

1. - Risparmio energetico

A pagina 15 delle Norme della suddetta Variante si dice, all'articolo 15 che *“ogni intervento programmato dal Piano dovrà sottostare a criteri di progettazione che perseguano uno sviluppo armonioso e sostenibile del territorio interessato, e che favoriscano il risparmio energetico e l'uso di fonti energetiche rinnovabili.”*

A pagina 16 delle stesse Norme si dice, sempre all'articolo 15, che *“dovranno essere osservate le seguenti modalità costruttive e comportamentali: [...] Utilizzo di materiali da costruzione a limitato consumo energetico nelle fasi di produzione, trasporto, montaggio o dismissione e utilizzo di dispositivi per la riduzione del consumo di energia elettrica o per la produzione da fonti rinnovabili.”*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Come si pensa di favorire il risparmio energetico e l'utilizzo di fonti rinnovabili quando è evidente che questo intervento non è attento alle più banali regole di progettazione sostenibile?

Quali saranno i materiali a limitato consumo energetico in TUTTE le fasi? Sicuramente non l'acciaio, non il calcestruzzo, non il cemento armato né la superficie lapidea o la terracotta che saranno usati per le strutture ed i rivestimenti, che sono notoriamente materiali ad alto impatto ambientale.

Si può notare come i palazzi lungo Via Muccini siano orientati lungo la strada e non ci sia nessuna attenzione al loro orientamento Nord-Sud. Sicuramente la distanza fra i palazzi e la loro stessa altezza farà sì che quelli posizionati più a Sud, faranno ombra a quelli più a Nord, e tutti i palazzi insieme faranno ombra a quei ritagli di verde definiti 'verde pubblico'.

La poca attenzione alla luce solare e al corretto orientamento raggiunge l'apice nei palazzi ad arco: quando vedranno il sole gli sfortunati che abiteranno nelle stanze affacciate sull'interno dell'arco? E che aria potranno mai respirare coloro che avranno le finestre sulle facciate interne dell'arco di ingresso a Via Muccini? Saranno costretti a dotarsi di impianti di condizionamento, che andranno ad incidere pesantemente sulle loro bollette energetiche.

Non c'è nessuna attenzione al corretto orientamento nemmeno nella ripartizione delle finestre sulle facciate. Per sapere quale sia l'orientamento del fronte bisogna obbligatoriamente guardare cosa c'è scritto sotto il disegno: le aperture sono sempre dello stesso tipo e quantità su tutti e quattro i fronti di ogni palazzo. Una progettazione attenta alla sostenibilità prevederebbe una differenziazione delle aperture finestrate, privilegiando maggiori aperture sul fronte Sud e minori su quello Nord al fine di sfruttare nella stagione più fredda il calore e la piacevolezza offerti dal sole che batte sui vetri delle finestre.

2. - Consentire spazi verdi non è prescrivere

Alla pagina 12 delle Norme della suddetta Variante si dice, all'articolo 12 che *“E' consentita la realizzazione, negli Spazi a Verde attrezzato, di giochi bimbi con arredi vari”*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Sarebbe più opportuno, per un'Amministrazione che si dice attenta al benessere dell'infanzia (ricordiamo l'esistenza della Città dei Bambini), non lasciare nel vago la possibilità di realizzare aree di gioco attrezzate bensì imporla come PRESCRIZIONE.

3. - Coperture insufficienti per pannelli/fotovoltaico

A pagina 17 delle Norme relative alla Variante si dice: *“Non è altresì consentita nelle coperture piane la realizzazione di volumi tecnici, ... se non adeguatamente ricompresi nella struttura dell'edificio”*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Data l'entità notevole dei volumi degli edifici e l'esiguità della superficie delle coperture in rapporto a quei volumi, l'unico modo per soddisfare il fabbisogno termico ed energetico delle strutture secondo quanto imposto dalla normativa vigente sarebbe far sporgere i pannelli solari termici ed eventualmente fotovoltaici ben oltre la struttura dell'edificio.

Pertanto, risultando l'enunciato sopraccitato incongruente, si chiede di esplicitare quale soluzione alternativa si intenda adottare.

4. - Da dove il parcheggio è facilmente raggiungibile?

Alla pagina 6 della Delibera di adozione della suddetta Variante si dice, al punto 2 del capitolo relativo alle 'Modifiche relative ad infrastrutture':

“Parcheggio pubblico sottostante la stazione autobus, facilmente raggiungibile senza transitare dal centro storico”.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Cosa intende codesta Amministrazione utilizzando il termine *'facilmente'*?

Analizzando infatti le carte a disposizione ci si rende conto che raggiungere il parcheggio provenendo dall'uscita dell'autostrada o dal ponte sul Magra è tutt'altro che *'facile'*.

Bisogna infatti percorrere ben quattro rotatorie ed attraversare un pezzo di Variante Aurelia che, è noto a chiunque conosca minimamente i problemi della città, è spesso intasata; percorse comunque le quattro rotatorie bisogna inserirsi in Via del Murello,

strada piuttosto stretta e, attraverso un sottopasso che si prevede allargato ed adeguato, arrivare finalmente al '*grande parcheggio pubblico interrato*'.
L'alternativa "facile" a questo pesante percorso resterebbe in realtà Via Muccini stessa, il cui ruolo non a caso è indicato nella relazione generale a pagina 11 con l'espressione "la centralità dell'asse viario ...": il che fa decadere uno dei propagandati scopi della Variante, che è quello di spostare su altre direttrici il traffico diretto verso Sarzana.

5. - Mobilità sostenibile inesistente

Con l'espressione "*mobilità sostenibile*" si intende un sistema di mobilità urbana che, pur consentendo a ciascuno l'esercizio del proprio diritto alla mobilità, sia tale da non gravare eccessivamente sul sistema sociale in termini di esternalità, ovvero:

1. Inquinamento atmosferico e emissioni di gas serra
2. Inquinamento acustico
3. Congestione dovuta al traffico veicolare
4. Incidentalità

L'attenzione alle problematiche della *mobilità* è una delle scelte che più hanno innovato l'urbanistica italiana degli ultimi anni. Considerare parte integrante del piano non solo gli spazi delle infrastrutture della mobilità (stradale, parcheggi, ferrovie, stazioni), ma anche le modalità di trasporto delle persone e delle merci è un'innovazione fondamentale anche dal punto di vista ambientale.

Ogni città presenta caratteristiche specifiche particolari per le quali non è possibile proporre un modello ripetibile di *mobilità sostenibile* che consenta di eliminare radicalmente il carattere bimodale della mobilità urbana (automobile e trasporto pubblico).

E' invece possibile modificare sostanzialmente il rapporto tra le due modalità di trasporto: da un lato potenziando il trasporto pubblico; dall'altro riducendo e variando le caratteristiche del trasporto privato. Nelle grandi città la scelta principale è quella della cosiddetta "cura del ferro", che punta sulle ferrovie, metropolitane e tranvie (cioè sui mezzi meno inquinanti ed energivori). Questa "cura" può essere in parte ripresa anche dalle città di media dimensione, con soluzioni compatibili rispetto all'entità dei problemi e alle risorse attivabili. Per quanto riguarda le città più piccole, il trasporto pubblico potrà continuare ad utilizzare mezzi su gomma non inquinanti.

In tutti i centri abitati, in generale, è possibile fluidificare, cioè rendere più scorrevole, il traffico automobilistico, con una rilevante riduzione dei fenomeni di inquinamento. Negli stessi centri, è anche possibile estendere la mobilità ciclabile e quella pedonale in modo da realizzare isole ambientali, caratterizzate da interventi di moderazione del traffico, che consentano di far coesistere pedonalità e traffico motorizzato.

Esistono inoltre diverse soluzioni innovative, che stanno cominciando a diffondersi:

- 1) politiche di tariffazione e pricing, che si traducono con il pedaggio urbano.
- 2) accesso oneroso a strade o a particolari zone urbane, dette zone a traffico limitato (ZTL).
- 3) il park pricing, sosta a pagamento su strade.

- 4) il park and ride, agevolazione nell'interscambio tra automobile e mezzo pubblico nelle città.
- 5) interventi di gestione della domanda, grazie alla moderazione del traffico (traffic calming), alle limitazioni della circolazione veicolare e all'introduzione di servizi di car sharing e trasporto a chiamata.
- 6) introduzione della figura del mobility manager di area e di azienda, che ha il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti.
- 7) redazione del Piano spostamenti casa-lavoro.
- 8) utilizzo di sistemi di information technology per la gestione di flussi veicolari.
- 9) realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola. Con specifici progetti pilota è possibile incentivare la mobilità pedonale e ciclabile per gli spostamenti casa-scuola, ottenendo un deciso miglioramento del livello di accessibilità, vivibilità e sicurezza per bambini e ragazzi.
- 10) mobilità non inquinante: sviluppo della mobilità ciclabile grazie alla realizzazione di piste ciclabili ed implementazione di servizi di bike sharing.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che nella variante al P.P. Di Via Muccini / Piazza Terzi non vi è alcun riferimento a scelte che siano legate al concetto di *mobilità sostenibile*.



