

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente Progetto Preliminare interessa un'area di Savona intorno a Piazzale Moroni ed è relativo ad interventi di riqualificazione degli spazi aperti di pertinenza, le aree verdi e i percorsi presenti nella zona interessata, al fine di elevare la qualità ambientale di quest'ultima, concorrendo a migliorarne notevolmente gli standard abitativi attraverso un recupero edilizio ed urbano ispirato fortemente ai principi della sostenibilità ambientale.

La serie di interventi previsti, nel loro insieme, comporterà un deciso miglioramento delle condizioni di vivibilità, salubrità, sicurezza, fruibilità, godibilità dell'area interessata capace di farle acquisire un nuovo significato in ambito urbano e di innestare un processo sinergico di cambiamento che, coinvolgendo nel tempo anche i privati in azioni di riqualificazione relative ai loro immobili (finanziabili solo se conformi alle linee guida di questo stesso Preliminare), potrà cambiare volto ad una delle aree fino ad ora più problematiche di Savona.

Il Progetto Preliminare relativo all'area di Piazzale Moroni, all'elaborazione del quale ha concorso la partecipazione degli abitanti, si prefigge di rinnovare i caratteri edilizi e di incrementare la funzionalità e la vivibilità del contesto edilizio ed urbano con azioni fortemente integrate tra loro ed integranti spazi chiusi ed aperti, tese, nel contempo:

- al risparmio nell'uso di risorse energetiche non rinnovabili;
- all'uso di sistemi e strategie bioclimatiche per il controllo microclimatico naturale degli spazi confinati ed aperti;
- al controllo delle correnti d'aria con la riduzione dei loro effetti negativi invernali e lo sfruttamento delle loro capacità refrigerative estive;
- al controllo delle risorse idriche;
- al miglioramento della gestione rifiuti;
- alla riduzione dei fattori inquinanti;
- all'eliminazione di sostanze che possono essere dannose per la salute dell'uomo;
- all'uso di materiali edili sani, sicuri, riciclabili;

-all'organizzazione e al ridisegno delle aree verdi, all'incremento delle aree permeabili, ecc.

Per questo motivo la presentazione del progetto è organizzata secondo diverse aree tematiche:

- controllo microclimatico e risparmio energetico;
- effetti del vento e risorse idriche;
- riduzione dell'inquinamento e gestione rifiuti;
- spazi aperti e percorsi.

Per ciascuna area tematica sono presenti una Tavola di analisi, che evidenzia i problemi riscontrati e riporta in sintesi alcuni dei dati raccolti e delle elaborazioni dati svolte a guida delle scelte di progetto, ed una o più Tavole di sintesi progettuale.

Evidentemente, data la stretta correlazione delle tematiche trattate e degli interventi previsti su edifici e aree esterne, la suddivisione in temi è del tutto strumentale e serve solo a rendere più agevole la lettura del progetto e del processo progettuale.

Prima delle Tavole relative alle diverse aree tematiche, 3 Tavole descrittive dell'area di progetto e degli edifici ARTE in essa presenti mostrano sinteticamente i risultati dei sopralluoghi svolti.

Le Tavole di questo Progetto Definitivo sono 13; sono in formato UNI A1 e riportano planimetrie, piante, sezioni schematiche in diverse scale (da 1:25.000 a 1:200), restituzioni tridimensionali, renders, schemi grafici, tabelle, grafici, testi, legende, fotografie, fotomontaggi. Sono organizzate per temi in modo da fornire, per ciascun tema, informazioni di carattere generale e di approfondimento. Le informazioni prodotte nelle Tavole sono basate su diverse fonti (bibliografiche, UNI, Ecozero, ARPAL, ecc.) e su precedenti Studi effettuati sull'area di intervento sempre citati.

Le proposte progettuali sono sempre basate sulle analisi svolte.

Le Tavole riportano sul lato sinistro un estratto di questa relazione per facilitare la loro lettura.

