PROTESTA

In piazza

NO CORSIE BUS E AREE BLU

Alcune centinaia di persone sono scese in piazza ieri in Valbisagno per protestare contro il progetto del Comune di tracciare nel quartiere alcune corsie gialle riservate agli autobus e le aree blu per i parcheggi a pagamento. Sul piede di guerra, oltre agli abitanti, molti negozianti della zona, che dopo la busvia hanno deciso di contestare anche questa nuova decisione della civica amministrazione. I manifestanti con striscioni, fischietti e cartelli hanno mandato in tilt il traffico cittadino

IERI SERA ❖

Anti-busvia di nuovo in corteo

Un altro corteo questa volta per dire no alle strisce gialle e ai parcheggi in Valbisagno. Lo hanno organizzato ieri sera i comitati anti-busvia della vallata: alcune centinaia di persone sono tornate in piazza - questa volta di sera, dopo la chiusura dei negozi - con un obiettivo da contestare che non è più quello della busvia, ma appunto, quello degli interventi a breve termine che l'amministrazione comunale ha annunciato nella vallata: vale a dire la realizzazione di nuove corsie riservate ai bus fino a Staglieno e di nuove zone blu, evitando, però, l'introduzione di zone a traffico limitato. E con striscioni, fischietti e cartelloni hanno ribadito che «non vogliamo essere persi in giro» «e non vogliamo che le corsie gialle diventino l'unica soluzione per la Valbisagno e non vogliamo parcheggi a pagamento», come avevano ribadito nei giorni scorsi i rappresentanti dei comitati di via Piacenza, via Bobbio, San Gottardo che hanno deciso di proseguire la mobilitazione anche dopo la lettera della sindaco, Marta Vincenzi, e l'impegno dell'amministrazione ad organizzare un "dibattito pubblico" per scegliere il sistema di trasporto pubblico definitivo per la vallata.

Alla manifestazione di ieri non hanno aderito, invece, i rappresentanti dei comitati "storici" della Valbisagno (comitato Difesa salute e Ambiente e di piazzale Adriatico, Gavette, via Lodi, via Banchelle) che, pur non condividendo il progetto di busvia che era stato presentato dal vicesindaco Paolo Pissarello e dall'assessore al Traffico Simone Farello, in attesa del dibattito pubblico hanno preso le distanze dalla protesta ad oltranza dei "nuovi" comitati, e insistono perché per la Valbisagno si confermi la scelta della tramvia. I comitati "storici" hanno organizzato un'assemblea per domani pomeriggio, nella quale probabilmente decideranno le prossime iniziative da mettere in campo.

Il viaggio

TEMPI DI ATTESA RIDOTTI COSTI DELL'OPERA ELEVATI

Secondo il progetto degli studenti di Architettura che sarà illustrato domani sera, il percorso del nuovo sistema di trasporto da Brignole a Prato sarebbe suddiviso in 10 minitratte, su ciascuna delle quali viaggerebbero 2 cabine-minibus in ogni senso di marcia. In questo modo - spiega Michele Troilo - siccome il tempo di percorrenza di ogni tratta è di poco più di un minuto, le attese dei passeggeri alle fermate sarebbero brevissime, come accade appunto con gli ascensori. Una delle "controindicazioni" dell'opera sarebbe rappresentata dai costi molto elevati, oltre che dall'impatto anche visivo

L'IDEA ❖ Il progetto degli studenti di Architettura "guidati" dal professor Michele Troilo

Bisagno, ascensore orizzontale al centro dell'alveo del fiume

Cabine a trazione elettrica senza autista e pulsante per la partenza

ANNAMARIA COLUCCIA

Un ascensore orizzontale. E' la definizione che, in modo più immediato, rende l'idea di che cos' è il Trasporto rapido personale (Prt secondo l'acronimo inglese) per la Valbisagno, che sarà presentato venerdì sera alle 20.30 in un'assemblea pubblica organizzata nella sala parrocchiale della chiesa di San Gottardo dal Movimento indipendenti ligure (Mil) e dai "nuovi" comitati della Valbisagno, protagonisti della battaglia contro la busvia e del corteo di ieri. Il progetto, o meglio l'idea progettuale, è stata elaborata da un gruppo di studenti del corso di Architettura dei sistemi di trasporti, coordinati da Michele Troilo, ingegnere, docente di Macchine alla facoltà di Ingegneria e di Architettura dei sistemi di trasporto alla facoltà di Architettura. «Da qualche anno mi sono proposto di far lavorare gli architetti su temi tecnici e, invece di fare solo normali lezioni, propongo ai ragazzi di realizzare insieme un progetto» spiega Troilo. Così, molto prima che esplodessero le polemiche in Valbisagno, assieme ai suoi studenti aveva deciso di lavorare all'idea di un sistema di trasporto pubblico alternativo per la vallata. Poi, quando il caso è diventato di attualità, Troilo ha parlato anche fuori di questo lavoro e così è nata l'iniziativa di domani sera. «L'idea di fondo è quella di un sistema che sia attraente rispetto al mezzo privato e, quindi, la condizione essenziale è che uno non debba aspettare il mezzo, quando ne ha bisogno» spiega il docente. E, infatti, l'idea è quella di un sistema che colleghi Brignole a Prato con minibus ad alimentazione elettrica che viaggino su un viadotto al centro dell'alveo del Bisagno, sostenuto da piloni che si alzino circa 3-4 metri sul livello di piena bicentenaria, passando sopra i ponti. Una soluzione che, presumibilmente, comporterebbe diversi aspetti problematici da affrontare legati alla sicurezza e alle interferenze con i ponti. «Siccome i costi di questo sistema sono più alti di quelli, per esempio, di una tramvia - spiega Troilo - la scelta di farlo passare al centro dell'alveo permetterebbe di servire le due sponde, con passerelle di collegamento fra le

