

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Un caso particolare è rappresentato dall'intervento di riqualificazione dell'area Metalmetron, che non si ritrova in condizioni di conformità agli strumenti urbanistici vigenti e che comporta variante al PRIS. Come previsto al comma 3 dell'art. 3 del bando: *i programmi debbono essere conformi agli strumenti urbanistici vigenti od adottati.*

Gli indirizzi per la formazione del Contratto di Quartiere, approvati con **Delibera del Consiglio Comunale n. 12 del 16 marzo 2004**, hanno comunque inteso inserire questo ambito tra quelli per quali era necessario definire obiettivi e esiti attesi della trasformazione urbanistica.

Tale trasformazione è divenuta di attualità a seguito della presentazione, da parte della società NEW CO Savona srl capofila di diversi soggetti imprenditoriali che hanno chiesto di insediare le proprie attività nell'area, di un progetto di riqualificazione urbanistica allo **Sportello Unico delle Imprese** del Comune ai sensi dell'art.18 della L.R. n. 9/99.

L'istanza è stata protocollata con n. 26869 del 31/07/03 e ha avuto ad oggi il seguente iter:

- 26/08/2003: Prima riunione REFERENTE della Conferenza dei Servizi convocata dal Comune di Savona: esame istruttorio del progetto;
- 20/10/2003: REFERENTE: esame istruttorio del problema della bonifica dell'area;
- 13/11/2003: REFERENTE: approvazione del Piano di caratterizzazione dell'area;
- 16/12/2003: esame istruttorio del progetto per gli aspetti commerciali

Il **Consiglio Comunale di Savona**, cui compete il potere di adozione delle varianti urbanistiche, non si è ancora pronunciato in merito, salvo l'approvazione degli Indirizzi al CQ2 citati in precedenza.

Il progetto presentato verrà descritto nel capitolo b.2.4 del Programma CQ2.

La decisione di illustrare la trasformazione urbanistica dell'area Metalmetron, nell'ambito del Progetto si è imposta data la evidente connessione dell'intervento con il più ampio programma di riqualificazione che interessa l'ambito di Legino/Piazzale Moroni. Il progetto Metalmetron è

indiscutibilmente significativo per l'ottenimento degli standard di natura ambientale, urbanistica e socio economica che il CQ2 si propone.

Dato il suo carattere di attualità, anche procedurale, si è deciso di raffigurarlo coerentemente con il disegno generale, salvo poi non esprimerlo intermini di contributo diretto al Contratto di Quartiere, nella tabella riepilogativa dello stesso (Allegato 2 del Bando Regionale)

Si è invece mantenuto, su preciso impegno del Soggetto Attuatore in fase di redazione del CQ2, il contributo specifico dell'intervento per la copertura finanziaria di opere pubbliche (che saranno realizzate a scapito oneri) in riguardo al loro inserimento, in conformità urbanistica, con gli interventi del Programma: **Riqualificazione Via Stalingrado** e **Realizzazione di area verde di Piazzale Moroni bassa.**

Si è mantenuto anche, all'interno del PQ2 la porzione di Progetto Metalmetron che, conforme agli strumenti urbanistici vigenti, contribuisce all'arricchimento della dotazione di spazi di servizio per il quartiere: **Fabbricato che ospita servizi privati sanitari e socioassistenziali e Sistemazione del Verde Pubblico.**

Le iniziative imprenditoriali in estrema sintesi sono le seguenti:

- una Media Struttura di Vendita di 2450 mq di superficie di vendita di generi non alimentari
- una Media Struttura di Vendita di 2490 mq di superficie di vendita di generi non alimentari
- una Media Struttura di Vendita di 2450 mq di superficie di vendita di generi non alimentari
- una Media Struttura di Vendita di 2100 mq di superficie di vendita di generi non alimentari
- una Media Struttura di Vendita di 1084 mq di superficie di vendita di generi non alimentari
- una Media Struttura di Vendita di 2450 mq di superficie di vendita di generi non alimentari
- un albergo di mq 4.606, del quale si chiede la classificazione tre stelle;
- una superficie di vendita all'ingrosso per mq 5.719

I dati sintetici di progetto, a rappresentazione della consistenza dell'intervento sono riportati nell'elaborato C.

