

APPROFONDIMENTO 1: STOP AL CEMENTO

Perché perseguire una politica di cemento zero? Credo che sia quasi superfluo spiegarlo, data la situazione ligure e genovese. Le ragioni, comunque, sono svariate. Vediamone alcune.

La Liguria è la regione più cementificata d'Italia e nonostante ciò negli ultimi venti anni è quella che si è mangiata più territorio rispetto a tutte le altre regioni (a livelli doppi della Calabria, la seconda regione in questa speciale classifica).

Questa devastazione ambientale ha messo in crisi il già precario equilibrio idrogeologico ligure, come le recenti alluvioni hanno purtroppo enfatizzato. Ogni nuovo centimetro di cemento e asfalto contribuiscono all'impermeabilizzazione del suolo.

Non si tratta, però, solo di una questione ambientale, ma anche economica e sociale. Intanto quasi nessuna delle opere costruite negli ultimi venti anni ha avuto una valenza sociale: strade, parcheggi, centri commerciali, porti turistici, speculazione edilizia. Non solo provocando consumo del territorio ed erosione delle coste, ma favorendo il trasporto privato inquinante, a detrimento del trasporto pubblico, distruggendo la rete del piccolo commercio e le piccole imprese edili locali, favorendo la diffusione delle seconde e terze case a discapito della rete alberghiera, favorendo una sempre più capillare infiltrazione mafiosa e la diffusione del lavoro nero. È un modello di opera pubblica dettato da un modello di sviluppo completamente votato alla lobby del cemento. Su questo la Liguria e Genova si collocano in una posizione estremistica rispetto ad altre realtà italiane. Anche il nuovo Piano Urbanistico Comunale, aldilà degli slogan, non arresta l'avanzata del cemento e su alcuni fronti registra addirittura dei peggioramenti.

Per inciso, questo aspetto politico è proprio quello che più mi ha reso riluttante all'adesione a un partito che sostiene le varie giunte liguri e che più spesso ho portato avanti criticamente dentro SEL, trovando, occorre riconoscerlo terreno fertile e condivisione da gran parte dei militanti.

Vediamo nel dettaglio alcune questioni topiche relative al Municipio Genova 1 Centro Est.

Parcheggi

In vari documenti degli ultimi venti anni, il Comune ha più volte ribadito che a Genova mancano 90000 posti auto. La soluzione, ovviamente, è costruire nuovi parcheggi.

Novantamila nuovi parcheggi? Starebbe ancora in piedi Genova dopo che una nuova città di parcheggi sarà stata costruita?

Negli ultimi anni la città è stata perforata ovunque con la costruzione di silos per (costosissimi) box auto, generando problemi ambientali (si veda l'allagamento dei silos di San Martino, possibili frane come a Borgoratti) o artistici (Albergo dei Poveri, Acquisola). Sono state realizzate alcune migliaia di nuovi posti e il problema è rimasto insoluto (anche a detta del Comune, che mantiene la cifra inalterata).

Peraltro è dimostrato da studi scientifici che la costruzione di una nuova infrastruttura (stradale o parcheggio che sia) genera benefici solo nei primi mesi; poi però la situazione torna alla saturazione, proprio perché gli spazi liberati possono essere nuovamente riempiti. È una spirale perversa, che porta all'aumento costante del parco veicolare privato. Se la crescita del parco auto è diminuita negli ultimi anni, quella del parco moto è schizzata a livelli altissimi, facendo di Genova la città più motorizzata d'Italia.

Allora si capisce che la soluzione al problema è cambiare prospettiva: non mancano 90000

parcheggi, ma ci sono 90000 auto di troppo (discorso analogo vale per le moto). Perciò la priorità dev'essere la riduzione del parco veicolare. Si può fare in diversi e non mancano esempi italiani ed esteri, anche in grandi città.

La base, ovviamente, è l'incremento e il miglioramento del trasporto pubblico. Su questo piano stiamo, ahinoi, andando in direzione contraria e la colpa ricade su Stato, Regione (soprattutto) e Comune. Tra l'altro il Piano Urbano della Mobilità non prevede alcun travaso di utenti sul trasporto pubblico di qui al 2020...

