

Prima di tutto alcune considerazioni generali: concordo sulla realizzazione della tramvia in sponda destra del Bisagno, da Brignole a Prato.

La tramvia occupa parte della sede stradale, quindi ha un impatto significativo sulle altre utenze, principalmente per quanto riguarda i parcheggi e gli accessi agli esercizi commerciali e artigianali.

Per poter realizzare l'opera in condizioni di "pace sociale" è indispensabile minimizzare tale impatto: in particolare recuperare - se non la totalità - un numero ragionevole dei parcheggi che andranno perduti.

Vorrei fare ora un esame della situazione relativa alla zona di S. Gottardo, compresa fra i 2 incroci di via Emilia con via Piacenza a sud e con via Molassana a Nord.

Attualmente il traffico è organizzato a senso unico su via Emilia (direzione mare – monti) e sulle vie Piacenza e Molassana (direzione monte – mare).

In via Emilia sono attualmente utilizzabili circa 480 posteggi pubblici (circa 230 lato Bisagno, circa 250 lato case).

Nelle vie Piacenza e Molassana sono presenti:

- circa 180 posti auto situati sulla sede stradale principale;
- circa 200 posti auto ricavati a lato della sede stradale principale, in buona parte di proprietà privata.

Sulle vie Piacenza e Molassana insistono inoltre diversi esercizi commerciali e artigianali collocati in magazzini o nei fondi dei palazzi, e parcheggi privati di diversi edifici; vi confluiscono inoltre diverse strade carrabili di accesso alle alture: partendo da valle: via Fossato Cicala, via Trensasco, via Fidenza, via Giulia de Vincenzi, via Allende; alcune di esse hanno come unico sfogo via Piacenza stessa.

Il tratto via Piacenza – via Molassana ha larghezza sensibilmente inferiore a via Emilia; inoltre la larghezza non è omogenea; in alcuni tratti la sezione stradale si restringe sensibilmente ed è limitata alle 2 sole corsie di marcia.

Mi sembra importante valutare come questa situazione può influenzare la scelta del tracciato della tramvia.

Se si scegliesse di far passare la tramvia nelle vie interne si avrebbero i seguenti vantaggi: maggiore vicinanza del mezzo pubblico agli utilizzatori, drastica riduzione del traffico motorizzato e dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle vie interne.

Tuttavia in questo caso non si otterrebbe una completa separazione fra la sede propria del trasporto pubblico e il traffico privato, perché occorrerebbe garantire sulla sede tramviaria il passaggio dei mezzi privati da e per le vie laterali, i parcheggi pubblici e privati, gli esercizi commerciali e artigianali; si tratterebbe di un numero di mezzi considerevole, che mi sembra difficile da gestire; in ogni caso si avrebbe una commistione fra mezzo pubblico e traffico privato che comporterebbe certamente una diminuzione dell'affidabilità del mezzo pubblico.

Inoltre la larghezza delle vie interne non sembra permettere (salvo verifica tecnica) la possibilità di affiancare una corsia per il traffico privato alla coppia di binari.

Il traffico automobilistico dovrà forzatamente svolgersi nei 2 sensi nella via Emilia, con una pesante riduzione dei parcheggi pubblici (se va bene, se ne salverà la metà degli esistenti attualmente).

Infine la commistione binari – traffico privato significa che anche le moto potranno e/o dovranno circolare nella zona dei binari in direzione parallela ai binari stessi; si tratta di una situazione di potenziale pericolo; possiamo essere certi del verificarsi di incidenti, che

oltre alle possibili conseguenze sull'incolumità dei motociclisti potranno avere ripercussioni negative anche sulla regolarità di funzionamento del tram.

La soluzione meno problematica a mio avviso è quella di realizzare la tramvia in via Emilia, lato torrente. Salvo verifiche, dovrebbe essere possibile ottenere anche una corsia a salire per il traffico privato e una zona a posteggio.