Il traffico veicolare privato e pubblico, già intenso nell'area presa in considerazione, sarebbe destinato ad aumentare a causa delle scelte

- 1) di concentrare i parcheggi su un'unica area quando si sarebbe potuto optare per il decentramento e la distribuzione attorno alla città;

- 2) di aumentare in maniera spropositata, su una zona (in particolare Via Muccini) già soggetta a congestionamento, il carico insediativo senza di contro pianificare una viabilità adeguata;
- 3) di collocare un numero rilevante di servizi pubblici creando un ulteriore polo di attrazione del flusso automobilistico;
- 4) di mantenere la stazione degli autobus all'interno della suddetta superficie.

Ne consegue che l'inquinamento ambientale e acustico della zona raggiungerebbe livelli intollerabili.

La pista ciclabile, che avrebbe potuto dare al piano un valore aggiunto come simbolo di mobilità sostenibile, è al contrario frutto infelice di una iniziale dimenticanza da parte dei progettisti, che l'hanno applicata sulle superfici già stabilite a seguito di un'osservazione da parte della Commissione Territorio. Il risultato è scontato: un percorso improbabile, che non unisce il nuovo quartiere con la vecchia città e tutto il tessuto esistente, che serve solo una limitata porzione dei futuri abitanti di quella zona. Un abitante di Via Muccini che volesse raggiungere in bicicletta il centro non percorrerebbe mai la via proposta nella variante ma risalirebbe in rettilineo la stessa via residenziale verso piazza San Giorgio.

6. - Piazza coperta senza identità

SI OSSERVA

La soluzione per via Terzi di una piazza coperta commerciale e a servizi è la realizzazione di un non-luogo, nel senso di uno spazio non identitario, relazionale o storico.

Le funzioni commerciali, messe in risalto dall'ampio spazio della galleria coperta su cui affacciano, evidenziano le intenzioni di mercificare il luogo votandolo al consumo frenetico, veloce, impersonale, relegando e banalizzando alla stregua di "curiosità", "oggetti di interesse" le funzioni storiche del centro polivalente.

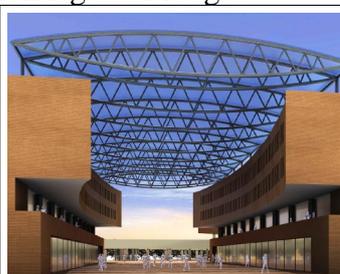
La galleria è quindi uno spazio di transito e di passaggio, nessuno vi abita se non negli orari prestabiliti da uffici e negozi, per cui si denuncia il carattere provvisorio e precario nell'uso degli spazi.

La soluzione proposta per piazza Terzi non è risolutiva al fine di dare nuova immagine e vivibilità al quartiere, per i seguenti motivi:

- l'architettura è stereotipata, non legata al luogo:



Treviso 2 (Mario Botta)



Sarzana 2 (Mario Botta)



Cintoia – Firenze (Mario Botta)

- L'altezza delle nuove edificazioni e la ridotta distanza con le costruzioni esistenti, creeranno disagio alle case più basse soffocate dall'incombenza, dalla mancanza di luce e di spazio vitale che una piazza così progettata non garantisce.

- Gli edifici della piazza sono un contenitore di funzioni e servizi che presumibilmente, rimarranno chiusi in alcune ore del giorno e durante la notte, aumentando la percezione di insicurezza degli abitanti della zona.

- La scelta della piazza chiusa tra alti fronti edificati, aumenta l'isolamento dello spazio e diminuisce il controllo sociale (soprattutto nelle ore notturne), favorendo usi impropri dei luoghi, legati a situazioni di disagio sociale, degrado e probabilmente delinquenza.

7. - Aumento costi energetici per i residenti di Piazza Terzi

SI OSSERVA

L'ex mercato ortofrutticolo sarà sostituito da una struttura composta da due stecche fronteggianti sormontate da una copertura traslucida. L'altezza delle sole stecche è di circa 20 mt e la copertura si alza di ulteriori 4 mt. Oltre ad aumentare l'altezza dell'edificio esistente aumenterà anche l'ingombro dello stesso. Gli edifici esistenti, in molti casi di soli due piani e a distanze inferiori ai tredici metri, occupati peraltro da una strada, si vedranno privati della luce del sole per molte ore del giorno con un conseguente incremento dei costi per l'energia elettrica e per il riscaldamento con grave danno economico.

8. - Piazza Terzi: rumorosità e vibrazioni

SI OSSERVA

In caso di realizzazione, il potenziamento della stazione autobus, la costruzione di nuove strade carrabili, il parcheggio interrato pubblico e l'edificazione di edifici residenziali accanto a tali opere, nonché la concentrazione di servizi pubblici e uffici in piazza Terzi sarebbero causa di maggior concentrazione di traffico e quindi inquinamento da smog e rumore nel quartiere. La nuova situazione sarebbe origine di disturbo alla quiete e quindi, in generale, dannosa per la salute.

Il discorso vale anche per la fase di cantierizzazione, che richiede in genere l'esecuzione di scavi, lo spostamento e l'accatastamento di materiali, demolizioni, ricostruzioni, realizzazioni di grandi costruzioni (piazza coperta, stecca di 90 m, parcheggio).

Per quanto riguarda la rumorosità, sarebbe particolarmente deleteria la fase di realizzazione delle nuove arterie stradali a causa della difficoltà di contenere a rumorosità dei cantieri.

Inoltre le opere di sbancamento o di trivellazione legate alla realizzazione del parcheggio, comporterebbero anche la propagazione di vibrazioni attraverso il terreno: la conseguenza immediata sarebbe il grave peggioramento della qualità della vita per gli abitanti; ma data la prossimità dell'esistente ad alcune delle opere previste, non si può escludere il degrado e il danno agli edifici.

Nelle norme riguardo i “Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico” della L.R 12/98 è specificato, al titolo 1, che le opere sopracitate devono essere correlate (in fase di concessione edilizia) di documentazione di impatto acustico, in virtù della loro pericolosità per l’ambiente e la salute.

Dal punto di vista acustico non si è tenuto in alcun conto della presenza della Ferrovia a ridosso di un palazzo a destinazione residenziale e degli uffici, né sono state previste opere di attenuazione del rumore provocato dalla ferrovia.

9. - Allargamento del perimetro: occasione perduta

SI OSSERVA

Sarebbe opportuno allargare il perimetro della SUA (del P.P. in questione) alle aree oltre i fasci dei binari nell’ampia area dismessa di fronte all’edificio del Millepiedi, per alleggerire il carico volumetrico e insediativo della zona, e per coordinare la nuova Sarzana con il progetto in elaborazione presso la Provincia (Piano Provinciale dei Trasporti) per la realizzazione di una moderna stazione intermodale, che colleghi ferrovie, autobus, parcheggio veicolare e metrò, come del resto previsto con lo studio di fattibilità della STU.



10. - Distanze tra edifici

L’art. 9 del D.M. 1444/1968 stabilisce le distanze minime tra fabbricati per le diverse zone territoriali omogenee.

Per tutti gli edifici di nuova costruzione ricadenti in altre zone (diverse dalla zona A e C): “è prescritta in tutti i casi la distanza minima di m.10 tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti”.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che le distanze minime sopracitate non sono rispettate tra il palazzo “pentagonale” e la stecca sovrastante la stazione autobus e tra il palazzo cilindrico e il palazzo ad arco retto adiacente.

Le distanze ridotte hanno gravi ripercussioni sotto il profilo del risparmio energetico, che sembra più un enunciato di maniera che un vero obiettivo della Variante di Piano.

11. - Mancano le bozze

Nella deliberazione del CC n.29 del 30/3/2009 si cita: *Tali bozze appaiono idonee ad affrontare le problematiche riassunte nei punti precedenti*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

1. Dove sono le bozze della prima proposta progettuale?
 2. Cosa comprendono?
 3. Quali sono le problematiche architettoniche a cui si fa riferimento nei punti precedenti? Non sono indicate.
-

12. - Problemi idrici

Alcune aree nei dintorni di Sarzana (ad esempio sulle colline che conducono alla Fortezza) sono oggetto durante tutto l'anno di carenza idrica; la situazione si aggrava durante il periodo estivo, quando la popolazione turistica accresce il consumo dell'acqua: spesso durante il giorno le abitazioni rimangono senza acqua.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Dato il notevole afflusso di nuova popolazione (residenti, lavoratori, visitatori, ecc.) per la quale il P.P. oggetto di variante non prevede aumenti di approvvigionamenti idrici, è consequenziale che la situazione peggiorerebbe ulteriormente. Non viene indicato un piano di incremento del rifornimento idrico alla città.

13. - Laurina: plurifunzione non razionale

A pag.14 della relazione Generale allegata alla Variante di P.P. si cita: *“la ritematizzazione del Laurina come piccolo “Hotel de charme” in stretto collegamento con il centro storico ha prodotto la concentrazione delle funzioni alberghiere “pure” in 12 stanze tutte concentrate nel corpo storico prospiciente Piazza S. Giorgio. La superficie utile ricettiva residua (1070mq) viene invece decentrata in un piccolo lotto di via VIII marzo, attualmente destinato dal piano vigente a piano interrato”.*

A pag.15 nel Capitolo “modello progettuale” del U.I. 4a si fa riferimento a differenti funzioni e quindi destinazioni d'uso tra ricettivo, commerciale, residenziale legate alla progettazione per parti del manufatto.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Non è chiaro il motivo della scelta di destinare l'immobile storico in Piazza San Giorgio a più funzioni commiste (ricettivo, commerciale, residenziale), quando sarebbe stato più

logico e razionale concentrare tutte le residenze in Via VIII marzo e mantenere per l'Hotel Laurina l'originaria e più rappresentativa destinazione d'uso.