Si devono inoltre applicare diverse politiche che incentivano il cittadino ad abbandonare il mezzo privato e poi a venderlo/rottamarlo: dalla diffusione dell'uso della bici (con piste ciclabili, bike sharing capillare, rastrelliere...) e dei propri piedi (aree pedonali, attraversamenti protetti, percorsi continui e non spezzati, semaforizzazione meno svantaggiata, pedibus per i bimbi diretti a scuola...) al regalo dell'abbonamento annuale all'AMT per chi rottami l'auto e alla diffusione di un *car sharing* fino a un livello condominiale.

Molte sono politiche di ambito comunale, ma su ciclopedonalità e corsie preferenziali il Municipio può dire la sua. Di certo, sono contrario a qualsiasi nuovo parcheggio.

Caserma Gavoglio

Il Lagaccio è un quartiere imprigionato: oltre alla chiusura naturale della valle sui due lati, si trova chiuso verso il mare dalla Stazione Principe (che potrebbe invece avere un accesso da quel lato che rivoluzionerebbe vie d'accesso e servizi pubblici per il quartiere) e verso monte dall'enorme struttura (60000 m²) della Caserma Gavoglio, una fatiscante caserma di fatto abbandonata da decenni. Di proprietà del demanio la caserma è da sempre oggetto del desiderio per gli abitanti del Lagaccio, che vedono in quegli spazi la possibilità di far vivere il quartiere con servizi per i cittadini, spazi di aggregazione e dedicati a verde.

La situazione si è sbloccata quando è entrata in vigore la legge che permette al demanio di vendere le sue aree dismesse. Se il Comune, come ha annunciato di avere intenzione, entrasse in possesso dell'area potrebbe iniziarne la riqualificazione. Però...

Il vecchio Piano Regolatore non prevedeva nuove cubature nell'area, ma verde pubblico e anche demolizioni. e invece il nuovo PUC (non ancora definitivamente approvato) prevede la possibilità di aumentare le cubature del 30% anche con destinazione residenziale... come se Lagaccio non fosse già abbastanza urbanizzato. Una tale volumetria porterebbe alla saturazione di fatto degli spazi. È nato quindi il comitato "Voglio la Gavoglio", in cui esponenti di SEL del Lagaccio sono attivi, che si oppone a questa possibile futura speculazione edilizia e rapina di spazi agognati per anni.

Ci sarà da lottare, ma il comitato è una realtà sociale radicata, estesa e combattiva. Vincere questa lotta non deve però voler dire fermare solo la speculazione, ma ottenere, riqualificare e consegnare al quartiere la Gavoglio. È il tipico caso dove deve intervenire l'Urbanistica Partecipata, il cui esito non dev'essere disatteso come per il mercato di Corso Sardegna.

Valletta Carbonara

Valletta Carbonara o San Nicola è la valletta del Rio Carbonara, compresa tra Albergo dei Poveri e San Nicola. È un'ampia zona verde che comprende lo splendido Orto Botanico dell'Università e le ex Serre Comunali (ora in dotazione ad ASTER e in parte abbandonate).

L'area è di proprietà dell'Istituto Brignole e in teoria sarebbe vincolato a verde (per lascito testamentario di Emanuele Brignole). Tuttavia si è già paventato che a fronte di problemi di bilancio del Brignole, l'area sia venduta per farvi speculazione edilizia (magari mascherata con una spruzzata di spazi sportivi). E i progetti negli anni non sono mancanti. Peraltro recentemente l'area è stata aggredita da due parcheggi ora ultimati: uno nei tornanti a valle dell'Albergo, già bloccato

dalla Magistratura per paventati danneggiamenti alle mura storiche, l'altro adagiato sul muraglione di Corso Firenze (e non si capisce come la Soprintendenza abbia potuto accettare un simile obbrobrio; ma non è la prima volta che i suoi pareri lasciano perplessi, come nel caso dell'Acquasola). Il nuovo PUC per ora non prevede qui nuova cubatura, ma lascia aperta la possibilità di parcheggi interrati.

Contro la possibile speculazione e contro l'abbandono che le serre stanno subendo, è nato recentemente il comitato "Le Serre" su iniziativa di alcuni esponenti del PD di San Nicola. Il comitato vede persone di diversa estrazione, dalla politica di centrosinistra all'associazionismo ambientalista, dai GAS ai semplici cittadini. Alla prima assemblea del comitato c'era oltre un centinaio di persone assiepata nella sala.

