

# DOCUMENTO GRUPPO PD

**Preliminarmente**, rispetto all'esame dei vari ambiti si osserva che la adozione di un nuovo PUC costituisce per una città, la occasione di programmare l'uso del proprio territorio, rimediando agli errori del passato e dando linee di sviluppo e di crescita compatibili con il territorio stesso e con la popolazione.

In questa ottica appare grave che il Municipio non abbia cercato in primo luogo di rispondere alla domanda: "quale futuro per il Levante?", ma si sia limitato, fino ad ora, a dare indicazioni settoriali, spesso in contrasto l'una con le altre ed altre volte postulanti modelli di sviluppo insostenibili e comunque irrealizzabili (vedi porticciolo turistico e collegamento via mare).

## **1. Trasporto pubblico.**

Il gruppo del PD intende invece riaffermare, che, proseguendo gli studi realizzati nel precedente ciclo amministrativo 2002/2007, si debba privilegiare innanzitutto la realizzazione di un diverso sistema collegamento pubblico che integri e dove possibile sostituisca il trasporto su gomma sia esso pubblico che privato.

Occorre pertanto riaffermare a tutti i livelli la priorità del quadruplicamento, con spostamento a monte della linea ferroviaria da e per Roma; con la realizzazione del tunnel Pieve-Terralba. Solo questo potrà consentire un uso veramente metropolitano (cd. "metropolitanizzazione") della attuale linea di realizzata tra la fine dell'800 ed il primo decennio del 900. Questa linea, inserita all'interno del tessuto urbano consentirebbe infatti di creare fermate nelle zone che nel frattempo hanno visto il maggiore sviluppo demografico (che a fine '800 non era certamente prevedibile) e dunque di introdurre fermate nuove laddove vi sono i maggiori bacini di utenza: Quarto/Gaslino, Quinto/Bagnara e la riapertura di Catteneo/Nervi e di Sant'Ilario bassa.

Se è questo l'obiettivo comune, è evidente che ogni ipotesi di trasformazione e dunque di investimento nelle aree prospicienti le tre attuali stazioni di Nervi, Quinto e Quarto, deve essere condizionata in maniera stringente e vincolante all'effettiva programmazione

dell'intervento di spostamento a monte della linea ferroviaria.

## **2. Nuove edificazioni, uso del territorio.**

E' sotto gli occhi di tutti che lo sviluppo edificatorio del levante, realizzatosi tra la fine anni 50 e l'inizio degli anni 70 (con una coda negli anni '90), ha portato alla saturazione del territorio. In via generale si indica pertanto uno stop a nuove costruzioni se non quali sostituzione dell'esistente e marginalmente quale completamento. Ci si oppone fermamente allo spostamento dei volumi, in quanto tale prescrizione, che nelle intenzioni doveva migliorare la intera città e porre un ulteriore vincolo alla edificabilità ha, nella pratica, alimentato ulteriormente la edificazione nel levante, in quanto il soggetto investitore, per rientrare dell'investimento demolitorio effettuato in altre zone della città deve necessariamente chiedere (e spesso ottenere) maggiori volumi a levante per consentire, appunto, di ammortizzare il nuovo costo che deriva dalla acquisizione di aree a ponente e dal loro impiego pubblico. Si chiede pertanto in argomento una netta rivisitazione della norma.

## **3. Trasformazione aree industriali.**

Premesso che in linea teorica si deve far proprio il recente appello del nostro arcivescovo Card. Bagnasco "più lavoro più industria" in quanto solo il lavoro consente di dare futuro ad una collettività e quindi uno degli obiettivi è quello di incentivare insediamenti produttivi, tuttavia, nel nostro caso si deve osservare che le aree industriali dismesse, sono del tutto marginali, rispetto ad una economia cittadina, e peraltro collocate (vedasi Aura, Till Fisher o Ceramica di San Desidero) in luoghi ove non è più possibile, per ragioni ambientali e/o di collegamento viario ipotizzare una reindustrializzazione. Posto ciò si deve tuttavia fortemente insistere, perché tali operazioni non si esauriscono in una nuova residenzialità, ma l'interesse pubblico sotteso al cambio di destinazione d'uso di tali aree, venga correttamente soddisfatto, vincolando in tutto od in parte tali aree ad obiettivi pubblici che siano credibili e economicamente compatibili.

.....

#### **4. Sviluppo del litorale. Uso della costa.**

Il maggior bene ambientale del levante va tutelato! Nel totale disinteresse di questi ultimi anni, da parte del Municipio che si è solo mosso per tutelare i soggetti già tutelati, dobbiamo invece riaffermare che l'uso pubblico di tale bene naturale va consolidato.