Domani presentazion e pubblica

Iniziativa di "nuovi" comitati e Mil

IL VIADOTTO

PILONI A 3-4 METRI SUL LIVELLO DI PIENA

Il progetto prevede la realizzazione di un viadotto al centro dell'alveo del torrente sostenuto da piloni che si alzino 3-4 metri sul livello di piena bicentenaria, che non è uguale in tutti i punti dell'alveo del corso d'acqua. Sono previste, inoltre, fermate sulle due sponde del Bisagno, per ciascuno dei due sensi di marcia, con passerelle pedonali di collegamento fra i due lati

IL CASO ❖ Per l'opposizione gli interventi avrebbero dovuto concludersi entro il mese di marzo, mentre per il presidente del Municipio vi è pieno rispetto della tabella di marcia

Buchi nelle strade, nuovo scontro in Valpolcevera

Bevilacqua (Pdl): «"Strisce" invisibili: è una vergogna, cittadini a rischio investimento. Tursi intervenga»

Sale di tono, in Valpolcevera, la polemica per lo stato delle strade, rese insicure dalla presenza di buchi e fossi. Come se non bastasse, per i pedoni c'è pure il problema degli attraversamenti: le strisce sono ormai scolorite per cui le auto sfrecciano senza porre in atto alcun rallentamento. In Municipio il consigliere Alessio Bevilacqua (Pdl) ha tuonato contro il Comune, reo di fare «solo promesse. I lavori, soprattutto per quanto riguarda la messa in sicurezza degli attraversamenti, avrebbero dovuto concludersi entro la fine di marzo, invece siamo ad aprile e non è visto nulla».

Il presidente del Municipio, Gianni Crivello, prova a ridimensionare il "caso". «Già in occasione del Giro dell'Appennino, in programma domenica, si vedranno gli effetti dei primi interventi compiuti: alcune strade sono state asfaltate. Con Aster abbiamo concordato altri lavori, che scatteranno al più presto. In ogni caso, smentisco che vi fosse un termine legato al mese di marzo. D'altra parte abbiamo avuto un inverno particolarmente rigido, con nevicate e gelate che hanno creato gravi problemi alle strade».

Com detto, Bevilacqua la pensa in modo assai diverso. «Nella seduta di Consiglio del 21 gennaio avevamo discusso una mozione sulla situazione delle aree della vallata, con attraversamenti pedonali ormai invisibili e strade piene di buchi. Dopo la mia esposizione, dai banchi della Giunta erano stati annunciati una serie di interventi e che la maggior parte di questi lavori sarebbero stati ultimati entro le fine di marzo. Girando per la Valpolcevera si nota che così non è stato: sono stati compiuti degli interventi nella zona di Certosa/Rivarolo ma a Bolzaneto e Pontedecimo in molti attraversamenti pedonali non sono stati fatti gli interventi promessi».

Le strade cittadine hanno un aspetto tipo cratere

«Sempre nella seduta di Consiglio del 21 gennaio - prosegue Bevilacqua - era stato individuato nel continuo cambiamento climatico, con piogge e nevicate, un motivo del ritardo sui lavori. Ma adesso è un bel pò che non nevica, anzi le temperature sono aumentate... Se la sicurezza parte dalle piccole cose, come le strisce degli attraversamenti pedonali, allora in Valpolcevera la situazione è completamente insicura. Il problema è sotto gli occhi di tutti: il Comune di Genova non può sottrarsi a questa criticità ed ha il dovere, come amministrazione, di intervenire con urgenza per porre rimedio a questa situazione. Tursi ha il dovere di garantire sicurezza negli attraversamenti pedonali; siamo la periferia di Genova ma questo non significa che siamo cittadini di serie B».

[m.m.]

I tempi

ITER E CANTIERI

Il progetto edilizio per la riconversione dell'ex mercato dovrà essere presentato e approvato dalla conferenza dei servizi. All'inizio di aprile l'assessore ai Lavori pubblici, Mario Margini, aveva auspicato l'apertura dei cantieri entro i prossimi sei mesi

CORSO SARDEGNA ❖ Dopo l'approvazione dello strumento urbanistico in consiglio comunale

Ex mercato, avanti tra le polemiche

La progettista: «Entro pochi giorni pronte le modifiche sul verde» Ma, intanto, il "fronte anti-cemento" continua la sua battaglia

«Introdurremo le varianti che ci hanno richiesto e nel giro di pochi giorni presenteremo il progetto edilizio». Ad affermarlo è Egizia Gasparini, capofila dei progettisti che hanno disegnato, per la Rezzani De Ecchер, il nuovo volto che avrà l'area dell'ex mercato di corso Sardegna, all'indomani dell'approvazione del discusso progetto urbanistico operativo in consiglio comunale. Progetto che precede quello edilizio vero e proprio, che dovrà seguire poi il suo iter nella conferenza dei servizi.

