

IL PIANO DELLA MOBILITÀ

Ticket per le auto dalla Foce a Castelletto

Blu Area a Sturla e Lagaccio, gallerie riservate ai mezzi pubblici

I CORSI che attraversano a monte la Genova del futuro saranno le "mura" a nord del *road pricing*, il sistema che farà pagare chi, ostinato nonostante i deterrenti, vorrà raggiungere il centro con mezzo proprio. Gli altri limiti sono la circonvallazione a mare, via Fiume, via Montaldo. Poi ci sono i cinque "rami" protetti del trasporto pubblico - ancora da decidere se ci correranno dentro bus, filobus o tram - il modo più economico per raggiungere il centro città dal momento che posteggiare, con Blu area destinata a conquistare anche Sturla e Lagaccio, richiederà il pagamento di un ticket. Ma il progetto della mobilità di Genova di qui al 2015 parla anche dell'attraversamento tra le gallerie di Portello e largo Zecca: qui la politica parla di zona off-limits per i mezzi privati e di «interruzione dell'itinerario centrale delle Gallerie». Se si tratti di divieto di accesso o transito fortemente controllato non è ancora dato saperlo, ma di certo non ci sarà più chi attraverserà l'intera tratta Nunziata-Corvetto.

La mobilità, a Genova, nei prossimi 6-11 anni, è scritta nel Piano urbano della mobilità, il documento che la giunta comunale ha approvato mercoledì e che sarà la matrice all'interno della quale si innesteranno le scelte su come organizzare le strade nei prossimi anni. Riassetto del nodo autostradale e costruzione delle gronda di Ponente, tunnel subportuale, prolungamento di lungomare Canepa e strada in sponda destra del Polcevera. Tutt'attorno alla nuova viabilità ci sono i binari del movimento da costru-

ire, le regole e le priorità da stabilire sulla base di studi su traffico e crescita dei mezzi in circolazione.

Il road pricing. L'area del road pricing sarà lo strumento con il quale la giunta Vincenzi spera di riuscire a difendere il centro. Non un isolone ma una zona a pagamento per chi vorrà entrare, con varchi e telecamere a registrare le targhe e a selezionare fortemente il traffico che affluirà alla zona. Fino ad oggi non si conosceva il perimetro esatto dell'area, ora - vedi mappa sopra - i confini ipotetici sono chiari. La stessa area, con ogni probabilità, sarà quella che verrà vietata agli "euro zero" quando il provvedimento salva-ambiente, recentemente ripreso dai competenti politici della giunta, verrà approvato.

Le "isole". Non sarà solo il centro, a essere "blindato". Perché nella città policentrica il Pum prevede interventi di protezione (nel progetto si chiamano «isole ambientali») in tutti i cuori dei quartieri. Sestri, Pegli, Voltri, Sampierdarena, Nervi e tutte le delegazioni verranno preservate, nel loro centro, da zone a traffico limitato, estensioni ad hoc di Blu area o con pedonalizzazioni. Quale sarà la scelta, lo si saprà soltanto nei prossimi anni, e non è detto che ovunque si applicherà lo stesso modello.

Blu area. Le zone blu hanno portato, a cavallo delle amministrazioni Pericu-Vincenzi, gioie e dolori ai residenti di Carignano, Foce, Centro, Castelletto e dal mese prossimo Albaro e Bassa Valbisagno. Nei prossimi dieci anni di blu si coloreranno altre zone

della città. Già note le insistenti richieste di Sampierdarena - che oltretutto diventerà il centro dei collegamenti con il nord Italia, grazie al Terzo valico e all'alta velocità che sbarcherà al Campasso - e San Martino, nessuno era a conoscenza che l'ampliamento a Levante abbraccerà anche Sturla, con

tanto di nuova regolamentazione della sosta anche sul mare. Un altro punto dove si provvederà alla riorganizzazione della sosta e all'estensione delle zone a pagamento è quella di Lagaccio-Oregina, estensione a nord-ovest dell'attuale zona Centro.