14. - Riduzione Laurina: qual è il vero motivo?

A pagina 5 della Relazione illustrativa della suddetta Variante si dice, al punto E) *“In generale si è cercato di incrementare la superficie relativa agli spazi pubblici o di uso pubblico, (...), mantenere dimensionalmente integra la superficie della Piazza Martiri, limitando l'edificazione dell'Hotel Laurina a 2620 mq. (contro i 5000 previsti)”*.

Alla pagina 6 della Relazione Generale si dice che: *“l'ipotesi progettuale originaria ha subito innumerevoli proposte di modifica sino ad arrivare ad una ipotesi che prevede una consistente riduzione di Superficie Utile per via di problemi derivanti dalle normative antisismiche vigenti”*.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Qual è il vero motivo della riduzione della Superficie Utile dell'Hotel Laurina, visto che in due punti distinti della documentazione allegata alla delibera vengono date due motivazioni diverse?

Non è chiaro il motivo della scelta di destinare l'immobile storico in Piazza San Giorgio a più funzioni commiste, quando sarebbe stato più logico e razionale concentrare tutte le residenze in via VIII marzo e mantenere per l'Hotel Laurina l'originaria e più rappresentativa destinazione d'uso.

15. - Pista ciclabile: peggioramento della viabilità

Nella RELAZIONE GENERALE alla proposta di variante al piano sopra citato, alla pag. 11 nel capitolo “I CONTENUTI DELLA NUOVA PROPOSTA” , si cita testualmente: *“...sistemazione infrastrutturale dell'intera zona con proposte di migliorie della viabilità esistente, la realizzazione di nuova viabilità (sia di utenza privata che pubblica), parcheggi interrati, percorsi ciclabili, pedonali e spazi di servizio adeguati.....”*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che la pista ciclabile, così come prevista nella variante in oggetto, non può essere considerata una miglioria della viabilità ma appare al contrario inutile se non pericolosa. In tal senso è assolutamente preferibile il progetto contenuto nel P.P. del 2000.

Nel 2000 si erano infatti previste due piste ciclabili: una lungo via Muccini, che aveva un percorso rettilineo, incoraggiava l'uso della bicicletta per chi si spostava dal nuovo quartiere verso il centro storico e viceversa, idealmente conduceva al percorso verde lungo il fiume Magra; l'altra lungo la nuova strada di progetto.

Si contesta pertanto:

- 1) la riduzione nel numero delle piste ciclabili da 2 a 1 rispetto al P.P. del 2000;
- 2) il tipo di tracciato, che risulta tortuoso e reso pericoloso dalla presenza numerose curve e cambi di direzione;

- 3) la non “appetibilità” per chi volesse recarsi dal nuovo quartiere verso il centro storico, che continuerebbe a preferire il rettilineo di Via Muccini;
- 4) il decadere dell'idea, presente ne P.P. del 2000, di favorire l'uso della bicicletta nell'ottica di diminuire l'utilizzo delle auto.

16. - Pista ciclabile: raggi curvature non a norma

All'art. 14 delle NORME TECNICHE della variante al piano, nella tabella riguardante la dimensione dei manufatti quali percorsi pedonali, ciclabili, sottopassi, strade, porticati non sono indicati i raggi di curvatura minimi delle piste ciclabili.

Dalle tavole allegate, nello specifico TAV.4 OO.PP, non risultano indicazioni grafiche di raggi di curvatura, se non per le strade di nuova realizzazione.

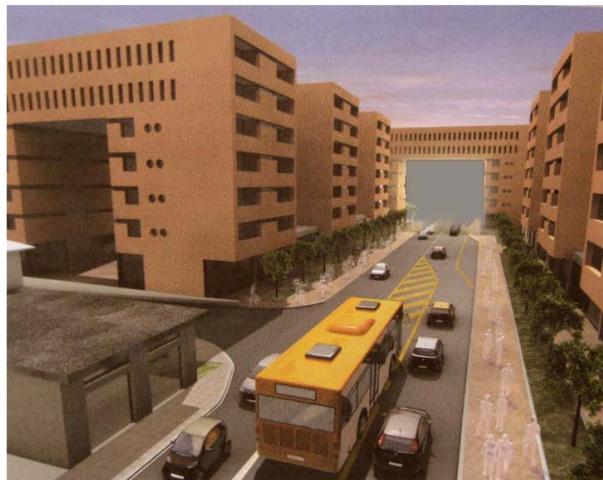
In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

In più punti, il tracciato di pista ciclabile misura un raggio di curvatura visibilmente inferiore ai 3m e quindi in evidente contrasto con quanto prescritto dalla legge n°557 del 30/11/1999 in materia di caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Questa mancanza comporta un pericolo per la sicurezza dei ciclisti e, nei tratti dove la pista ciclabile è affiancata al percorso pedonale, anche dei pedoni.

17. - Incongruenza porta monumentale/necessità di sviare traffico

Nei temi di progetto della variante, la scelta di adottare le soluzioni architettoniche di Via Muccini viene giustificata con l'idea di valorizzare la porta d'ingresso alla città per chi arriva da sud-ovest.



In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Esiste una netta contraddizione tra questa scelta di dotare l'inizio di Via Muccini di una porta monumentale di ingresso alla città (che poi è monumentale solo nelle dimensioni, non avendo nulla di architettonicamente distintivo ma ricalcando il tema degli altri palazzi vicini) l'inserimento nel piano in oggetto di nuove sistemazioni infrastrutturali (in particolare parcheggio, nuova strada e sottopasso di via del Murello) predisposte allo scopo di portare il traffico in entrata lontano da via Muccini.

Se è vero che Via Muccini non è più destinata ad essere strada di attraversamento della città per altre destinazioni e nemmeno asse viario per raggiungere il megaparcheggio a servizio del centro, non si comprende come mai (secondo quanto in tema di progetto) si punti ad accentuarne l'importanza rendendola sede di una porta di ingresso.

18. - Monetizzazione parcheggi pubblici (1)

A pagina 4 della Relazione finanziaria sono riportati gli introiti derivanti dalla monetizzazione parcheggi pubblici delle unità d'intervento 4b e 9 equivalenti a € 95.684,00 derivanti dal conteggio così come parametricamente definito dalla delibera di G.M. n.186 del 07/12/2007 pari a mq. 503,60 x 190 €.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che non si comprende la valutazione parametrica di Euro 190,00/mq del valore dei parcheggi interrati per le suddette unità di intervento quando è noto che il valore medio di mercato di un parcheggio interrato in quella zona del comune di Sarzana si aggira intorno a Euro 1.000,00/mq.

Per quanto riguarda l'unità 9 (ex-Vetraia), in fase di ultimazione e non contemplata nella variante in oggetto, ci si riserva di chiedere delucidazioni in altra forma che non sia la presente.

L'unità 4b (dependance) è invece a tutti gli effetti contemplata nella variante in oggetto e pertanto si chiede un intervento tempestivo volto allo scomputo degli oneri o alla modifica della destinazione d'uso dei suddetti parcheggi pubblici.

19. - Monetizzazione parcheggi pubblici (2)

A pagina 4 della Relazione finanziaria al punto c) è riportato il valore del diritto di superficie di Piazza Martiri da applicarsi per la realizzazione nel sottosuolo di parcheggi privati o comunque di pertinenza all'intervento privato dell'ex Laurina, calcolato al mq in base del valore medio di posti auto interrati nella zona:

	mq	€/mq	Totale
PRIMO PIANO SOTTOSTRADA	830	€ 200,00	€ 166.000,00
PIANO SECONDO SOTTOSTRADA	2450	€ 160,00 (€ 200,00 ridotti del 20%)	€ 392.000,00
PIANO TERZO SOTTOSTRADA	2450	€ 120,00 (€ 200,00 ridotti del 40%)	€ 294.000,00
TOTALE COMPLESSIVO			€ 852.000,00

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che non si comprende da dove scaturiscano i dati di Euro 200,00/mq – 160,00/mq – 120,00/mq del valore di superficie quando è noto che il valore medio di mercato dei parcheggi interrati in quella zona del comune di Sarzana si aggira intorno a Euro 1.000/mq, anche in ragione della scarsità di parcheggi pertinenziali a disposizione degli abitanti del centro storico.