Presto il progetto edilizio

«Le vasche? Un falso problema»

In realtà l'unica variante concreta, introdotta martedì scorso a Tursi con l'approvazione dell'emendamento di maggioranza alla delibera, è quella che porta da 5 a circa 9 mila metri quadrati (pari al 35% della superficie totale) l'area da destinare a spazio pubblico attrezzato a verde fruibile e con percorsi pedonali, e che prevede l'inserimento di almeno 40 alberi ad alto fusto. «Io non ho ancora letto gli emendamenti approvati, perché sono fuori Genova - commentava ieri l'architetto - Comunque l'aumento del verde che è stato deciso è possibile perché nel progetto erano previste delle piazze intervallate da verde: vorrà dire che adesso si aumenterà la superficie verde». Questi spazi saranno comunque recuperati sulla copertura dei parcheggi interrati dove, secondo la progettista, si può portare terra che può raggiungere fino a 1 metro - 1 metro e mezzo di spessore. «E con questo spessore - osserva - si possono piantare alberi di fusto». Altro punto controverso quello delle vasche che, secondo il progetto di partenza, avrebbero dovuto contenere le piante, ma che hanno sollevato molte perplessità e contestazioni perché di fatto renderebbero questo verde inaccessibile. Proprio per questo nell'emendamento approvato ogni riferimento alle vasche è scomparso mentre si parla, appunto, di verde fruibile. «Quello delle vasche è un falso problema e, comunque, si possono eliminare» assicura l'architetto che, invece, ritiene «impossibile» la proposta che aveva fatto Legambiente - tradotta in un emendamento bocciato da giunta e consiglio comunale - di recuperare un parco di 12 mila metri quadri, rimodulando diversamente i volumi delle nuove costruzioni previste. «Quella proposta è geometricamente impossibile, come ho già spiegato, a meno che non si voglia realizzare un orrendo parallelepipedo» taglia corto Gasparini. Ma, intanto, chi, fuori da Palazzo Tursi, chiede un progetto con meno cemento non si arrende. Un fronte variegato che comprende ambientalisti, grillini e cittadini comuni. «L'aver aumentato dal 15 al 35 per cento lo spazio verde è già qualcosa ma noi vorremmo che si facesse di più, perché in quella zona cemento ce n'è già troppo e non ne serve altro» spiega Luciano Seddaiu, referente del Comitato per il controllo e la verifica dei lavori dei ristrutturazione dell'ex mercato di corso Sardegna, che si è costituito il 26 gennaio scorso e al quale hanno aderito finora un centinaio di persone che abitano o lavorano nelle vie attorno all'ex mercato. «Prima che scada il termine (60 giorni dalla pubblicazione - ndr) per presentare le osservazioni alla delibera approvata, noi chiederemo un incontro con la commissione consiliare Urbanistica del Comune perché vorremmo chiedere alcune modifiche» annuncia Seddaiu, sottolineando le preoccupazioni dei cittadini che riguardano anche la bonifica delle coperture di amianto, la tutela delle falde acquifere la tempistica dei lavori. Anche Legambiente, intanto, si prepara a presentare osservazioni alla delibera approvata martedì scorso e, dopo, toccherà all'amministrazione comunale rispondere a tutte le osservazioni presentate con controdeduzioni che dovranno essere approvate in consiglio comunale.

Il Comitato «Troppo cemento»

In arrivo una raffica di osservazioni

[a.c.]

stazioni sulle due sponde, in corrispondenza delle fermate per i mezzi che vanno nelle due direzioni di marcia». La definizione di ascensore orizzontale è dovuta al fatto che le vetture sarebbero costituite da cabine a trazione elettrica su gomma, senza conducente, capaci di trasportare 20 persone per volta. «Il sistema dev'essere gestito da un computer - spiega Troilo - quando uno sale su una cabina schiaccia un pulsante per farla partire e la stessa cosa può fare chi è alla fermata, proprio come avviene con gli ascensori. Noi abbiamo pensato di suddividere il percorso in 10 minitratte su ciascuna delle quali viaggerebbero 2 cabine in ogni direzione di marcia: considerando che il viaggio su ogni tratta durerebbe circa un minuto o poco più, le attese alle fermate sarebbero brevissime. Un altro vantaggio - sottolinea - è che la flessibilità di questo sistema garantirebbe anche una mobilità molto rapida all'interno della Valbisagno. Non si può più pensare a sistemi rigidi, perché l'esigenza oggi è quella di avere una mobilità capillare sul territorio. La nostra è una provocazione se si vuole, ma l'idea che vorremmo far passare è che bisogna pensare a sistemi innovativi».

Percorso da Brignole a Prato

Fermate sulle due sponde