PER UNA PIENA COMPRESIONE DEL PROGETTO SI RACCOMANDA LA CONSULTAZIONE INTEGRALE DEGLI ELABORATI FACENTI PARTE DEL PRELIMINARE ALLEGATI AL PROGRAMMA

L'area di progetto, benché potenzialmente ricca di risorse, perché non del tutto congestionata dagli edifici ed ancora dotata di spazi verdi, presenta diverse situazioni di degrado proprio legate alla disorganizzazione di questi stessi spazi, alla loro mancata gestione, all'assenza di un disegno complessivo delle aree aperte e dei percorsi, alla difficoltà di collegamento tra le polarità già presenti nel quartiere (scuola elementare e materna, ufficio postale, sede circoscrizionale, chiese, parrocchia, società di mutuo soccorso, bar, campi sportivi, ecc.) e alle nuove in previsione (distretto socio-sanitario, centro sociale polivalente giovanile, nuovi spazi comuni). Gli spazi a verde sono ad oggi prevalentemente spazi di risulta, ritagli di prato in cattive condizioni tra gli edifici. Un recupero attento, una riorganizzazione e progettazione di questi spazi, oltre che un migliore collegamento delle aree pedonali e una riqualificazione e precisa identificazione dei percorsi, è fondamentale non solo per rendere maggiormente vivibile il quartiere e per cambiarne radicalmente l'aspetto ma anche per concorrere ad un miglior controllo delle condizioni microclimatiche sia degli spazi aperti sia di quelli confinati.

In particolare, tra i problemi rilevati in relazione agli spazi aperti del quartiere, si possono ricordare i seguenti.

In diverse zone non vi è praticamente alcuna distinzione tra i percorsi veicolari, le aree di pertinenza degli edifici, gli spazi pedonali. Le auto e gli autobus passano ad elevata velocità nei pressi degli edifici. I percorsi pedonali e i marciapiedi sono interrotti e versano spesso in stato di degrado. Questo crea anche situazioni di pericolosità: in particolare l'area davanti alla scuola elementare non è dotata di sufficienti spazi a parcheggio ed è molto pericolosa per i pedoni perché si trova allo sbocco di una curva di un percorso veicolare, senza presentare nessun marciapiede, né separazioni tra gli spazi destinati alle auto e ai pedoni.

Più in generale gli spazi tra gli edifici e le aree a parcheggio non sono organizzati in alcun modo, e gli edifici sembrano spesso sorgere in mezzo alla strada: oltre alla sua pericolosità, questa situazione è negativa anche perché genera una caotica sovrapposizione di parcheggi, percorsi pedonali, percorsi viari e zone di attraversamento, penalizzando notevolmente l'immagine del quartiere. Oltretutto, soprattutto nella zona di Piazzale Moroni, l'organizzazione

dei numeri civici non è chiara né precisamente segnalata e gli abitanti, nel corso dei diversi incontri per la partecipazione al progetto, hanno fatto rilevare che persino le autoambulanze hanno difficoltà ad identificare e raggiungere un edificio in caso di emergenza.

Gli spazi verdi sono fortemente degradati e poco illuminati, i percorsi che li attraversano in cattivo stato e, considerata la massiccia presenza di anziani nel quartiere, poco praticabili per molte persone, sdruciolevoli e pericolosi. Il passaggio delle persone nel tempo, negli spazi a verde, ha creato nuovi percorsi spontanei, dimostrando l'inadeguatezza di quelli esistenti nel collegamento tra le diverse zone e le polarità del quartiere.

Anche gli spogli muri di contenimento del terreno in calcestruzzo armato, concorrono a creare un'immagine di degrado della zona.

Per contro, in alcuni casi, in corrispondenza dei piccoli spazi verdi recintati - condominiali o di singoli privati - spesso organizzati ad orto, la situazione di manutenzione è decisamente migliore.

Obiettivo del progetto è quello di riorganizzare gli spazi aperti del quartiere, connotandoli maggiormente, distinguendo chiaramente la loro funzione (aree verdi per ritrovarsi, per giocare, per riposarsi, spazi di pertinenza degli edifici, percorsi pedonali, parcheggi), rendendoli non più "terra di nessuno" ma luoghi fortemente caratterizzati e riconoscibili, accessibili a tutti, sicuri, di incontro, protetti dal vento invernale e riparati dal sole estivo.

Per questo motivo, in funzione delle esigenze espresse dagli abitanti del quartiere, si è deciso di operare in più direzioni.

Riqualificazione degli spazi a verde presenti attraverso l'individuazione per ciascuno di essi di una specifica caratterizzazione; si sono così progettati:

- uno spazio per il ritrovo delle famiglie ed il gioco dei bambini con un'area attrezzata per feste all'aperto ed un piccolo specchio d'acqua;
- una zona a parco per il passeggio, con sedute pensate sia per la stagione invernale che per quella estiva, con un piccolo percorso didattico nel verde (con diverse piante segnalate da appositi cartelli), attrezzata per i cani, che si conclude con il campo sportivo che viene inserito

nel verde e separato dalla strada; gli ampi percorsi presenti in questo parco potranno essere utilizzati per ospitare temporanei mercatini e zone espositive all'aperto;

- una zona terrazzata, come luogo più riposante, per il ritrovo, la riflessione, con piccoli tavolini;
- un'area organizzata con piccoli orti, da dare in locazione ai privati con affitti modesti ma assicurandosi la loro continua manutenzione.