20. - Parcheggi frazionati come motivo della variante, ma non adottati

Il passaggio dal cosiddetto Piano Piarulli alla variante Botta in oggetto è stato motivato dalla necessità di superare alcuni *“nodi di complessa risoluzione”*. Tra questi, uno dei principali è affrontato nel seguente punto della delibera: *“In tale contesto urbanistico e sulla base delle esperienze maturate nella gestione del territorio ricompreso nel Piano di via Muccini, sarebbe più opportuno identificare pochi spazi ben precisi e sufficientemente proporzionati da destinare a parcheggio pubblico, facilmente raggiungibili dalle principali direzioni di traffico che accedono al centro, e soprattutto facilmente gestibili in tema di sicurezza e sorveglianza(...)”*.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Se uno dei principali motivi per i quali si è abbandonato il progetto vigente è stata la necessità di *“identificare pochi spazi ben precisi e sufficientemente proporzionati da destinare a parcheggio pubblico, facilmente raggiungibili dalle principali direzioni di traffico che accedono al centro”*, perché non si è perseguita tale strada? La soluzione adottata nella variante di progetto, in netto contrasto con i propositi che hanno fatto scaturire la variante, riunisce in un unico grande parcheggio pubblico, quasi completamente interrato, tutti gli standard a parcheggio previsti per l'intera area.

21. - Commistione parcheggi non risolta

Tra i *nodi di complessa risoluzione* con cui si motiva la decisione di procedere a variante si riconosce il problema della frammentazione degli standard a parcheggio, ubicati sotto ogni edificio nuovo da realizzare, soprattutto quelli pubblici o di uso pubblico. Tra le problematiche sorte dall'analisi di questa tematica appare importante quella della commistione tra parcheggi pubblici, privati e pertinenziali.

Al punto a) a pag.7 della deliberazione n. 29 del 30/03/2009 e (in egual modo) a pag. della relazione generale allegata al piano si legge: *“la commistione poi tra parcheggi pubblici e pertinenziali , comporta inoltre notevoli problemi nella gestione degli spazi, imponendo modi di utilizzo non conformi con una adeguata garanzia di privacy tra i parcheggi privati da una parte, ed un efficace uso dei parcheggi pubblici a qualsiasi ora del giorno, questi ultimi il più delle volte sacrificati e poco invitanti per l'utente e necessitanti poi di sistemi automatici di controllo molto onerosi in rapporto alla capacità di parcheggio, riferiti in particolare alla sicurezza e alle norme antincendio.”*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Il problema della commistione tra parcheggi pubblici e pertinenziali non viene affatto risolto per i tre piani interrati sottostanti Piazza Martiri della Libertà, per cui siamo nuovamente in una situazione pari a quella dei palazzi ex-Carabinieri e ex- Biava in cui il bene comune (parcheggi pubblici sottostanti gli edifici ma chiusi dai residenti con il beneplacito dell'Amministrazione) è inutilizzabile per la comunità.

Lo stesso errore gravissimo rischia di ripetersi nel parcheggio pubblico sottostante la stazione degli autobus e la piazza coperta, il quale è servito dalle stesse rampe d'accesso del parcheggio privato sottostante il palazzo pentagonale adiacente alla stazione degli autobus. Anche qui dovranno i cittadini non residenti rinunciare a parcheggiare per *“notevoli problemi nella gestione degli spazi, imponendo modi di*

utilizzo non conformi con una adeguata garanzia di privacy tra i parcheggi privati da una parte, ed un efficace uso dei parcheggi pubblici a qualsiasi ora del giorno, questi ultimi il più delle volte sacrificati e poco invitanti per l'utente e necessitanti poi di sistemi automatici di controllo molto onerosi in rapporto alla capacità di parcheggio, riferiti in particolare alla sicurezza e alle norme antincendio”?

22. - Prescrizioni della regione disattese (coperture)

Durante l'iter di approvazione del PRG vigente, in relazione al tessuto 42 bis, Area progetto n.3 (Via Brigata Muccini), con voto n. 731 del 5,12 e 19 novembre 1997 il Comitato Tecnico Urbanistico della Regione Liguria dettava la seguente prescrizione: “gli edifici devono avere copertura con netta prevalenza di falde inclinate rispetto al lastrico solare piano”.

Con parere conclusivo, la Regione imponeva pertanto la quota di copertura piana nel **valore massimo del 20% del sedime della copertura (conseguentemente l'80% di coperture a falde).**

Con ciò annullava in via definitiva le controdeduzioni presentate dal Comune di Sarzana, che aveva proposto di abbassare al 50% del totale la soglia minima di lastrico solare piano.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che la variante in oggetto muta le Norme Tecniche di Attuazione, disattendendo la suddetta prescrizione emanata dalla Regione Liguria durante l'iter d'approvazione e recepite nello stesso PRG, approvato nel 1998.



Non entrando nel merito della scelta del Comune dal punto di vista estetico si chiede

1) come è potuto accadere che la variante in oggetto ignori una prescrizione regionale, peraltro recepita dal PRG vigente, e adotti il 100% di coperture piane;

2) come è potuto accadere che la variante in oggetto elimini un dato recepito dal PRG vigente, che è quello della percentualizzazione delle coperture a falda rispetto a quelle piane.

23. - Hotel Laurina

SI OSSERVA

- Ingiustificato aumento di superficie rispetto alla previsione esistente,
- ingiustificato mutamento di destinazione d'uso di area destinata a verde attrezzato,
- ingiustificato asservimento di area di proprietà di terzi estranei,
- Illogica separazione di attività alberghiera a molte centinaia di metri di distanza dal corpo centrale

Nella relazione generale si afferma (pag. 6) che *"l'ipotesi progettuale originaria ha subito innumerevoli proposte di modifica sino ad arrivare a una ipotesi che prevede una consistente riduzione di superficie utile (da mq 5.000 a mq 3.750) per via di problemi derivanti dalle normative antisismiche vigenti, che hanno obbligato a prevedere arretramenti dei piani più alti e un'altezza complessiva minore"*.

Ora, se si assume 3.750 mq di s.u. di diritto a costruire in capo al soggetto privato proprietario dell'Hotel Laurina, volendo liberare la piazza Martiri da un eccesso di costruito, limitando la struttura alberghiera-residenziale a 2.620 mq di s.u., si dovrebbero ricollocare in altra sede, magari di proprietà della stessa società, l'eccedenza calcolata per semplice sottrazione tra i 3750 mq previsti e i 2620.

Il cui risultato è 1.130 e non già 2.500 come si afferma nella relazione.

Appare alquanto singolare che con la motivazione di liberare la piazza si trovi il modo per restituire alla società Hotel Laurina la possibilità edificatoria di 5000 mq di s.u..

Ancor più singolare (e la motivazione della scelta fa veramente difetto con conseguente difetto di adeguata deliberazione ai sensi della L.R. 24/1987 art. 9 punto 2) è che una parte della superficie (mq 1335) viene individuata nella zona prevista dal vigente PP a verde attrezzato di via VIII Marzo, che, secondo la documentazione allegata, è in capo ad altra ditta.

Appare infine illogica la scelta di scorporare l'attività alberghiera (dependance) in via VIII Marzo dal corpo centrale dell'hotel, non obbedendo tale scelta ad alcun criterio di economicità per l'azienda e di razionalità urbanistica per la città.

E' da notare che la società Hotel Laurina ha mostrato di non gradire gli incrementi volumetrici proposti per raggiungere l'iniziale previsione di 5.000 mq di superficie utile, avendo palesemente rinunciato ad innalzare il costruendo edificio della Vetraia per totalizzare 1045 mq di superficie residenziale.

Forse anche gli operatori di settore si stanno rendendo conto che le previsioni di incremento dei volumi previste dal PRG vigente si sono rivelate eccessive.

24. - Previsioni modificate: a vantaggio di chi?

Nella delibera di adozione della variante e nella RELAZIONE GENERALE, al capitolo "Necessità di modificare le previsioni" si dice:

- punto b: le architetture e le soluzioni urbanistiche, in particolare la nuova strada, sono diventate irrealizzabili per questioni tecniche e di possibilità dei soggetti attuatori
- punto d: si fa riferimento al ridisegno del soggetto privato proprietario delle aree, totalmente diverso da quello approvato e tutt'ora in vigore, a cui l'Amministrazione intende conferire importanza di obiettivo primario.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

le giustificazioni fornite per abbandonare le previsioni esistenti sono insufficienti:

- quali sono in dettaglio le *questioni tecniche e le possibilità dei soggetti attuatori* che spingono a stravolgere il piano esistente, con la rinuncia alla tipologia architettonica ligure (portici, coperture, colori, ecc., peraltro richiesta dalla Regione) a favore di forme del tutto anonime, frutto di un ridisegno privato e non di una riflessione collettiva?
- quali sono le difficoltà di realizzo della proposta primaria di realizzare un'unica strada di collegamento con la stazione (peraltro assai meno gravosa in termini di costi), tali da motivare l'adozione del progetto di tre nuove strade e dell'allargamento del sottopasso (costosissimo)?
- posto che davvero la variante sia di iniziativa pubblica, perché *l'Amministrazione intende conferire importanza di obiettivo primario* al ridisegno del soggetto privato e non persegue invece l'interesse pubblico, eventualmente anche a discapito della capacità attuativa dei soggetti attuatori privati?