Il problema è che il Brignole è un ente interamente pubblico (per ora) ma di diritto privato e non sarà facile ottenere che la cittadinanza attiva possa avere accesso e facoltà di intervento. Il comitato potrebbe diventare un'associazione per chiedere formalmente l'uso delle aree. Il Brignole potrebbe incassare i guadagni prodotti da alcune attività (un bar, qualche iniziativa sportiva?) inserite nel parco riqualificato.

Tutto è ancora molto vago. Di sicuro l'intento del comitato è realizzare spazi per orti didattici anche per le scuole, orti urbani in sinergia coi GAS, spazi sportivi come percorsi ginnici o di semplice corsa, spazi per i cani, aree giochi, aree aperte per concerti... Siamo ancora nella fase del lancio delle idee, ma ci sono cittadini coinvolti con ipotesi molto concrete e già in parte messe in campo altrove in città (San Teodoro, Vesima...).

Nuovo Galliera

È una questione di grande attualità, dopo la sentenza del TAR che (salvo impugnature al Consiglio di Stato) impone di riniziare da capo l'iter (a partire dal Municipio!) e dopo la manifestazione di Sestri del 28 aprile. È una vicenda assai complessa, molto tecnica e difficile da condensare in poche righe.

In sintesi, il Galliera vuole costruire un nuovo ospedale in un'area attualmente verde di Carignano, demolendo alcuni volumi (alcuni storici, ma svincolati dalla soprintendenza...) e vendendo parte dell'ospedale a raggiera storico (vincolato). Lo scandalo maggiore è che le volumetria saranno quintuplicate a fronte di una riduzione dei posti letti; l'area puramente ospedaliera alla fine sarà solo un quarto del totale. Il resto? Parcheggi, residenze di lusso, negozi. Il tutto, tra l'altro, con l'intervento di soldi pubblici.

L'ospedale tra l'altro sarà in gran parte nel sottosuolo, col rischio di intercettare la falda freatica della collina già interessata dal silo di piazza Alessi. Alcuni palazzi si troverebbero a sbalzo tra il declivio a mare e la nuova scarpata scavata per l'ospedale. Un progetto di ristrutturazione dell'ospedale storico esisteva (Galliera 2000) e aveva avuto tutte le autorizzazioni, mentre i soldi della Regione potrebbero essere meglio usati per l'Ospedale del Ponente (di qui l'atipica unione della lotta tra Carignano e Sestri Ponente). È una lotta che vede interessati poteri decisamente forti (Regione e Curia), ma che sta dando i suoi frutti, tanto che la Regione stessa ci sta ripensando.

Ponte Parodi:

Ponte Parodi è il ponte situato davanti al silo detto Hennebique (dalla tecnica impiegata: è uno dei primi manufatti in cemento armato al mondo), dove fino a una quindicina di anni fa spiccava ancora l'enorme mole del silo granario, poi abbattuto.

Su questo progetto nutro sentimenti avversi, perché si tratta dell'unico caso in cui a Genova è stato indetto un concorso internazionale per ridisegnare l'area. L'aspetto estetico del progetto non è oggetto di critica politica, essendo soggettivo (a me piacerebbe anche, ma ho gusti strani: mi piace anche l'architettura di epoca fascista...). A Genova si sono costruiti obbrobri negli ultimi

cinquant'anni anche per l'assenza di concorsi. Il Museo del Mare ne è l'esempio più lampante (e insultante per come ha violentato l'edificio storico del Galata, uccidendo un operaio per scelte progettuali errate). Mi rattrista che tale esempio unico di concorso, che invece dovrebbe essere la norma per ogni intervento architettonico, venga impiegato per l'ennesima speculazione edilizia.

Ponte Parodi rischia di essere una Fiumare bis. Anzi, peggio, perché la Fiumara si inserisce in uno spazio privilegiato dal punto di vista meramente veicolare e con parecchio spazio disponibile e in fin dei conti a ridosso di una stazione. Ponte Parodi, invece, è a ridosso del Cento Storico. E sarà un nuovo accentratore di traffico privato nel pieno centro. Un nuovo mega centro commerciale a pochi metri da un tessuto commerciale e artigianale già in gravi difficoltà come quello di Prè.

Purtroppo non si può fare molto contro questo progetto, se non sperare che il piano finanziario non regga... Come SEL Centro Est ci siamo dichiarati contrari e ci adopereremo in ogni modo perché nel caso venga realizzato preveda attività il più possibile non in concorrenza con quelle limitrofe e che i nuovi parcheggi siano limitati il più possibile.