

011. Colonna/Bentoni
Lucci / De Fomeri 16/06/15

GALLARATI ARCHITETTI
Studio Associato di Architettura e Progetto Urbano

COMUNE DI GENOVA DIREZIONE URBANISTICA, SUE E GRANDI PROGETTI
15 GIU 2015
Prot. N° PEC 193645

Spett.le
Comune di Genova
Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti
Pec: comunegenova@postemailcertificata.it

Genova, 15/06/2015

Oggetto: **Osservazione all'Articolo 14 delle Norme Generali del Progetto Definitivo di P.U.C. adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 8 del 4 marzo 2015**

I sottoscritti architetti Mario Gallarati e Giacomo Gallarati, sulla base di una approfondita lettura delle norme e degli elaborati del progetto definitivo di P.U.C., osservano quanto segue.

L'articolo 14 delle Norme Generali del piano definitivo, al punto 4 "Tutela e sicurezza dei suoli", prevede che non siano più realizzabili "costruzioni interrato ad una distanza tra perimetro della nuova costruzione e perimetro degli edifici esistenti inferiore all'altezza massima del fronte di scavo".

Tale norma andrà ad aggiungersi ai fondamentali vincoli di carattere idraulico e geologico individuati dalla pianificazione regionale e provinciale, con la differenza che i vincoli della pianificazione sovraordinata, derivando da studi approfonditi compiuti sui singoli corsi d'acqua e sui versanti, formulano prescrizioni **specifiche per i diversi contesti**, mentre la norma inserita nel PUC all'articolo 14 sulla "Tutela e sicurezza dei suoli" si applica in modo **indifferenziato e generico** sull'intero territorio comunale, senza distinguere tra le caratteristiche e specificità delle singole aree, le destinazioni d'uso, i vincoli sovraordinati e le tipologie d'intervento dei singoli interventi.

Si intende che l'obiettivo della norma consista nella limitazione degli interventi di realizzazione di posti auto e box interrati privati in aree residenziali sature, al fine della condivisibile esigenza di garantire una maggiore sicurezza del suolo e degli edifici esistenti. I vincoli previsti dalla norma sembrano infatti indirizzati soprattutto a impedire le costruzioni interrate nei lotti privati di dimensioni limitate, negli spazi compresi tra i vari condomini residenziali, o gli interventi previsti al di sotto di strade e piazze pubbliche (presumibilmente con l'intenzione di evitare ulteriori scempi del tipo "Via Montezovetto").

Prevedendo una distanza minima **dagli edifici esistenti**, compresi gli stessi edifici presenti nel lotto in cui si propone l'intervento e di proprietà del proponente, e **non dagli edifici in previsione**, la norma influisce quasi unicamente sulle aree già edificate: non sono infatti interessate dalla norma le aree in cui sono previsti interventi combinati di nuova costruzione di box interrati ed edifici fuori terra.

Si presume che tale decisione derivi dalla consapevolezza che una limitazione alla realizzazione di nuove costruzioni interrata in aree oggetto di trasformazione porterebbe come conseguenza il congelamento di operazioni di fondamentale importanza per la città, volte alla riqualificazione di aree in degrado e alla rigenerazione urbana ed edilizia: conseguenza che si porrebbe in palese contraddizione con gli obiettivi di piano.

Si evidenzia però che molte delle aree attualmente in stato di degrado, per cui risulta fondamentale incoraggiare interventi di riqualificazione e riconversione, **comprendono edifici esistenti, in alcuni casi soggetti a vincolo monumentale.** La necessità per le nuove costruzioni interrate di prevedere un fronte di scavo massimo pari alla distanza minima dagli edifici esistenti, compresi gli edifici esistenti all'interno del lotto che potrebbero essere recuperati solo all'interno di un intervento complessivo sull'area, **blocca sul nascere potenziali interventi di riqualificazione di aree in stato di degrado e, in alcuni casi, congela operazioni già avviate.**

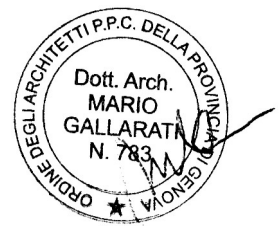
La realizzazione di posti auto interrati risulta infatti in molti casi funzionale e imprescindibile per il recupero di immobili esistenti in disuso e di aree in condizioni di degrado. Con la nuova norma inserita nel progetto definitivo di PUC, operazioni di rigenerazione urbana di comprovata utilità sociale, in procinto di essere avviate sulla base di progetti unitari che comprendono anche la realizzazione di posti auto, rischiano di subire un arresto definitivo.

Sulla base delle considerazioni esposte, proponiamo perciò di aggiornare la norma contenuta nell'articolo 14 delle Norme Generali del piano definitivo escludendo dalla sua applicazione le aree con le seguenti caratteristiche:

- 1) **aree con destinazione a servizi;**
- 2) **aree in evidente stato di degrado in cui la nuova costruzione interrata sia realizzata all'interno di un intervento unitario di riqualificazione complessiva;**
- 3) **distretti di trasformazione.**

Restando a disposizione per qualsiasi chiarimento, porgiamo distinti saluti.

Arch. Mario Gallarati



Arch. Giacomo Gallarati