25. - Elenco elaborati mancanti/incompleti

La Legge Regionale 24/1987 della Liguria (Disposizioni per lo snellimento delle procedure urbanistiche in attuazione della legge 28 febbraio 1985 n. 47 e disciplina degli strumenti urbanistici attuativi) elenca nell'art. 3 gli elaborati che definiscono un piano attuativo:

ART.3

Elaborati

1. I progetti degli strumenti urbanistici attuativi sono costituiti dai seguenti elaborati: a) relazione illustrativa del progetto che precisi anche le fasi di attuazione dello stesso e ne specifichi i costi presumibili per l'attuazione nonché i soggetti su cui gravano; ove trattisi di piani per l'edilizia economica e popolare la relazione deve riportare altresì la dimostrazione di cui all'articolo 2 secondo comma; b) documentazione grafica e/ o descrittiva dell'analisi dello stato di fatto riferita ai rapporti tra l'area interessata e l'ambito circostante al patrimonio edilizio alle tipologie ed alle destinazioni che lo caratterizzano alle colture in atto alle essenze esistenti alla viabilità veicolare e pedonale con le relative caratteristiche dimensionali alle aree e agli spazi già destinati a servizi pubblici o di uso pubblico con specificazione e quantificazione delle destinazioni d'uso alle urbanizzazioni a rete con l'indicazione delle aree servite e delle eventuali potenzialità residue d'uso; c) stralcio delle tavole dello strumento urbanistico generale e della carta tecnica regionale in scala 1: 5000 relativo alla zona con l'indicazione del perimetro dell'area di intervento; d) stralcio della normativa di attuazione dello strumento urbanistico generale concernente i tipi e le modalità di intervento consentiti nella zona; e) tabella dei dati di progetto nella quale devono essere indicati: 1) la superficie totale dello strumento urbanistico attuativo; 2) le superfici corrispondenti alle diverse destinazioni d'uso e le relative percentuali; 3) i volumi esistenti da confermare i volumi da demolire i volumi edificabili totali e suddivisi per lotti con relativa specificazione delle rispettive destinazioni d'uso; 4) il rapporto di copertura di ogni singolo lotto nonché la superficie utile di solaio nel caso di insediamenti produttivi e commerciali pluripiano; 5) gli indici di fabbricabilità territoriali e fondiari; 6) la capacità insediativa della zona in termini di vani o di abitanti o di posti letto ovvero il

numero di addetti previsto con l'indicazione del parametro di superficie utile/ addetto ovvero la superficie di vendita; 7) gli "standards" urbanistici conseguiti con lo strumento urbanistico attuativo ripartiti secondo la classificazione di cui all'articolo 3 del decreto ministeriale previsto dall'articolo 41 quinquies della legge 17 agosto 1942 n. 1150 e successive modificazioni ed integrazioni; 8) le eventuali superfici da destinare ad attività commerciali in coerenza con gli obiettivi della legge 11 giugno 1971 n. 426; f) rilievo planimetrico ed altimetrico del terreno in scala non inferiore a 1: 500 con indicazione dei capisaldi di riferimento; g) planimetria quotata in scala non inferiore a 1: 500 dell'assetto complessivo dell'area con indicazione di tutti gli edifici previsti della sistemazione del terreno e dell'organizzazione ed ubicazione dei servizi e delle infrastrutture; h) schemi planimetrici in scala non inferiore a 1: 200 dei tipi edilizi esistenti e in progetto; i) prospetti e sezioni in scala non inferiore a 1: 200 in numero sufficiente ad assicurare la piena comprensione del progetto; l) schemi planimetrici in scala non inferiore a 1: 200 delle opere di urbanizzazione primaria con indicazione dei rispettivi allacciamenti alle reti di distribuzione esistenti delle sezioni stradali delle piantumazioni e degli elementi di arredo urbano; m) mappe catastali con specificazione delle eventuali proprietà pubbliche ed elenchi delle ditte proprietarie degli immobili soggetti a espropriazione in relazione agli effetti propri di ciascun tipo di strumento urbanistico attuativo; n) norme tecniche contenenti: 1) le modalità di attuazione ed i relativi termini nei limiti di cui all'articolo 2 lettera d); 2) la disciplina degli interventi anche con riferimento alle destinazioni d' uso agli immobili da vincolare ai materiali ed i requisiti delle costruzioni e per gli edifici esistenti alla puntuale descrizione dei tipi di intervento da rapportarsi alle nozioni di cui all' articolo 31 della legge 15 agosto 1978 n. 457; o) elaborati atti a dimostrare la rispondenza dell'intervento alle disposizioni di cui all'articolo 27 della legge 30 marzo 1971 n. 118 e del relativo regolamento di attuazione in materia di abbattimento delle barriere architettoniche; p) elaborati atti a dimostrare la rispondenza dell'intervento ai requisiti di risparmio energetico dettati dalla legislazione vigente in materia; q) elaborati di indagine e di verifica sotto il profilo geotecnico della fattibilità emanato in applicazione della legge 2 febbraio 1974 n. 64. 2. Qualora si tratti degli strumenti urbanistici attuativi di cui all'articolo 2 terzo comma la documentazione prevista al precedente comma deve essere integrata da elaborazioni volte ad analizzare il processo di formazione del tessuto urbano ad individuarne la struttura viaria portante le relativa polarità e l' evoluzione dei tipi edilizi nonché per ciascun tipo i principali caratteri strutturanti ed i diversi interventi di recupero previsti per ricondurre gli edifici esistenti alla condizione d' uso ottimale. 3. Nei Comuni di cui all'articolo 2 quarto comma i progetti degli strumenti urbanistici attuativi sono costituiti altresì dalla documentazione contenente le risultanze delle indagini e delle verifiche previste dall'articolo 3 della legge regionale 21 luglio 1983 n. 29 raccolte in apposita relazione tecnica corredata da un'esauriente cartografia di zonizzazione in prospettiva sismica delle aree interessate. 4. Le disposizioni di cui ai commi precedenti possono essere modificate con deliberazione del Consiglio regionale su proposta della Giunta e sentito il Comitato tecnico urbanistico in relazione a sopravvenute esigenze di aggiornamento dell'elenco degli elaborati costitutivi degli strumenti urbanistici attuativi.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

che la delibera n. 59 del Consiglio Comunale del 9/7/2009 presenta le seguenti imprecisioni / mancanze negli elaborati (o parte di essi) che sono di legge parte integrante della stessa:

- La relazione illustrativa del progetto, oltre a precisare le fasi di attuazione del piano, deve specificarne i costi per l'attuazione e i soggetti su cui gravano. Ove si tratti di piani per l' edilizia economica e popolare la relazione deve riportare altresì la dimostrazione di cui all'articolo 2 secondo comma;
- Nelle tabelle dei dati di progetto mancano i le seguenti voci:
 - a) i volumi esistenti da confermare, i volumi da demolire, i volumi edificabili totali e suddivisi per lotti con relativa specificazione delle rispettive destinazioni d' uso;
 - b) il rapporto di copertura di ogni singolo lotto;
 - c) gli indici di fabbricabilità territoriali e fondiari (NOTA)

d) la capacità insediativa della zona in termini di vani o di abitanti o di posti letto ovvero il numero di addetti previsto con l' indicazione del parametro di superficie utile/ addetto ovvero la superficie di vendita.

- Manca il rilievo altimetrico del terreno in scala non inferiore a 1: 500 in corrispondenza con il rilievo planimetrico.
- Mancano gli schemi planimetrici in scala non inferiore a 1: 200 dei tipi edilizi esistenti e in progetto
- Mancano i prospetti e sezioni in scala non inferiore a 1: 200 in numero sufficiente ad assicurare la piena comprensione del progetto
- Mancano gli schemi planimetrici in scala non inferiore a 1: 200 delle opere di urbanizzazione primaria con indicazione dei rispettivi allacciamenti alle reti di distribuzione esistenti delle sezioni stradali delle piantumazioni e degli elementi di arredo urbano
- Mancano gli elaborati atti a dimostrare la rispondenza dell'intervento alle disposizioni di cui all'articolo 27 della legge 30 marzo 1971 n. 118 e del relativo regolamento di attuazione in materia di abbattimento delle barriere architettoniche
- Mancano gli elaborati atti a dimostrare la rispondenza dell'intervento ai requisiti di risparmio energetico dettati dalla legislazione vigente in materia, sostituiti da una breve "relazione" poco esauriente.

Inoltre, il Comune di Sarzana rientra fra quelli indicati dalla succitata Legge Regionale 24/1987, art. 2 comma 4 ("*...Comuni il cui territorio sia stato dichiarato zona soggetta a rischio sismico ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3 della legge 2 febbraio 1974 n. 64 (...)*"). Pertanto, come da art. 3 succitata, comma 4, risulta altresì mancante la documentazione contenente le risultanze delle indagini e delle verifiche previste dall'articolo 3 della legge regionale 21 luglio 1983 n. 29 raccolte in apposita relazione tecnica corredata da un' esauriente cartografia di zonizzazione in prospettiva sismica delle aree interessate.