Riqualificazione delle aree tra gli edifici attraverso la loro chiara identificazione come spazi di pertinenza degli edifici stessi e la netta distinzione dai percorsi veicolari, l'inserimento di vegetazione e l'integrazione con le aree a verde, la ripavimentazione, l'organizzazione di parcheggi anche protetti da brise-soleil. La riqualificazione delle aree tra gli edifici permette di ottenere una sorta di filtro tra spazi interni ed esterni.

Collegamento di tutte le aree verdi e degli spazi di pertinenza tra gli edifici con le polarità presenti nella zona, attraverso marciapiedi e percorsi pedonali il più possibile ininterrotti, riconoscibili, illuminati (con nuovi lampioni a celle fotovoltaiche), ripavimentati, non più scomodi e sdruciolevoli. In particolare viene creato un percorso che dal giardino della Rocca di Legino di fronte alla Società di Mutuo Soccorso, ai confini con l'area di progetto, collega tutte le aree verdi, la scuola, i campi sportivi, l'area di Piazzale Moroni antistante la Chiesa, con pochissimi attraversamenti pedonali e un passaggio pedonale in quota su Via Chiavella (strada veicolare a scorrimento veloce), che si connota, per chi arriva da questa stessa via, anche come una simbolica "Porta di accesso" al "nuovo" quartiere.

Riduzione della pericolosità e dell'inquinamento veicolare attraverso il ridisegno dei percorsi per le auto per limitare il passaggio tra gli edifici e l'imposizione di velocità meno elevate (diminuendo la velocità da 50 a 30 Km/h lo spazio di arresto si riduce da 26 m a 13 m circa). In particolare, nell'area davanti alla scuola elementare, viene predisposto un apposito percorso pedonale separato dal tracciato stradale, dal quale è possibile accedere a vicine nuove zone a parcheggio, in modo da rendere la strada meno ingombra di macchine nelle ore di uscita dei bambini. Quanto previsto su Via Buozzi tende a connotare questo asse viario come più sicura strada di quartiere.

Oltre alle azioni sopra descritte sono previsti: il rinverdimento dei muri di contenimento e la predisposizione di una migliore segnaletica indicante la disposizione dei numeri civici.

L'intero sistema del verde, nelle sue diverse articolazioni e dimensioni spaziali e componenti funzionali rappresenta un insieme di progetto unitario che le caratteristiche per essere inserito tra le opere di al 1° comma dell'art. 2 del Bando

Il progetto di riqualificazione urbana è basato sull'effetto ottenibile tramite l'integrazione di opere interne ed opere esterne, come spiegato nella relazione descrittiva generale. La dotazione di spazi esterni confortevoli e sicuri è infatti essenziale per rendere l'habitat urbano piacevole e stimolante. Tali opere sono previste secondo un sistema diffuso per tutta l'area del quartiere, così che tutti gli abitanti possano beneficiarne, a prescindere dalla loro appartenenza ai blocchi di edilizia sovvenzionata o agli edifici privati. In tale sede si vuole esplicitare la funzione pertinenziale di tutte le aree coinvolte dalle opere di riqualificazione esterna.

Una delle principali questioni affrontate, per il miglioramento del comfort abitativo dell'area, è stata quella della circolazione pedonale e veicolare. Gli edifici attualmente sono posti nei nodi di una fitta rete di strade veicolari non differenziate per importanza di impiego; in molti casi tali strade non sono neanche costeggiate da marciapiedi atti a permettere una sicura circolazione pedonale. Le aree di parcheggio non sono tutte definite o, meglio, si parcheggia ovunque ci sia posto. Tale situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di una scuola – con conseguenti picchi di flusso veicolare nelle ore di ingresso e uscita. Oltre al problema della sicurezza dovuto alla frammistione di flussi non ben regolamentati, persiste anche un problema di inquinamento acustico dovuto non tanto a un rumore di fondo – fastidioso solo lungo le principali arterie di Via Chiavella e Via Buozzi – quanto a picchi dovuti al passaggio in velocità di veicoli lungo le strade di penetrazione e al passaggio dell'autobus. Ridurre questi elementi di pericolo e discomfort è quindi un'operazione che va a diretto beneficio degli abitanti del quartiere.