Complessivamente l'area interessata dall'intervento ha una superficie catastale di 46.494 mq

Le 6 strutture di vendita, appartenenti alla categoria delle MSV (Medie Strutture di Vendita), sono nettamente separate sia sotto il profilo edilizio sia funzionalmente, essendo ubicate in fabbricati autonomamente configurati, servite da parcheggi funzionali e pertinenziali e da aree di scarico e carico merci indipendenti e connesse singolarmente con i rispettivi fabbricati, accessibili direttamente senza commistioni di ingressi e di scale di servizio

La porzione di territorio interessata dal nuovo insediamento si trova oggi in una situazione di **bassa efficienza territoriale**, rispetto alla quale la trasformazione propone una riqualificazione con effetti a scala urbana e comprensoriale.

L'insieme delle opere di infrastrutturazione e manutenzione dell'area ricadono finanziariamente sull'operatore e i benefici pubblici dell'intervento sono ragguardevoli, anche in termini di ricadute occupazionali e di rivitalizzazione delle attività economiche locali, e appaiono comunque tali da giustificare ampiamente la variante urbanistica che è necessario approvare per l'attuazione del progetto.

Il progetto è stato presentato allo sportello unico dell'impresa ai sensi de

ll'art. 18 comma 1 della richiamata L.R. 9/99:

"il procedimento ha inizio mediante presentazione alla Struttura, da parte del richiedente, di apposita istanza recante una dettagliata relazione delle opere e delle attività da realizzare e del loro rapporto con i vigenti strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica e con le normative vigenti in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza del lavoro e degli impianti."

Il progetto parte da una esigenza funzionale piuttosto precisa: la necessità di affiancare un certo numero di strutture di media superficie di vendita, prive quasi completamente di connessioni l'una con l'altra, predisponendo una dotazione di servizi (parcheggi principalmente) davvero imponente ed il più possibile connessa ad ogni singola struttura.

Le difficoltà progettuali possono invece essere concentrate in due aspetti:

- urbanità e rapporto con la città di un intervento di questo tipo
- rapporto con una preesistenza che, in certi aspetti, appartiene all'immaginario cittadino (in senso duplice, negativo per l'abbandono, positivo per il lavoro e una certa qualità edilizia del fronte strada)

Questi aspetti di urbanità e di progettualità, divengono ancora più problematici quando si scontrano con esigenze funzionali ed economiche precise, poco flessibili e quasi inderogabili, tipiche degli interventi produttivo-commerciali: dimensioni, forme, soluzioni strutturali, accessibilità, aspetti normativi urbanistici e di sicurezza, necessità di visibilità, basso costo di costruzione.

Questi paletti inderogabili hanno portato a prendere una difficile decisione, rendendola inevitabile: la demolizione del complesso ex-Metalmetron così come strutturato attualmente. Il tentativo di rendere compatibili almeno i due edifici sul fronte strada di Via Stalingrado è fallito di fronte all'impossibilità di adattarli in modo credibile alle funzioni che si propone di inserire, commerciali e produttivo-turistiche.

Questa impossibilità ci ha posto di fronte ad un grosso problema, estetico ed etico: come ricostituire un fronte strada urbano di pari, o maggiore, dignità e qualità di quello esistente, permettendo però la visibilità e l'apertura delle realtà commerciali rispetto alla strada stessa, e la necessità di sistemare i parcheggi (a raso ed in struttura) di fronte a queste attività

Un aspetto è però giunto in aiuto a noi progettisti: la richiesta di inserire all'interno del complesso, un grosso albergo, per circa cento (100) camere.

Questa richiesta ha ovviamente rappresentato uno stimolo a identificare nell'albergo un elemento di visibilità e riconoscibilità del rapporto dell'intervento, nel suo complesso, con la città.

La soluzione progettuale è stata quella di unificare in un unico elemento architettonico ed espressivo il parcheggio in struttura e l'albergo, immaginato come edificio a torre.

In questo modo la creazione di un grosso elemento architettonico-infrastrutturale si pone come proposta di soluzione del tema del rapporto con il fronte strada e quindi di urbanità del complesso proposto.