26. - II VERDE

Nelle Norme tecniche di variante, all'art. 12 "Opere di urbanizzazione" in riferimento alle fasce alberate cita: "*Le fasce alberate sono da realizzarsi lungo tutte le tratte sia in ristrutturazione che di nuova realizzazione secondo le indicazioni grafiche di progetto.*"

Nella Relazione Opere Pubbliche dell'all. 5 al paragrafo AIUOLE STRADALI E AREE VERDI, dove si specifica che la maggior estensione delle aree verdi è nell'u.i. 1, si cita: "*aree verdi [...] su piastra a copertura dei sottostanti parcheggi interrati pertinenziali e verranno caratterizzate da tappeto erboso con presenza modesta di arbusti, siepi, ed essenze floreali...*"

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Il progetto di variante non migliora le condizioni dell'ambiente naturale, strettamente legato alla vivibilità di un luogo. A dimostrazione di ciò vi è la scarsa attenzione alla progettazione degli spazi verdi.

Senza l'indicazione precisa della tipologia o della specie, le alberature sono lasciate alla libera interpretazione di chi le dovrà realizzare. Le indicazioni grafiche non possono bastare per la scelta di una specie arborea: gli alberi hanno un'importante funzione di mitigazione (dell'inquinamento, del rumore, dell'eccessiva calura estiva); è

indispensabile pertanto che la scelta delle alberature venga fatta in base alle caratteristiche di una specie e ai benefici che questa può garantire, non solo in termini estetici ma soprattutto di salute.

All'art. 15 delle norme tecniche si richiama l'attenzione "alla qualità dell'ambiente, soprattutto delle opere esterne" in una logica complessiva di bio sostenibilità. Quanto esposto all'art. 15 non rispecchia la realtà del progetto, poiché anche il verde deve essere accuratamente progettato per rispondere a criteri di sostenibilità, salute e decoro.

Il paragrafo "Aiuole stradali e aree verdi", nella Relazione Opere Pubbliche dell'all. 5, richiama, già nel titolo, l'importanza che le aree verdi hanno nell'intero piano e il livello della loro progettazione.

E' rilevante l'aggettivo "modesta", riferito alla quantità di arbusti, siepi ed essenze soprattutto quando si ha la pretesa di chiamare "giardini" il retro di palazzi, svilendo il significato di tale espressione.

Ad oggi, in via Muccini (sul lato destro, guardando verso il fiume), esistono terreni lasciati al degrado, ma con una quantità e probabilmente qualità di alberi, arbusti e siepi superiore a quanto previsto dal nuovo piano.

Le poche tipologie costruttive tradizionali, su via Muccini, rendono al meglio il significato del verde: esse hanno sul fronte un limitato giardino, atto ad ospitare piante decorative o di schermatura; sul retro si trovano le coltivazioni e gli orti.

Il verde è bellezza, sicurezza e utilità esattamente come l'architettura: per questo merita una giusta progettazione.

Il piano in questo senso è carente, nelle indicazioni e nelle riflessioni.

27. - Il Verde (2)

Nelle Norme tecniche di variante, all'art. 12 "Opere di urbanizzazione" in riferimento alle fasce alberate cita: *"Le fasce alberate sono da realizzarsi lungo tutte le tratte sia in ristrutturazione che di nuova realizzazione secondo le indicazioni grafiche di progetto."*

Nella Relazione Opere Pubbliche dell'all. 5 al paragrafo AIUOLE STRADALI E AREE VERDI, dove si specifica che la maggior estensione delle aree verdi è nell'u.i. 1, si cita: *"aree verdi [...] su piastra a copertura dei sottostanti parcheggi interrati pertinenziali e verranno caratterizzate da tappeto erboso con presenza modesta di arbusti, siepi, ed essenze floreali..."*

Nell'art. 15 Norme tecniche di piano si legge: *"Il colore rosato delle superfici verticali delle murature diviene contrasto con le ampie superfici dei giardini orizzontali"*.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

La piantumazione su piastra a copertura dei parcheggi sottostanti rischia di non attecchire a causa della mancanza di uno strato di terreno sufficiente. Lo stesso vale per gli alberi lungo Via Muccini, che nei render risultano piantati praticamente nell'asfalto. A tal proposito si sottolinea come, sempre nei render di Via Muccini, risulta la sequenza sede stradale/marciapiedi/alberi anziché quella più logica e opportuna sede stradale/alberi/marciapiedi.

Quelli che nel succitato art. 15 vengono definiti giardini di ampia superficie (dei quali peraltro si specifica non si sa bene per quale motivo l'orizzontalità) sono in realtà appezzamenti di verde pertinenziale ai palazzi, che non saranno fruibili dalla collettività in quanto i residenti non gradiranno la presenza di "estranei" a ridosso delle loro abitazioni (a dimostrazione di ciò si veda la fine che hanno fatto i parcheggi "pubblici"

sottostanti ex-Carabinieri e ex-Biava). Inoltre non sono chiari i punti di accesso alle aree attrezzate, tantopiù che su via Muccini i fronti commerciali di progetto non presentano aperture o visuali sul retro.

Inoltre, a causa dell'assenza di studi sul soleggiamento, non si è previsto che l'ombra creata dai palazzi (la quale per buona parte del giorno oscurerà le superfici) non consentirà al manto erboso di attecchire.

28. - Indeterminatezza norme tecniche di piano

Art. 15 Norme tecniche di piano: *“L’insieme dei blocchi edilizi deve presentarsi con un unico materiale di rivestimento esterno, ancora da scegliere fra una superficie lapidea o una in terracotta.*

La colorazione è pensata come un cotto rosato che dovrebbe contrastare con la profondità dei serramenti in metallo di colore nero e le superfici minerali a terra in porfido. Il colore rosato delle superfici verticali delle murature diviene contrasto con le ampie superfici dei giardini orizzontali”

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Stupisce l'insufficienza della citata norma tecnica, che in quanto tale dovrebbe avere carattere determinato e risolutivo.

Qui notiamo invece una carenza nel trattare temi pragmatici, ed il fatto che si richiamino le tavole grafiche non è sufficiente: esse non possono avere carattere prescrittivo se non nella delimitazione dei confini e delle tipologie architettoniche.

Come è possibile che i materiali di finitura siano ancora da decidere? La differenza tra una superficie in laterizio e una in pietra è di ordine economico ma anche di messa in opera e di sostenibilità nella scelta di materiali facilmente reperibili sul territorio.

Della tipologia del serramento non ci sono indicazioni di dettaglio, se non del colore.

29. - Computo metrico

Il computo metrico estimativo illustra le voci di capitolato e i relativi prezzi unitari di rimando al Prezzario delle Opere Edili e Impiantistiche della Regione Liguria ed è la base per la stesura della relazione finanziaria. Per il calcolo dei costi delle opere pubbliche del progetto di variante, non è stato usato tale prezzario.

Il computo metrico è calcolato con prezzi unitari che fanno riferimento al Prezzario del Comune di Sarzana, in corso di adozione, per cui non ancora applicabile ai fini del calcolo.

Ad alcune voci sono stati applicati prezzi in base a comparazione con opere simili, come nel caso del sottopasso ferroviario e la pensilina autobus.

La relazione allegata alla stima dei costi, per quanto riguarda la comparazione dei prezzi cita al punto 3: *“il prezzo della pensilina della stazione autobus, prevista in struttura reticolare con copertura in plexiglass, in assenza di un progetto, anche di massima, è stato valutato in via approssimativa con altre pensiline ma realizzate con struttura e finiture diverse.”*

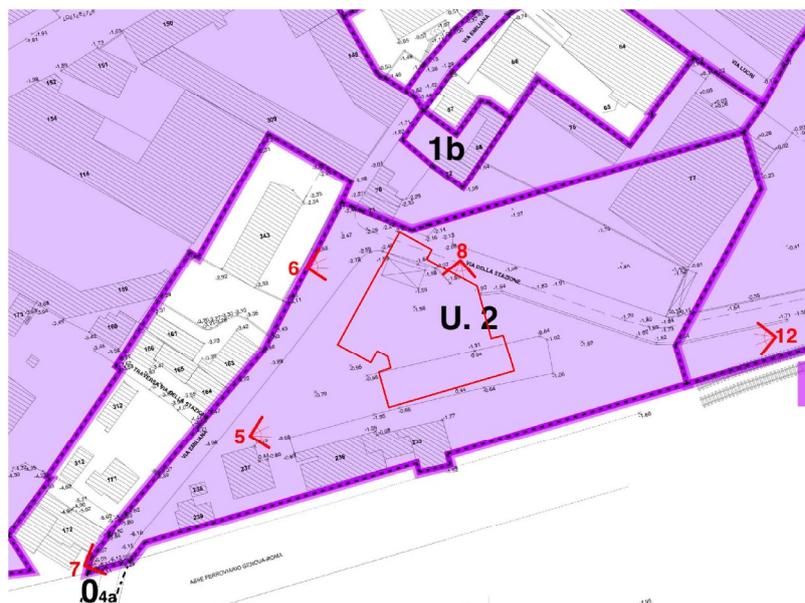
Non sono però esplicitati i costi unitari delle opere prese a riferimento, per cui è assolutamente impossibile una valutazione della congruità del costo complessivo delle

opere di progetto. Inoltre si parla di opere realizzate con strutture e finiture, dunque materiali, diverse.

Per queste ragioni, sembra non essere attendibile la stima dei costi che ammonta alla cifra di Euro 24.621.743,00.