Il sacrificio in termini di posteggi sarebbe comunque molto rilevante: nuovi posteggi pubblici, riservati agli abitanti, potrebbero essere realizzati su una nuova copertura del Bisagno in posizione centrale (ad esempio allargando il ponte sul Bisagno all'altezza della Sciorba); un'altra possibilità da esaminare potrebbe essere quella di incentivare economicamente la ricollocazione in altra sede di attività situate nei fondi degli edifici, in modo che tali spazi possano essere destinati a parcheggio; è chiaro che questi spazi non potranno essere utilizzati gratuitamente, ma si potrebbe pensare a canoni di affitto in qualche modo regolamentati. In ogni caso si tratta di soluzioni non facili.

La zona immediatamente a monte dell'incrocio fra via Molassana e via Emilia è interessata al Piano di Riqualificazione urbana (POR) di Molsassana.

Nell'ambito di questo piano verrà realizzata una nuova strada lato Bisagno (di fatto la prosecuzione di via Emilia) che confluirà sul ponte Fleming e che in futuro potrà ricongiungersi con via Molassana a monte dell'incrocio con via Gherzi (all'altezza del distributore di carburante AGIP).

Il POR prevede di riservare la viabilità lato Bisagno al traffico privato, e di riservare la viabilità interna al mezzo pubblico e al traffico locale (zona a traffico limitato).

Questa previsione confliggerebbe con il passaggio della tramvia all'esterno nella zona di S. Gottardo; soprattutto per quanto riguarda il pericolo rappresentato dai binari che attraverserebbero longitudinalmente la viabilità ordinaria.

Occorrerebbe quindi mantenere la tramvia all'esterno anche nella zona del POR, il che imporrebbe anche il completamento della strada esterna fino alla ricongiunzione con via Molassana, attualmente non finanziata dal POR.

Come si vede i problemi da superare sono significativi e, anche se in misura minore, si ripropongono in altri tratti stradali fino a Struppa.

Alcune considerazioni finali:

- occorrerebbe avere la sede propria della tramvia separata il più rigidamente possibile dal traffico privato, limitando la commistione ai punti di incrocio della viabilità di valle con la viabilità laterale; i veicoli privati incrocerebbero le rotaie in modo ortogonale, quindi con pericoli di incidenti estremamente ridotti;
- comunque si decida, a mio avviso la tramvia va realizzata in modo omogeneo, ovvero tutta all'interno o tutta lato Bisagno, da Brignole a Prato;
- è indispensabile prevedere finanziamenti per i posteggi sostitutivi e per agevolare la ricollocazione di quelle attività economiche della zona che non saranno compatibili con la tramvia.

- è importante realizzare zone per posteggi di interscambio con la tramvia, ma non troppo a valle, altrimenti si incentiva il mezzo privato ad avvicinarsi troppo al centro e a intasare la viabilità che, a causa della tramvia, subirà una certa riduzione di capacità di traffico; a mio avviso zone di interscambio dovrebbero essere previste nella zona di Prato, per intercettare le auto provenienti dall'entroterra, a Molassana (l'unica già prevista e che sarà sicuramente realizzata nell'ambito del POR); a mio avviso un'altra area di interscambio sarebbe senz'altro utile nella zona di piazzale Bligny, per intercettare traffico privato proveniente dalle zone residenziali di sponda sinistra e in particolare di S. Eusebio; inoltre in zona, magari su una copertura del Bisagno ottenibile allargando il nuovo ponte che dovrebbe sostituire il ponte Feritore, dovrebbe essere attestato il capolinea dei bus diretti a S. Eusebio, per facilitare l'interscambio con la tramvia; per la realizzazione di parcheggi andrebbe preso in considerazione il progetto privato di riuso dell'Officina Guglielmetti.
- per quanto riguarda la rimessa del tram, a mio avviso la soluzione migliore è di realizzarla a Gavette; fra l'altro si otterrebbe il risultato non indifferente di eliminare la presenza di autobus inquinanti in adiacenza dell'edificio scolastico di via Lodi.

Un'ultima considerazione: nelle riunioni pubbliche l'Amministrazione Comunale ha manifestato la ferma intenzione di realizzare comunque l'arginatura su sponda destra nella zona di Gavette – S. Sebastiano; comunque vada il progetto tramvia le aree recuperate dall'arginatura vanno usate in via prioritaria per ottenere le corsie preferenziali per il mezzo pubblico.

Enrico Perroni
abitante di Molassana