I noti temi della visibilità, della comunicazione commerciale e della dichiarazione di espressività delle attività turistiche rispetto alla strada (dalle letture dello sprawl statunitense di Robert Venturi, alla più recente lettura dei "non luoghi" urbani di Marc Augé e della "bigness and rapidity" di Rem Koolhaas) si sono per noi innestati nella tradizione industriale e produttiva dell'area e della nostra città, indirizzando il progetto verso una scelta espressiva forte, contemporanea e riconoscibile.

I parcheggi in struttura sono notoriamente elementi architettonici di bassa qualità: l'idea è quella di proporre un rivestimento metallico semitrasparente (lamiera forata ondulata e verniciata), che divenga supporto delle indicazioni pubblicitarie e funzionali delle attività che si svolgono all'interno dell'area.

Il concetto di "bigness", inteso come edificio-infrastruttura di grande scala territoriale, che al suo interno però contiene gli elementi di connessione alla scala urbana e umana, vengono così affrontati e, riteniamo, risolti, unificando nel rivestimento, nella espressività e nell'uso della comunicazione parcheggio e albergo, due oggetti architettonici di scala, funzione, rappresentatività normalmente opposti.

Così, se la lamiera ondulata trasforma il parcheggio su tre piani in una sorta di grande guard-rail fuori scala, per l'albergo lo stesso materiale, con forature mano a mano differenti, diviene una sorta di pelle-brise soleil, che lo rifasci, proteggendone l'interno.

L'obiettivo in realtà è duplice: fare in modo che l'immagine dell'albergo sia già definita in linea di massima, in modo da evitare che l'utilizzatore possa riproporre qui, tipologie e soluzioni a

scatola chiusa, immaginate al livello europeo o internazionale, adattabili per qualsiasi città e territorio. Dall'altra fornire un'immagine di ingresso alla città che esprima la sua trasformazione in atto, da una realtà industriale pesante, ad una città dei servizi, che guarda al turismo, pur mantenendo le sue funzioni portuali e commerciali tradizionali.

Questo desiderio-necessità di rappresentare la trasformazione di Savona, è proporzionato all'importanza sociale ed urbana dell'intervento proposto, che porterà posti di lavoro con caratteristiche ovviamente differenti rispetto all'attività propriamente produttiva, inserendosi in un'idea di quartiere residenziale e di servizi di qualità che comincia a caratterizzare la zona di Legino, anche rispetto alle indicazioni del redigendo PUC.

Dall'altra parte, l'investimento necessario a "vestire" parcheggio e albergo, viene compensato da una estrema essenzialità, chiarezza e semplicità della parte delle medie superfici commerciali.

L'idea è quella di evitare la confusione e l'eterogeneità dei materiali e delle forme, individuando delle semplici figure rettangolari, dei parallelepipedi, sovrapposti e affiancati, con leggeri scarti e sbalzi tra loro, rivestiti in materiali colorati (fibrocemento, lamiera o, ancora più semplicemente, calcestruzzo verniciato), e differenziati tra loro semplicemente dalla scritta dell'attività, e dal numero di "comparto".

Questa sorta di containers sovrapposti, creano due spazi intermedi, uno aperto-coperto di ingresso e di parcheggio, l'altro, un vero e proprio spazio pubblico, una piazza per spettacoli, eventi e attività pubbliche.

Questo luogo pubblico, collegato in quota con la zona retrostante di Piazzale Moroni ha la possibilità di accogliere eventi come l'Expo Savona, che ad oggi si svolge in Piazza del Popolo, ed è attrezzata con sedute ed un sistema di illuminazione sospeso. La sua pavimentazione è in cls architettonico vibrato con inerti e coloranti che lo uniformino al colore del volume sottostante.

Tutto lo spazio a parcheggio sarà trattato in asfalto, colorato diversamente e sarà prestata particolare attenzione alla colorazione ed alla grafica dei segnali stradali a terra.

Grande importanza verrà data al sistema di illuminazione, che sarà concentrato in luce diffusa sulle superfici colorate dei volumi commerciali, su linee di luce collegate alle scritte dietro alla lamiera forata, su elementi sospesi nella piazza pubblica e luci a terra negli spazi di parcheggio, con l'inserimento di alcuni pali illuminanti di qualità tecnologica e di design industriale, paragonabili a quelli di pregievollissima fattura attualmente collocati su Via Stalingrado.