovessero costruire volumi interrati o fondazioni che fanno da diga alle falde acquifere esistenti, impedendone lo scorrimento, si avrebbe un innalzamento della falda ed una deviazione del flusso verso i palazzi esistenti, già soggetti a continui allagamenti.

**Elevata densità edificatoria ed abitativa:** gli indici previsti e le altezze non indicate si ritengono ampiamente superiori alle capacità di assorbimento delle relative volumetrie prospettate, in quanto il quartiere è già densamente costruito, si ritiene che le volumetrie esistenti siano più che sufficienti ad uno sfruttamento dell'area dello scalo ferroviario.

Gli spazi del distretto in esame (come probabilmente per la maggior parte dei distretti di trasformazione previsti) potranno diventare **vero fulcro ed elemento di ricucitura** fra le zone di **S.Fruttuoso, Marassi** ma anche della **Foce** ed **Albaro** solo con la realizzazione di spazi sociali, ricreativi ed aggregativi attualmente quasi inesistenti costituiti da:

- spazi verdi,
- spazi pubblici di incontro e sfogo per giovani, anziani e famiglie, (aree attrezzate)
- percorsi pedonali e ciclabili (a creare una rete di collegamento con le altre zone della città utilizzando i percorsi storici ed i viali alberati)
- poli di attrazione ludico/ turistica (calcio, tennis, pattinaggio, bocce, aree giochi, parete attrezzata per il free climber ecc.)

#### **Collegamenti viari e pedonali e conseguente inquinamento atmosferico ed acustico**

Il distretto non affronta le carenze strutturali dei collegamenti viari: veicolari, pedonali e ciclabili! occorre un opportuno studio ed un effettivo impegno a risolvere le croniche problematiche di isolamento del quartiere di S.Fruttuoso ed i collegamenti levante-ponente e nord-sud.

#### **Perdita del polo manutentivo ferroviario e dei relativi posti di lavoro**

la trasformazione in aree edificabili per la loro “resa economica” ed il conseguente spostamento del

polo manutentivo ferroviario a Savona porterebbe:

- la perdita di qualche centinaio di posti di lavoro fra occupati diretti ed indotto (in un momento di crisi pesantissima);
- la perdita di un polo manutentivo utile sia alle ferrovie che alla metropolitana cittadina, con ricadute sia economiche che tecniche sulle future manutenzioni dei convogli;

### **Area a servizi trasformata in area edificatoria speculativa**

Da decenni quest'area ha una destinazione a servizi, la sua trasformazione in area edificabile sottrae una ricchezza alla società intesa come globalità dei cittadini per diventare di mero vantaggio/profitto economico mediante la distruzione di questo spazio rimasto inedito.

La definizione di “**Valorizzazione dell'area**” non è altro che una semplice monetizzazione ovvero una speculazione economica.

La **vera valorizzazione** riteniamo sia quella dei servizi di miglioramento della vivibilità, che tale area potrà fornire ai cittadini locali e di attrazione turistica /posti di lavoro, che potrà garantire con una sua oculata trasformazione.

### **5) Proposte**

- La centralità della zona dello scalo ferroviario di Terralba offre una importante opportunità di realizzare una “porta di accesso alla città” per chi la raggiunge mediante la principale stazione ferroviaria urbana di Genova Brignole, in quanto collegabile con essa mediante semplici rampe e/o scale mobili direttamente dal livello dei binari, integrato con le stazioni della metropolitana.

Può essere quindi prevista una sistemazione dell'area oltre che come centro di aggregazione dei quartieri confinanti anche come prima visione al turista in visita alla città, un parco urbano verde ed un parco urbano sperimentale di fonti energetiche alternative (solare/eolico, finalizzato alla all'autonomia delle sue strutture) oltre che un fulcro-crocevia per mezzi elettrici, piste ciclabili che da esso si dipartono (corso Sardegna / letto del Bisagno; giardini di Brignole / via XX Settembre / piazza De Ferrari / via S. Lorenzo / Porto Antico; viale Brigate Partigiane / corso Italia; corso Europa ). Tali possibili percorsi ciclabili potrebbero essere supportati da appositi parcheggi in struttura **non interrati**, da realizzarsi nelle strutture esistenti, (sulle coperture dei quali, data la loro specifica giacitura a piani inclinati esposti a SUD, sempre nell'ottica del sopraccitato parco energetico, possono essere installati pannelli solari fotovoltaici) finalizzati anche a fornire un interscambio veicoli a motore – veicoli elettrici e/o biciclette al fine di promuovere un progetto di mobilità eco-sostenibile nel centro cittadino.

- Siamo favorevoli alla realizzazione della piastra (nel solo settore 1) citata nella scheda del distretto, finalizzata alla realizzazione degli spazi coperti per le lavorazioni sui convogli ferroviari/metropolitani . Tale piastra permetterebbe notevoli risparmi economici alle ferrovie in quanto permetterebbe le lavorazioni alle carrozze senza la suddivisione dei convogli attualmente necessaria per la conformazione dei capannoni esistenti. Tale piastra avrebbe funzione di filtro per la vivibilità delle abitazioni prospicienti e la cui copertura essere utilizzata esclusivamente per la realizzazione degli spazi ludico/aggregativi a servizio di giovani, famiglie ed anziani, collegamenti pedonali e ciclabili e marginalmente per collegamenti viari di sgravio alla viabilità esistente su via Torti/ via Barrili.

- Parte dei capannoni esistenti potrebbero essere ristrutturati e mediante l'affitto a prezzi agevolati , utilizzati per la promozione dell'imprenditoria giovanile e nell'ottica di un piccolo rilancio occupazionale. Una parte di essi potrebbero essere utilizzati come autosilo (sempre senza opere interrate e senza demolizioni e ricostruzioni) al fine di reperire parcheggi finalizzati a coprire la carenza di posti auto scoperti della zona, di aumentare la larghezza dei marciapiedi ed il

reperimento dello spazio per la realizzazione di corsie ciclabili.

- In adiacenza al tracciato della metropolitana, la realizzazione di opportune opere di insonorizzazione, la realizzazione di un viale alberato ciclabile di collegamento via Donghi - Corso Sardegna, lungo il quale trasferire il mercato rionale infrasettimanale.

- La realizzazione di un collegamento pedonale/ciclabile con via Tolemaide (collegamento col quartiere della Foce) adiacente al tunnel di corso Sardegna / corso Torino, da realizzarsi in una delle arcate ferroviarie attualmente occupate da alcune attività commerciali.