Gli interventi sui percorsi veicolari e pedonali vanno quindi considerati pertinenti.

Tali interventi, come è possibile vedere negli elaborati di progetto e nella relazione, consistono nella riduzione della velocità di attraversamento da 50 km/h a 30 km/h, sia tramite cartelli indicatori dei limiti di velocità sia attraverso dispositivi come i dossi dissuasori e le due rotonde su via Buoizzi. Anche l'eliminazione di un piccolo tratto di strada, e la sua trasformazione in aree a parcheggio pertinenziale, persegue tale finalità. La gerarchizzazione delle aree – percorsi pedonali, veicolari, parcheggi – viene ottenuta attraverso la diversificazione delle pavimentazioni, lasciando l'asfalto solo sui tracciati veicolari e utilizzando pavimentazioni permeabili o parzialmente permeabili per parcheggi, strade di accesso agli edifici e percorsi nel verde (autobloccanti in cls, griglie proteggi-prato in polietilene riciclato, terra stabilizzata).

La circolazione pedonale interna al quartiere è stata potenziata evidenziando la continuità di un percorso principale che dai giardini della Rocca, nella zona nord-est dell'area, attraverso Via Chiappino, si inoltra nell'area maggiormente piantumata dei giardini posti a nord, prospicienti la Via Buoizzi, e scende attraversando tutto il quartiere sino ad arrivare al margine sud, verso il centro città. Ciò è reso possibile dalla previsione di realizzare una passerella pedonale per l'attraversamento di Via Chiavella, per congiungere Via Chiappino al corpo principale del quartiere. Anche tale opera deve essere quindi considerata come pertinenziale, in quanto interessante per la vita del quartiere stesso.

Un altro dei punti importanti del progetto è la ridefinizione delle aree verdi, con un sensibile aumento della presenza di vegetazione arborea. I principi che guidano la disposizione di tali nuove alberature – oltre alla volontà di risistemare le aree verdi già esistenti praticamente in stato di abbandono – è di tipo "bioclimatico". Le alberature sempreverdi sono disposte in modo da rallentare i flussi ventosi che colpiscono duramente l'area in inverno; la densità del fogliame ha un certo effetto anche sulla propagazione del rumore dovuto al passaggio dei veicoli tra gli edifici (che nell'ipotesi di progetto è già comunque influenzata dalla riduzione della velocità, come sopra indicato) e sulla diffusione delle polveri che vengono trattenute dal fogliame, in

particolare di determinate essenze con foglie dalla pagina inferiore scabra o pelosa. Alberi a foglia caduca vengono posti a sud delle aree di sosta, in modo da permettere l'accesso della radiazione solare in inverno ma da costituire elemento ombreggiante in estate.

Insieme alla trasformazione di molte aree – come quelle di alcuni parcheggi – in aree a prato protetto dalle griglie in plastica riciclata, il generale rinverdimento del quartiere contribuisce a ridurre l'innalzamento della temperatura in estate, grazie all'effetto di evapotraspirazione delle piante. L'area verde lungo Via Chiavella presenta, a tal fine, uno specchio d'acqua artificiale, di ridotta profondità, utile ad abbassare la temperatura in estate, per evaporazione, della zona di sosta.

Per tali motivi anche l'incremento delle aree verdi va considerato come opera di tipo pertinenziale.

Infine i due sistemi di recupero delle acque piovane, oltre a ridurre il carico sull'impianto di smaltimento delle acque bianche, forniscono agli abitanti dell'area un utile servizio a bassissimo costo quale quello del lavaggio auto e dell'irrigazione degli orti. A tali sistemi potranno accedere unicamente gli abitanti degli edifici interessati dalla raccolta dell'acqua e dalla gestione degli orti. Anche tale opera va quindi considerata come pertinenziale.

COSTI DELL'INTERVENTO

Il costo riconoscibile di intervento si desume dal computo analitico che fa parte integrante dell'allegato Progetto Preliminare e che determina il seguente valore:

COSTO RICONOSCIBILE: € 956.850,72

Come previsto dal nuovo sistema di determinazione dei costi della Regione Liguria, si procede alla valutazione del costo di programma con la tabella allegata al progetto stesso dalla quale si desume che i, comprensivo di IVA è il seguente:

COSTO RICONOSCIBILE TOTALE:

€ 1.271.600,18

del quale si richiede il finanziamento