30. - Eccessiva vicinanza ai binari della ferrovia

La nuova progettazione delle U.I. 2 e 3 non pone rimedio al grave errore progettuale contenuto nella prima versione della Variante al P.P. di via Muccini: quello di prevedere la costruzione di edifici in palese contrasto col **DPR 753 dell'11 luglio 1980** relativo alle norme di sicurezza del traffico ferroviario, che all'art. 49, qui riportato integralmente, prevede una distanza minima di trenta metri per la realizzazione di manufatti di



qualsiasi specie.

Art. 49 DPR 753/1980:

Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.

La norma di cui al comma citato si applica solo alle ferrovie con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'art. 1.

Sia il palazzo a struttura pentagonale, destinato interamente a residenza, sia l'edificio destinato ad ospitare esercizi commerciali in fregio alla stazione degli autobus, sia la stessa stazione dei bus risultano a distanza inferiore da quella prescritta dal citato DPR.

Il decreto in questione si preoccupa della sicurezza dei trasporti. Alla luce del tragico incidente avvenuto a Viareggio la norma può essere letta anche a tutela della popolazione residente o operante a ridosso della ferrovia.

Inoltre si fa notare che lo stesso DPR all'art. 51 pone limiti di sei metri per qualsiasi

steccato, recinzione (pensiamo alle barriere per la riduzione della rumorosità dei convogli che pure si renderanno necessarie).

Impossibile non sottolineare che la scelta di prevedere l'edificazione di un palazzo a destinazione residenziale in prossimità della linea ferroviaria appare davvero sconsiderato sotto il profilo della tutela della salute dei residenti, che sarebbero esposti a rumori eccessivi, ben oltre i 50 db a tutte le ore del giorno e della notte, in contrasto con le raccomandazioni dell'OMS e le prescrizioni della normativa europea in materia di inquinamento acustico.

Per questi motivi si chiede la cancellazione dell'edificio, il ripristino della previsione precedente nella zona, mantenendo le distanze prescritte dal DPR 753, la realizzazione di un parco verde alberato nell'area all'incrocio tra via Lucri e via Terzi.

31. Contraddittoria motivazione della revisione delle forme architettoniche

Nella Relazione Generale si cita testualmente: *“La particolarità delle forme architettoniche e le soluzioni urbanistiche per la ricomposizione del tessuto urbano periferico [...] hanno scaturito soluzioni che, allo stato dei fatti, non vengono ritenute attuabili...”* e nella Relazione Illustrativa si richiama anche il dubbio sull'attuazione pratica e sull'effetto finale urbanistico- architettonico. Ciò ha portato alla scelta di un professionista che revisionasse le architetture e l'assetto urbano, nella figura dell'architetto M. Botta, il quale si è occupato solo dei comparti pubblico u.i.2/3 e privato u.i.1.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Unità di intervento dell'area progetto 3 sono già state realizzate così come da piano vigente, variare le architetture dei comparti limitrofi non ancora realizzati, comporta una disomogeneità formale dell'intero asse viario di via Muccini.

Non è chiaro come nell'intervento proposto dall'architetto Botta non siano comprese le u.i. 4/a, 4/b, non ancora realizzate, altro elemento di disomogeneità per quanto riguarda la dependance del Laurina di via VIII marzo, che sorge su un lotto il quale potrebbe realmente diventare un punto di cucitura del tessuto urbano, adeguatamente inserito nel ridisegno dell'area.

32. - Contraddizione tra materiali previsti e risparmio energetico

All' Art. 15 delle norme tecniche della variante, si fanno cenni sull'edilizia bio sostenibile, in riferimento alla progettazione e alla scelta dei materiali costruttivi, soprattutto per quanto concerne il risparmio energetico. Sempre nell' art. 15, ma nei criteri prescrittivi, si cita: *“Possibilità di utilizzo di sistemi di costruzione prefabbricati, oltre a quelli ordinari in c.a. o metallo, con obbligo comunque della rigorosa rispondenza ai requisiti di bio sostenibilità...”*

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Le sopra citate norme descritte nell'art. 15 sembrano in contraddizione. Difatti gli “ordinari” sistemi di costruzione in c.a. sono i più inquinanti e dispendiosi in termini di

energia. Inoltre sempre nei criteri prescrittivi, in materia di finiture e tamponamenti esterni, si richiama la muratura in opera, elemento che solitamente si sposa a strutture puntiformi in cemento armato o acciaio. Non si fa riferimento al tipo di energie rinnovabili, e alle tecnologie da utilizzare, quindi non è chiaro come i sistemi costruttivi possano provvedere all'uso di tali energie (così come scritto a pag. 16 delle norme), le quali hanno bisogno di adeguati spazi e le superfici coperte non sono sufficienti all'enorme richiesta di energia che avranno le nuove costruzioni.

33. Osservazione di carattere finanziario -1

Viene stimato un intervento complessivo di oltre €. 32.000.000 finanziato per:

- €. 5.960.000 dal meccanismo degli oneri di urbanizzazione
- €.1.500.000 con finanziamenti regionali
- €.15.086.000 con risorse pubbliche

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Non risulta (dalla documentazione resa pubblica) la fonte complessiva dell'approvvigionamento finanziario delle risorse pubbliche.

I rischi collegati sono un ulteriore indebitamento del comune, anche se effettuato dalla società partecipata.

cfr.:

11)La legge finanziaria 2009 prevede l'estensione dei vincoli del patto di stabilità interno anche alla società partecipata. Gli investimenti che non può fare il comune non può farli neppure la società partecipata.

12)Al Comune, dai dati di bilancio di previsione 2008, risulta un debito di €.43.036.000

13)Alla Società partecipata, dal bilancio depositato al registro imprese al 31/12/2008, risulta un debito di circa €.6.000.000

34. Osservazioni di carattere finanziario -2

Al punto E (pag.5) della relazione finanziaria allegata al Piano, viene indicata la vendita di beni comunali per garantire l'approvvigionamento delle risorse pubbliche.

In relazione a quanto sopra esposto, SI OSSERVA

Non sono evidenziate le consistenze, gli atti amministrativi correlati, le procedure occorrenti, le perizie estimative, le modalità di vendita (libero mercato) o cessione (società partecipata?) del patrimonio pubblico da alienare.

cfr.:

elenco immobili;

perizie immobili;

delibere di alienamento patrimonio

35. Osservazione di carattere finanziario -3

Appare non chiara la monetizzazione dei parcheggi pubblici per le unità di intervento per le unità 4b e 9 e la relativa determinazione del costo, indicato in 190,00 €/mq contro un prezzo di mercato almeno 10 volte superiore.

Peraltro, la stima da una parte sembra far riferimento alla delibera di G.M. n. 186 del 07/12/2007; in altra parte ad un computo metrico particolareggiato predisposto dallo Studio Evaristi, il cui mandato non è dato di sapere se è di natura privatistica o pubblicistica, non essendo state fornite a chi ne ha fatto richiesta copie delle determinazioni dirigenziali relative agli incarichi e alla ripartizione dei costi con i soggetti privati.

Non si comprende perché si debba rinunciare a parcheggi interrati pubblici già realizzati quali quelli dell'unità di intervento 9 stimandoli a soli 190,00 €/mq.

Il Comune, stante il quadro finanziario di progetto dove le opere di urbanizzazione indicate sono in gran parte coperte da finanziamenti pubblici, deve rivedere la stima, a nostro parere troppo bassa, del prezzo a mq.

36. Osservazione di carattere finanziario -4

Come da citazione del Quadro Finanziario (Allegato 6) a pag.1 : *“non siamo quindi in presenza di un vero e proprio piano finanziario”*, a dimostrazione di quanto dichiarato si osservano le seguenti carenze:

- I dati in nostro possesso sono spesso poco chiari o addirittura incomprensibili.
- Cosa si intende per “Comune Patrimonio”?
- I costi presenti come sono stati calcolati?
- I calcoli presentano degli errori:

Somma opere di urbanizzazione dichiarata: € 23.077.173,00

Somma opere di urbanizzazione esatta: € 26.077.173,00

La determinazione del costo delle opere di urbanizzazione appare non rispondente a quanto indicato dalle vigenti disposizioni in materia, le quali richiedono si debba far riferimento al prezzario regionale della Camera di Commercio.

Da quanto emerge dal computo metrico estimativo e dalla relazione illustrativa, per la determinazione di alcuni prezzi si fa invece riferimento ad una comparazione con altri lavori di cui non vengono sufficientemente indicate le caratteristiche tipologiche e costruttive che consentano una corretta valutazione.

Diversamente si fa riferimento a “pensilina realizzata con strutture a finitura diversa” e ad un “prezzario comunale ancora da adottare”.

Appare ancora meno chiara la monetizzazione dei parcheggi pubblici per le unità di intervento 4b e 9 e la relativa determinazione del costo, indicato in €190,00/mq contro un prezzo di mercato almeno 10 volte superiore.

Peraltro, la stima da una parte sembra far riferimento alla delibera di G.M. n. 186 del 07/12/2007; in altra parte ad un computo metrico particolareggiato predisposto dallo Studio Evaristi, il cui mandato non è dato di sapere se è di natura privatistica o pubblicistica, non essendo state fornite a chi ne ha fatto richiesta copie delle determinazioni dirigenziali relative agli incarichi e alla ripartizione dei costi con i soggetti privati.

