

Circolo nuova ecologia - Legambiente Genova

Osservazioni al progettato intervento in Corso Sardegna (ex mercato generale)

Premessa.

La vicenda dell'area del Mercato Ortofrutticolo di Corso Sardegna inizia, dal punto di vista amministrativo, nell'anno 2000 con l'adesione da parte del Comune di Genova al Concorso Nazionale di progettazioni partecipata e comunicativa promosso da INU - WWF - Ministero dei Lavori Pubblici - Ministero dell'Ambiente e ANCI.

Tale concorso individuava, attraverso la partecipazione di varie amministrazioni italiane (Napoli, Bologna, Forlì, Genova, Lamezia Terme, Palermo, Torino, Roma) una serie di luoghi sui quali sviluppare un processo di progettazione urbana che vedesse coinvolti i cittadini ed i loro ricordi al fine di un corretto recupero dell'area urbana individuata.

Il Comune di Genova presentò l'area mercatale di Corso Sardegna.

Nelle linee guida consegnate ai progettisti da parte dell'Assessorato alla Qualità Urbana si faceva riferimento al PUC che prevedeva come funzione caratterizzante la realizzazione di servizi con l'indicazione di uno spazio pubblico attrezzato a verde ed a area pedonale di almeno il 75% della superficie disponibile.

Contestualmente a questo dato vi era riportata una riflessione sul mantenimento della memoria storica dell'insediamento con indicazioni, quantomeno ambigue, sul rapporto tra demolizione e qualità architettonica del nuovo progetto.

In questa revisione storica deve essere compresa anche il documento della Commissione Urbanistica della Bassa ValBisagno dove veniva evidenziato:

- **la forte necessità di spazi verdi naturali, ovvero la creazione di un parco al piano strada**
- **la creazione di strutture idonee a ricevere laboratori sia musicali che teatrali**
- **la necessità di uno spazio attrezzato per una biblioteca dotata**

di moderne tecnologie

- uno spazio destinato a mostre con annesso locale pubblico possibilmente al piano del parco

Da ricordare, inoltre, un documento, redatto sempre dall'Assessorato alla Qualità Urbana, relativo agli aspetti economico gestionali nel quale si sottolineava la necessità di allegare al progetto una relazione relativa a forme e fonti di finanziamento per la copertura della spesa.

All'epoca la possibilità di realizzare parcheggi interrati, forma più diffusa per la copertura della spesa, fu limitata ad un unico piano a seguito delle disposizioni del Piano di Bacino.

Osservazioni

Preliminare

Si ritiene la metodologia del project financing in contrasto con la legge dello stato italiano che prevede la possibilità di utilizzare questo strumento solo se espressamente previsto del piano regolatore del comune(e non è il nostro caso).

L'utilizzo di altri strumenti di tipo giuridico amministrativo non può superare questo contrasto perchè si pone in antitesi alla genesi e alla attuazione del progetto di urbanistica partecipata e come tale ne elude i vincoli.

in subordine

Non si rileva in alcun modo coerente con l'interesse pubblico procedere alla riqualificazione dell'area mediante procedura di project financing oltremodo oneroso per la comunità (in termini di indicatori ambientali e costi finanziari) a fronte del conto economico presentato e allegato ai progetti presentati a concorso. Risulta, inoltre, che le destinazioni d'uso dei progetti di sistemazione dell'area, conseguenti al "project financing", sono in contraddizione con le previsioni del PUC, e quindi in variante ad esso.

Si ritiene incompatibile con l'interesse pubblico la concessione dell'area a privati in considerazione delle numerose e importanti opere previste in zona a cui quest'area se mantenuta in proprietà pubblica potrebbe garantire aree e spazi strategici atte a soddisfare bisogni e diritti pregressi di aree verdi e a servizi collettivi derivanti dall'applicazione degli standard

urbanistici de DM 2/4/78

Si ritiene più rispettoso dell'interesse pubblico e della normativa prevista dal "Codice dei Beni Culturali 2004 il mantenimento della tipologia architettonica e urbanistica di interesse storico, artistico e ambientale, della struttura esistente il cui intervento di recupero e restauro sarebbe meno impattante e meno oneroso dal punto di vista ambientale e finanziario e più rispettoso ovvero più coerente con le indicazioni concorsuali di cui sopra (premessa).

Si ritiene necessario uniformarsi al dettato del piano regolatore e alle richieste della circoscrizione che impongono il mantenimento del 75% dell'area a spazio verde, compatibilmente con la tipologia di cui al punto precedente

Si ritiene fondamentale il mantenimento dell'identità storico architettonica dell'area con la conservazione del carattere spaziale e architettonico dei volumi esistenti e con la riduzione al minimo delle eventuali demolizioni, da attuarsi solo se compatibili con la qualità complessiva dell'assetto eco urbanistico dell'area

Si ritiene necessario il ripristino degli standar urbanistici della zona specialmente in un'area sottoposta da decenni a onerosi interventi in deroga alla legge

Si ritiene oneroso per la pubblica utilità la costruzione di 40 nuove unità abitative (assolutamente non necessarie in zona) in un'area già soffocata dal cemento, da onerose servitù e priva quasi totalmente e comunque sempre in maniera infima rispetto ai dettami della legge di spazi verdi attrezzati.

Si ritiene incompatibile col piano di bacino l'autorizzazione (prospettata) a costruire parcheggi sotterranei ad una profondità non compatibile con l'equilibrio idrogeologico dell'area .

Si ritiene il progetto incompatibile con le linee programmatiche della Amministrazione Comunale in materia di mobilità in quanto essa prevede il blocco totale della costruzione di parcheggi non pertinenziali in aree centrali a favore dello sviluppo della mobilità pubblica e della costruzione di parcheggi di interscambio a cornice che nella area della val bisagno sono stati indicati presso l'uscita dell'autostrada genova est nell'area del deposito AMT di via Bobbio.
Sarebbe questa una occasione per ridare alla cittadinanza della zona l'uso pedonale

dello spazio antistante la facciata del mercato su corso Sardegna, fino ad oggi impedito principalmente dal traffico dei mezzi pesanti di carico e scarico dei prodotti ortofrutticoli.

Si ritiene il progetto incompatibile con le linee espresse in materia dal governo (decr.Bersani) in materia di bio architettura e di risparmio energetico a cui le nuove opere a carattere pubblico dovrebbero uniformarsi.

Per il Circolo Nuova Ecologia di Legambiente Genova
il Presidente
Andrea Agostini