Park di interscambio. Col centro blindato e limitato negli accessi (non dimentichiamo la sostanziale pedonalizzazione che il progetto Mercurio sta portando tra Banchi e Sarzano), occorre progettare un sistema di parcheggi di interscambio, dove lasciare l'auto per salire su un mezzo pubblico. Il Pum si sofferma in particolar modo sul centro del cambiamento più concreto dei prossimi anni, sulla parte del progetto che dovrebbe partire a breve: la Valbisagno. Nuovi parcheggi vengono calcolati in due punti tra Prato e Molassana, in parte dell'area oggi occupata dalla maxi-officina Guglielmetti (che verrà messa in vendita), a Staglieno (sopra l'attuale rimessa) e nell'area Bocciardo. Un altro punto di sosta, a Ponente, è previsto in zona Matitone. Il Pum è lo spartito delle scelte. Le note verranno sistemate nei prossimi anni, e non è detto che su qualche punto si operino virate o aggiustamenti.

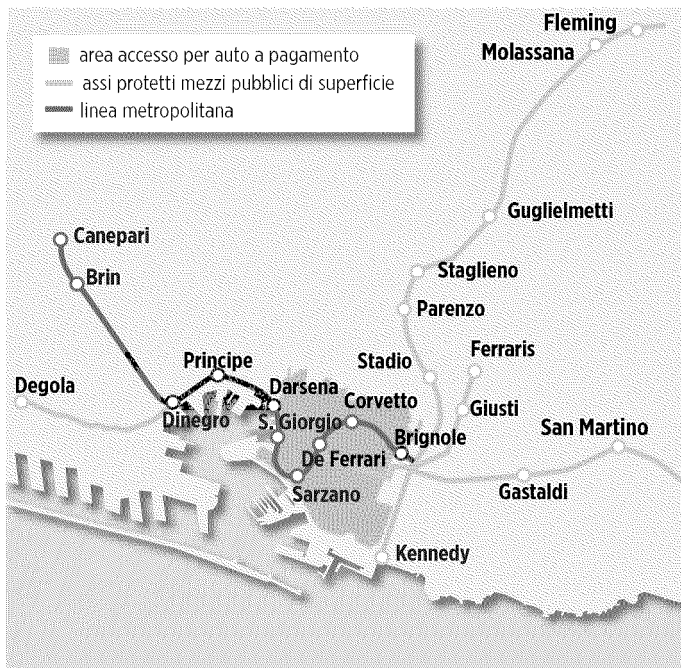
DANIELE GRILLO

grillo@ilsecoloxix.it

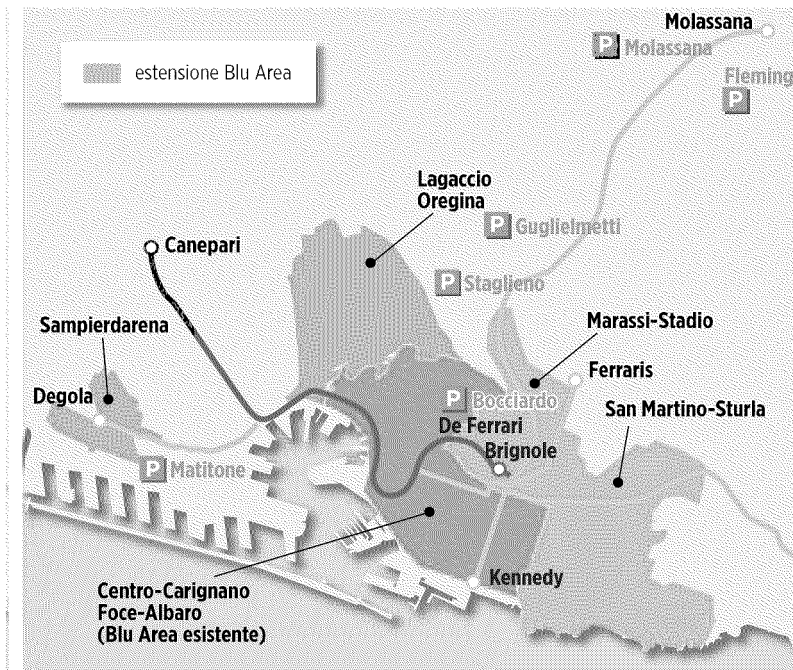
I CONFINI DEL ROAD PRICING



ASSI, METROPOLITANA E AREA ROAD PRICING



PARK DI INTERSCAMBIO E AMPLIAMENTO BLU AREA





Traffico in città: un'immagine destinata a "sparire" con l'introduzione del pedaggio

