

Il Piano Urbano della Mobilità di Genova, appena votato in consiglio comunale, presenta alcuni aspetti difficilmente condivisibili; gli scenari e i dati proposti danno indicazioni preoccupanti sulla ripartizione modale, sul tasso di motorizzazione, sull'incidentalità, sul peso della domanda di mobilità concepito in termini quantitativi, e considerato incompressibile, sull'alta considerazione del ruolo delle infrastrutture stradali per mezzi veicolari privati (è provato che nuove strade richiamano nuove auto e quindi aumentano il traffico); comprendo che non si possa avversare totalmente il mezzo privato (ognuno di noi ha almeno un'auto), ma credo che sia concettualmente sbagliato e, in qualche modo contraddittorio, prevedere nuove strade per una maggiore fluidità del traffico veicolare e poi tentare di limitarne l'uso prevedendo dei meccanismi penalizzanti per chi la usa.

Esperienze europee, non ultima Copenhagen, ci dimostrano che, interventi importanti di intermodalità possono essere vincenti; grandi città che vivevano i nostri stessi disagi del traffico hanno cambiato l'ottica della mobilità ed hanno "scommesso" sui percorsi ciclabili attrezzati (prima ancora del mezzo pubblico) (si pensi che mediamente gli spostamenti casa-lavoro non superano i 5 km), sulla mobilità pedonale che oggi è pari al 20%, (perché non intervenire, come propone il WWF, col garantire l'accesso ai portatori di handicap, allargare i marciapiedi, creare zone pedonali servite con un servizio pubblico efficiente, riorganizzare la segnaletica orizzontale secondo un criterio di priorità della mobilità pedonale e di continuità dei percorsi pedonali stessi), trasporto collettivo (car e pool sharing), mobility management ed altro; questi sistemi danno un contributo molto significativo alla riduzione di traffico e davvero sono utili anche per chi è veramente costretto ad usare l'auto.

Proprio la mancanza di tale visione generale nel PUM e della considerazione "alta" che ancora si dà alle opere infrastrutturali stradali, nonostante l'accoglimento di numerosi emendamenti ([1](#)

,
[2](#)

,
[3](#)

,) e odg (

[1](#)

,

2

,

3

,

4

,

5

), proposti da me ed altri, sui concetti sopra esposti (mobilità ciclabile, pedonale, tranvia, incentivo al mezzo pubblico, colonnine elettriche per la ricarica pari al 5% della totalità degli stalli), mi ha indotto ad astenermi, con l'auspicio che entro giugno (prima verifica del PUM) si riveda l'impostazione in tal senso.