



La Maona

Centro Internazionale di Cultura
Per lo sviluppo dei popoli

Qualità urbana, mobilità e parcheggi

Le ragioni di una svolta

Spesso si ricorda, e con ragione, che Genova oggi offre un'immagine di sé molto più avvincente di quella dei decenni passati, si pensi alla riqualificazione di Palazzo Ducale o alla ricostruzione del Carlo Felice, ma soprattutto alla realizzazione del Porto Antico e dell'Acquario, abbattendo una separatezza tra la città e il mare che durava da secoli.

Si tratta tuttavia di un'immagine parziale; infatti basta guardare una cartolina di Circonvallazione a Monte, o di Circonvallazione a mare di cinquant'anni fa, o un'inquadratura del film "Che Tempi", con Walter Chiari e Alberto Sordi a spasso per le strade della città, per prendere atto di quanto sia degradata la qualità della vita di Genova, con strade e piazze letteralmente stipate di auto e motociclette, quasi fosse stata aggredita da un morbo distruttivo.

Si tratta di un degrado che mostra il fallimento delle politiche della mobilità urbana e la difficoltà nell'offrire soluzioni in grado di contenere fenomeni di inquinamento dell'aria e di rumorosità micidiali, nonché di garantire un traffico regolare sia nel centro della città, sia nelle periferie.

Le limitazioni al traffico decise dalle amministrazioni per arginare il degrado e sveltire il traffico, non hanno risolto la situazione al punto che sempre più di frequente si arriva a fenomeni di vero e proprio collasso mentre siti un tempo oggetto di attrazione per centinaia di turisti, si pensi a Castelletto o il Righi, hanno subito un vero e proprio declassamento.

In molte altre città, anche in quelle di massima densità urbana, si pensi a Hong Kong, tali fenomeni sono stati evitati per la lungimiranza delle pubbliche amministrazioni che hanno evitato politiche restrittive alla circolazione, preferendo mettere in concorrenza mezzi pubblici e auto private, realizzando un ventaglio amplissimo di infrastrutture, metro, autolinee, tranvie, funicolari, ascensori, sottopassi e sopraelevate, grandi parcheggi di interscambio e parcheggi di minori dimensioni, residenziali e a rotazione.

Genova, pur essendo di dimensioni ben più ridotte e con una popolazione in forte calo e pur essendo una città verticale che offre un ampio ventaglio di soluzioni progettuali, ha privilegiato decisioni di stampo amministrativo non risolutive, finendo travolta da una crescita esponenziale di auto, moto e mezzi di trasporto su gomma parcheggiate sui sedimi stradali, e da un traffico sempre più congestionato.

Riteniamo sia possibile contenere, almeno in parte, questo vero e proprio flagello, realizzando una rete di parcheggi anche recuperando un patrimonio di progetti redatti da professionisti singoli e associati e da imprese che non hanno avuto fortuna, nel senso che non sono stati approvati dall'Amministrazione Comunale, pur avendo i requisiti di legge per essere realizzati.



La Maona

Centro Internazionale di Cultura
Per lo sviluppo dei popoli

Con questa iniziativa, La Maona intende suggerire innanzi tutto di evitare contrapposizioni meramente ideologiche e di ridiscutere un patrimonio di parcheggi da anni caduti in un cono d'ombra, sia nel centro città, sia nelle periferie, liberando così piazze e strade dalle auto in sosta e restituirne il godimento ai passanti, ai bambini per i loro giochi, oltre che ai turisti che abbisognano di aree di sosta per ammirare chiese, palazzi e monumenti oltre che scorci di rara bellezza.

Impedire alle auto e alle moto di sostare in superficie per trasferirle in sottosuolo, non aggraverebbe affatto l'intensità della circolazione, come lo dimostrano le esperienze di decine di città europee, nord americane ed asiatiche, ma al contrario la ridurrebbe, liberando i mezzi pubblici dall'ingolfamento del traffico ed evitando la mobilità di chi è alla ricerca di un parcheggio.

La Maona con questa iniziativa invita le aziende che gestiscono i parcheggi a ridisegnare gli spazi che oggi appaiono delle scatole desolate ed angoscianti, e i decisori pubblici a recuperare l'immagine di piazze, strade e scalinate che oggi appaiono aver perduto la loro identità togliendo i mezzi in sosta, a riqualificare molte strade allargandone i marciapiedi, magari inglobando nello spazio pedonale gli alberi impiantati nei lustri passati, oggi vittime di una vera e propria aggressione ambientale, come nel caso dell'intera Circonvallazione a monte.

Un'attenzione particolare vorremmo fosse dedicata ai progetti di parcheggio nelle piazze prospicienti le stazioni ferroviarie, Piazza Acquaverde, Piazza Verdi e Piazza Montano, raggiungendo intese sia con la Società delle Grandi Stazioni, sia con gli alberghi, sia con servizi di primaria importanza, come la Biblioteca universitaria.

Un'attenzione altrettanto mirata vorremo fosse dedicata ad alcune enclaves di servizi inserite nel centro città, come la Fiera del Mare e il Porto Antico, che richiedono una vera e propria rete di parcheggi, in superficie e sotterranei, pena il loro progressivo declassamento dai mercati nazionali e internazionali.

Altrettanta cura vorremmo fosse dedicata al ricovero in spazi al di sotto sia del centro storico, sia del centro ottocentesco sia di alcune delegazioni, la cui rete commerciale, fondata sulle piccole aziende familiari, è aggredita dalla concorrenza dei grandi magazzini localizzati in periferia e dotati di ampi parcheggi in superficie e sotterranei; la loro possibile decadenza economica impoverirebbe drammaticamente un tessuto economico ricco di antiche tradizioni che sono ancora vitali. La presenza in quei siti nevralgici di piccoli parcheggi sotterranei contribuirebbe anche a stabilizzare la popolazione residente, mantenendo così il loro indiscusso fascino.