Per la parte privata vengono scomputati €13.653.000 per urbanizzazioni, viabilità e parcheggi.

Già l'Organo di Controllo Interno all'Amministrazione si è più volte espresso nei documenti ufficiali sulla necessità di evitare oneri a scomuto per salvaguardare la liquidità del Comune.

37. - La necessità della VAS verso una nuova proposta sostenibile

La variante al PRG in oggetto costituisce strumento di pianificazione, che realizza significativi e rilevanti effetti ambientali e quindi richiede un'applicazione della procedura di **VAS**, e se non è richiesta come adempimento burocratico che sia almeno un **onesto e appassionato tentativo di far capire le ragioni di fondo di ogni scelta in grado di modificare in piccola o grande misura il territorio**.

È quindi una grande occasione per porre rimedio ad un errore di valutazione di 15 anni fa riproponendo uno studio del territorio e di tutte le sue caratteristiche socio-economiche che inevitabilmente dettano il suo sviluppo

Sarebbe opportuno che il Comune procedesse a redigere il PUC, che finalmente possa sostituire l'ormai scaduto e troppe volte "variato" PRG e che tutto questo fosse finalizzato e improntato ad una visione sostenibile della città e del suo sviluppo.

Serve uno studio che non è mai stato fatto sul tessuto esistente:

- 1) **Studio del valore storico, architettonico e culturale degli edifici**. Si pensi all'ex mercato ortofrutticolo (per non ricordare quel che era la Vetreria) che è stato definito privo di pregio storico-architettonico. Basterebbe saper ascoltare chi vive a Sarzana da sempre e che vorrebbe vedere adibire a quell'edificio nuove funzioni, con una degna ristrutturazione che restituisca alla memoria collettiva un'importante punto di riferimento.
- 2) **Studiare l'andamento demografico e occupazionale**, aggiornando le previsioni superate (e mai verificate) del PRG del '94. Dall'analisi dei dati ISTAT relativi ai 3 decenni antecedenti l'adozione del PRG si evince che le previsioni di piano furono basate, quasi esclusivamente, sul forte incremento demografico verificatosi tra il 1981 e il 1991. Gli stessi amministratori ammettono che si pensava ad un'espansione che non si è verificata perché alterata da molteplici fattori economici e sociali.
- 3) Prevedere, già a livello di pianificazione, uno **sviluppo sostenibile** con impatti ambientali minimizzati da progettazioni biocompatibili e il più possibile autosufficienti dal punto di vista energetico.
- 4) **Censire le case vuote** (approfondendo i dati ISTAT, insufficienti) spesso in evidente stato di degrado, mirando al recupero delle stesse. Le case occupate da residenti sono l'86% del totale. Nonostante negli ultimi anni si sia intervenuti riqualificando notevolmente il centro storico, il degrado permane su diverse strutture.

<i>Indicatori</i>	Piano PIARULLI	Piano BOTTA	Proposta SOSTENIBILE
<i>Suolo urbano interessato da ampliamento (limitazione consumo di suolo)</i>	<p>Sup SUA: 60.272mq</p> <p>Sc:+3803mq rispetto all'esistente</p> <p>Volumi: Da 100.400 mc A 160.450 mc</p> <p>It: 2,66 mc/mq</p>	<p>SUA +2164 mq. Sc: -1654 mq (rispetto al Piano Piarulli) ma con l'ultima proposta risale da 15.340 mq a 16.007 mq.</p> <p>Volumi Da 160.459 mc A 171.429 mc</p> <p>It: 2,7 mc/mq</p>	<p>Ridurre al minimo il consumo di suolo puntando ad un riuso degli edifici preesistenti. Abbassare gli indici di densità edilizia pensando al miglioramento della qualità della vita per gli abitanti di quell'area. Redazione di un nuovo strumento di pianificazione urbana.</p>
<i>Edifici oggetto di riqualificazione (verifica preventiva della disponibilità di aree urbane già edificate)</i>	<p>Demolizione e ricostruzione ex-novo di tutti i comparti interessati da riqualificazione urbana.</p> <p>La ricostruzione prevede 51.799 mq di superficie utile</p>	<p>I 9 comparti non realizzati del vecchio piano sono riuniti in un'unica proprietà. Le demolizioni previste rimangono invariate ma la ricostruzione prevede prima 54.331 mq di superficie utile che poi diventano 53.766 mq con l'ultima proposta.</p>	<p>Studiare il valore storico, architettonico e sociale degli edifici esistenti per possibile riuso. Dopo aver perso manufatti di indubbio pregio architettonico (vedi Vetreria) bisognerebbe ripensare una nuova funzione per il vecchio mercato ortofrutticolo</p>

<p><i>Insedimenti ed edilizia ecocompatibile</i></p>	<p>Il PP non parla di edilizia ecocompatibile. Forse per una scarsa sensibilizzazione e per una scarsa conoscenza del problema anche a livello nazionale legata agli anni di adozione del piano</p>	<p>La variante si limita essenzialmente alle prescrizioni della L.R.22/2007 senza approfondire con maggiore coscienza l'importanza di questo tema. Gli edifici progettati sono energivori e le prescrizioni minime della Regione non bastano ad ammortizzare i consumi</p>	<p>Diminuire al massimo l'impatto ambientale tramite un'attenta progettazione di bioedilizia. Analisi preventiva dei consumi ai fini di ottimizzare l'autosufficienza degli edifici.</p>
<p><i>Quantità di parcheggi pubblici e locazione parcheggi scambiatori (mobilità sostenibile)</i></p>	<p>La superficie destinata a parcheggi di uso pubblico conta 23.708 mq mescolati con altri 16.180 di uso pertinenziale. La commistione tra parcheggi pubblici e privati genera difficoltà di gestione degli stessi. La deframmentazione delle proprietà crea difficoltà per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.</p>	<p>I parcheggi di uso pubblico sono collocati in un'unica zona adiacente al centro storico (due livelli interrati sottostanti la stazione degli autobus). Il progetto prevede 20.831 mq di parcheggi pubblici, con un sottodimensionamento di 1983 mq rispetto alle prescrizioni delle NTA (art.10)</p>	<p>Potenziamento dei parcheggi periferici esistenti e realizzazione di parcheggi scambiatori con conseguente miglioramento dei servizi pubblici. Evitare commistione tra parcheggi pubblici e privati, inutilizzati e inutilizzabili per la difficile gestione.</p>

<p><i>Aree adibite a verde pubblico e loro locazione (compensazioni e ecologica preventiva)</i></p>	<p>Le aree verdi, come i parcheggi e le altre infrastrutture risentono della frammentazione del suolo dovuto alle diverse proprietà. Il verde risulta quindi poco fruibile per le scarse dimensioni. Molta importanza si è data alla progettazione di 12 piazze pavimentate.</p>	<p>Le aree verdi, adombrate dalla perimetrazione creata da edifici alti 7 piani, risulta scarsamente fruibile e occupa poco più di 6000 mq. Inoltre sono poste su piastre a copertura dei sottostanti parcheggi pertinenziali con conseguente inquinamento atmosferico e acustico.</p>	<p>Innalzamento dell'indice minimo di verde pubblico previsto dal D.M. 1444/68 e progettazione degli spazi non solo a corredo degli interventi ma che risulti correttamente attrezzato. Gli spazi pubblici devono assicurare la massima fruibilità da parte di tutta la cittadinanza.</p>
<p><i>Spazi pubblici</i></p>	<p>Si pensa a destinare gran parte delle superfici a servizi alternativi. -centro polivalente -laboratori -anfiteatro</p>	<p>Le sup. pubbliche sono destinate ad ospitare uffici, negozi e addirittura residenze. Si restituiscono spazi alle attività praticate nel centro polivalente interno dell'ex mercato ortofrutticolo. La piazza coperta rimane l'unica, seppur discutibile, opera destinata alla libera fruizione da parte dei cittadini.</p>	<p>Decentrare i centri commerciali. Studiare le esigenze reali tramite un confronto diretto coi cittadini. Potenziare le strutture esistenti: la piscina pubblica, l'oratorio, il teatro scuola elementare di via XXI luglio. E' necessario stimolare i giovani con nuovi complessi ludoricreativi</p>

<p><i>Viabilità ciclo-pedonale</i></p>	<p>La pista ciclabile parte dai complessi residenziali di via Muccini e si snoda in due direzioni collegando il nuovo quartiere con l'ingresso al centro storico più comodo, dalla parte di Piazza S. Giorgio e alla stazione</p>	<p>La pista ciclabile viene inserita solo dopo osservazioni in commissione territorio. Non è una viabilità pensata, ma è ricavata, dove possibile, tra la via carrabile e quella pedonale. Non è fruibile da tutti gli abitanti del nuovo complesso e si collega senza criterio ad un altro tratto in costruzione.</p>	<p>La viabilità ciclopedonale dev'essere l'elemento simbolo della nuova città e bisogna incentivarne l'uso creando collegamenti sensati e con un limitato rischio nella sua percorrenza.</p>
--	---	--	--

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.