Al fine di ottenere tale risultato si concorda, con le indicazioni date in sede di Commissione, circa la difesa del litorale stesso, al fine di evitare che interventi di ripascimento siano fine a se stessi, ma consentano invece, una definitiva tutela della spiaggia e la difesa stabile dell'abitato e delle strutture esistenti.

Si ribadisce, un no ad un porticciolo turistico, per le ragioni che seguiranno, mentre si chiede, per il cosiddetto "porticciolo" di Nervi una forte tutela, che permetta, in un quadro organico di migliorare gli spazi a terra, valorizzando anche i percorsi pedonali e di difendere stabilmente ma senza strutture invasive il bacino interno e la spiaggia prospiciente le case.

\*\*\*

#### **Ex ospedale di Quarto.**

La attuale situazione è determinata dalla cartolarizzazione delle aree conseguente la necessità di sanare il debito della sanità ligure. Gli oneri conseguenti tale necessità hanno comportato la vendita ad una società pubblica delle aree, dando beneficio alla sanità della intera regione, che ha così pagato i propri debiti. Si chiede però che la ricaduta di tale operazione finanziaria non gravi solo sul levante.

Pur comprendendo che la società pubblica deve in quanto "spa", mirare ad un utile finale correlativamente si osserva che essa in quanto ad intera partecipazione pubblica deve però uniformare i propri obiettivi al raggiungimento del "bene pubblico".

L'utilizzo delle aree di Quarto deve essere visto in un quadro di insieme che programmi il loro futuro e permetta da un lato di proseguire le funzioni sanitarie rimaste e dall'altro attrarre attività nel campo della formazione e del benessere che permettano investimenti

remunerativi ma compatibili con la vocazione del territorio. Per contro la realizzazione di residenzialità è particolarmente dubbia, se non in zone marginali, in quanto priva di compatibilità con la zona in esame. Ancora, è del tutto negativa e dunque da respingere la ipotesi di collocare strutture commerciali.

#### Borgo Sturla.

Con tale neologismo si indica la zona tra via Isonzo e Vernazzola, in essa sarebbero ammesse le seguenti funzioni : viabilità di interesse locale, residenza, parcheggi pubblici e servizi pubblici Complementari: parcheggi privati interrati, connettivo urbano, esercizi di vicinato.

Non è chiaro che cosa voglia ottenere l'intervento previsto in questa scheda. Probabilmente l'obiettivo vero è l'eliminazione dell'attività svolta, "inquinante" come rumore e polveri, nella lavorazione dei detriti provenienti dall'edilizia, effettuata sotto il murglione di via Sturla, dopo il liceo King. Non sembra convincente sostituire tale attività con l'inquinamento da traffico, che verrebbe forzatamente introdotto nella zona realizzando la nuova viabilità, sacrificando quella macchia di verde naturale, incolto, di fronte al King e facendo passare le auto. Per ricollocare questa attività potrebbe essere autorizzata una costruzione, destinata a box o altro, alta circa 8 metri, sino alla quota di via Sturla, con accesso da piazza Cadevilla. Va poi chiarito che la strada nuova, finirebbe in piazza Cadevilla all'inizio di Vernazzola, dove esistono tra gli abitanti problemi di intolleranza al traffico. E' anche presente una viabilità minore, es. via Sclopis, via Cadevilla, ecc., che verrebbe influenzata negativamente dalla nuova strada. Con la "nuova strada" le auto dirette a Levante, che attualmente passano davanti al King ed eventualmente si fermano per il semaforo, sarebbero indirizzate su Discesa a Via Chighizola, che viene percorsa in salita. Sarebbe necessario rifare la tempificazione dei semafori della Piazza, in quanto dovrà essere aumentato il tempo a disposizione di questa corrente di traffico, a scapito delle altre ed il tutto con ulteriore disallineamenti e confusione. Dalla documen-

tazione viene costruito un nuovo muraglione a filo del King, con conseguente raddoppio della larghezza a disposizione rispetto all'attuale via Sturla, che sembra destinata ad ospitare il traffico in un solo senso di marcia, in salita. L'attuale Incrocio in fondo a via Isonzo, con via Sturla, attualmente riceve tre afflussi di traffico, con una autoregolazione abbastanza semplice da parte degli automobilisti, come detto la modifica introdurrà elementi negativi.

Perplessità vi sono poi sulle nuove costruzioni ipotizzate, dal residenziale ai parcheggi privati interrati, esercizi di vicinato dunque. Per semplificare "altro cemento" che sfugge alla logica di una sana vivibilità.

#### Stazioni di Quarto, Quinto (e Nervi).

Come detto in premessa si chiede che pregiudizialmente il rapporto con Ferrovie spa, sia incentrato ad un corretto sinallagma: il territorio consente lo "sfruttamento" delle aree a condizione che Ferrovie spa investa sul territorio stesso l'utile di tali investimenti. Si respinge invece la idea che Ferrovie spa, chiede di essere ripagata per interventi svolti altrove. Ciò non per un riduttivo esercizio di logica campanilistica, ma per un corretto riequilibrio del territorio, che non consenta operazioni di mera speculazione a soggetti, che, peraltro, pur essendo ora società per azioni hanno, nel passato, ottenute le ridette aree per usi pubblici, espropriando, appunto a fini pubblici vaste aree di Quarto, Quinto e Nervi.

Fatta tale premessa, si concorda con parte delle osservazioni rese, ma con le seguenti integrazioni.

Stazione di Quarto: l'ambito è quello storico dei Mille. E' necessario lo spostamento del gattile, fonte di inquinamento e esempio di uso sbagliato del territorio, ricollocando lo stesso in area più consona e dotata di attrezzature (scarichi, riciclo acque reflue, captazione delle immissioni) in linea con le attuali normative.

Si è disponibili ad esaminare la collocazione, nell'area privata, solo di un piccolo albergo

("de charme") compatibile con la vocazione turistica del sito. Altresi è da valutare attentamente la realizzazione di un parcheggio di interscambio gomma/rotaia, verificando le effettive esigenze dei fruitori della stazione.

Stazione Quinto: Non pare compatibile la ipotesi di nuova residenzialità, mentre si concorda con un riordino dell'area che consenta un parcheggio sotterraneo, sia come interscambio sia ad uso dei residenti.

Stazione di Nervi. Anche in questo caso ci si oppone a trasformazioni che facciano l'utile del solo soggetto proprietario. Anche in tale zone potrebbe essere realizzato (se compatibile con le norme poste a tutela del parco e del litorale) un parcheggio sotterraneo, lasciando la superficie ai pullman turistici (siamo nell'ambito museale di Nervi) e ricollocando il verde nella restante porzione. A tale investimento dovrebbe fare seguito un investimento in viale delle Palme (ad esempio con l'allargamento dei marciapiedi e la eliminazione della sosta). Evidentemente ogni intervento deve essere calibrato tenendo conto delle eventuali nuove regole circa la viabilità di Nervi e circa l'introduzione del mezzo pubblico elettrico che dovrebbe raggiungere la stazione stessa.

#### Ex Aura via del Commercio.

Si tratta di un vasto complesso già industriale non più compatibile con le esigenze di una moderna industrialità. Si deve raggiungere un accordo con il privato che permetta di realizzare servizi pubblici con il provento degli interventi che il privato stesso proporrà. La attuale indicazione di PUC pare accettabile, anche se deve essere ben individuato il rapporto tra pubblico e privato al fine di evitare una mera speculazione che non dia niente al pubblico e che per contro peggiori la viabilità di una zona complessa come è quella di via del Commercio.

#### Porticciolo di Nervi.

Si fanno propri le perplessità delle associazioni e dei residenti. La proposta della maggioranza di proseguire la copertura da via "Oberdan verso il ponte medioevale (*rectius*

napoleonico)” appare essere uno scempio in netto contrasto con la necessità di riqualificare un pregevole ambiente, puntando al contrario alla rinaturalizzazione della foce e del tratto terminale del torrente Nervi e della baia nel quale il torrente appunto sfocia. Cosicché la ipotesi di un utilizzo diportistico del “porticciolo” determinerebbe un radicale cambiamento dell’ambito senza peraltro rispondere ad una vera necessità e dando poi luogo a problemi di accessibilità insuperabili. In altre parole è più chiaramente: NO AD UN PORTO TURISTICO.

Nel richiamare inoltre le osservazioni tutte svolte in sede di commissione si ritiene porre l’accento su due questioni:

Zona di Bavari: si ritiene restrittiva, prevedendo di fatto la possibilità di edificazione ex novo solo per aziende o agricole. Si ritiene questo anacronistico in quanto come attualmente la popolazione in questa zona non vive di agricoltura ma in genere svolge altre attività.

Pur consapevoli della necessità di preservare il tessuto urbanistico esistente si chiede di modificare la destinazione di questo territorio da zona Agricola a zona di Conservazione (sottozona AE) in modo tale da permettere, la realizzazione di residenze a carattere familiare con caratteristiche compatibili con l’ambiente, e di dimensioni tali da non modificare l’attuale paesaggio.

Fondovalle Sturla: Lascia inoltre perplessi una vasta area nel fondovalle in zona Borgoratti lungo il fiume (fino alla zona della Caserma sotto il ponte di Cso Europa) messa come Ambito Distretti di trasformazione (Dst) che lascia aperto il suo utilizzo a non ben specificato fine. Sarebbe opportuno avere una maggiore definizione di quelle che possono essere le destinazioni future su questa zona considerata anche la sua criticità ambientale dovuta