

Chiude via Roma, riapre via Micca

È la rivoluzione che attende gli automobilisti con la pedonalizzazione del tratto piazza Castello-piazza San Carlo. Probabile anche la chiusura delle vie Santa Teresa e Principe Amedeo-Bertola: **ecco come cambierà il centro**

BEPPE MINELLO

Per via Roma un quiz come per la Ferrarelle: tutta pedonale? Pedonale a metà? Attraversata o meno dalle auto? I quesiti renderanno presto infuocato il dibattito politico amministrativo. Anche perché, a seconda della soluzione che verrà adottata, la viabilità del centro aulico potrebbe uscirne rivoluzionata. Viabilità che già oggi non permette di attraversarlo da Nord a Sud e viceversa, a meno di avere preziosi permessi di transito che il Comune intende cancellare. Al contrario, viaggiare da Est a Ovest, cioè dalla collina a Porta Susa e ritorno, è ancora possibile grazie a via Santa Teresa e, in senso inverso, attraverso via Principe Amedeo-via Bertola. Due direttrici ingolfate d'auto. Via Santa Teresa in modo ormai

intollerabile. Una sola la soluzione: aprire alle auto Pie-

tro Micca per alleggerire il carico d'auto. Oppure, dando concretezza alle promesse elettorali del sindaco Fassino che aveva promesso più aree pedonali per tutti: aprire via Pietro Micca, ma chiudendo sia Santa Teresa, sia Bertola. Creando un'altra grande area pedonale tra piazza Castello e via Roma. Quest'ultima chiusa, per ora, solo fino a piazza San Carlo.

Il documento svelato

Una decisione che dovranno prendere il consiglio comunale e la giunta sulla base dello studio di fattibilità elaborato dagli uffici e dall'assessore Claudio Lubatti e che sarà svelato martedì prossimo in commissione Viabilità. Cioè nell'organismo presieduto dal Pd Mimmo Carretta che, con il collega di partito Gianni Ventura, più si è battuto per via Roma chiusa alle auto: «Ma come? Guardate che

spettacolo via Lagrange e via Carlo Alberto senza auto: cosa aspettiamo a fare lo stesso in via Roma e piazza Castello?». Facile a dirsi e molto più difficile a farsi. Primo per l'ostilità dei commercianti geneticamente contrari a ogni cambiamento e favorevoli a chiusure solo in concomitanza di eventi attira-clienti. Poi per gli insormontabili problemi economici che la chiusura di via Roma comporterebbe. In piazza San Giovanni, sede dell'assessorato alla Viabilità, si sono convinti, viste le esperienze passate a cominciare dai fortunati casi di via Lagrange e via Carlo Alberto, che i due problemi o si risolvono insieme o non si risolvono affatto e confidano che, martedì, i consiglieri non potranno andare molto lontano dalla loro idea. Un'isola pedonale funziona se è realizzata come dio comanda. Vale a dire, senza marciapiedi e con arredi adeguati. E che ci vuole? Vi chiederete. Un sacco di soldi: circa un milione per ognuno dei due tratti di via Roma esaminati.

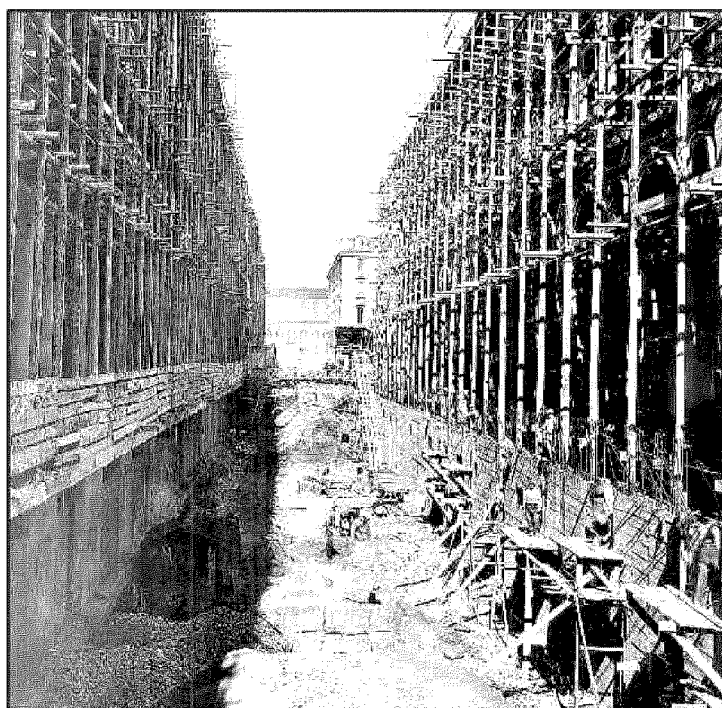
Il motivo è presto detto: sotto la strada c'è il parcheggio dell'Acì, che rende impossibile livellare la superficie «riempiendo» il «buco» della carreggiata per portarla a livello dei marciapiedi: trop-

po peso, si rischia un crollo. Bisogna rifare tutto. Ma dove trovare i soldi? Il milioncino necessario per il primo tratto di via Roma da chiudere lastricandola con pietre di basalto, coerentemente con la copertura stradale del tratto verso Porta Nuova, potrebbe arrivare dagli oneri di urbanizzazione che il Comune incasserà dal vicino, costruendo parcheggio di piazza Carlina.

Chiudere tutto o no?

Siccome, altri oneri in «libertà» non ce ne sono, il secondo tratto di via Roma rimarrebbe così com'è. Per quanto riguarda la chiusura o meno di via Santa Teresa e via Bertola, spese economiche non ce ne sarebbero. Ma quelle politiche legate a una decisione piuttosto che a un'altra potrebbero rivelarsi salatissime.

Il primo scontro sarà martedì in Sala Rossa dove si esaminerà lo studio di fattibilità



Sotto il selciato il parcheggio Acì

Il costo di risistemazione della via Roma è particolarmente alto perché è necessario rinforzare la soletta che divide la strada dal parcheggio Acì altrimenti si rischiano crolli



1 milione

È la somma necessaria per trasformare il primo tratto di via Roma in isola pedonale

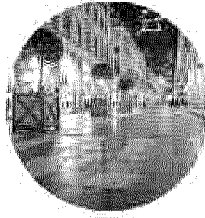
1



Via Roma Nord

■ Il tratto compreso fra piazza Castello e piazza San Carlo è quello che quasi certamente verrà chiuso alle auto. L'assessore Lubatti ha trovato le risorse per pagare i salati lavori di sistemazione della sede stradale negli oneri di urbanizzazione del parcheggio di piazza Carlina non ancora iscritti a bilancio.

2



Via Roma Sud

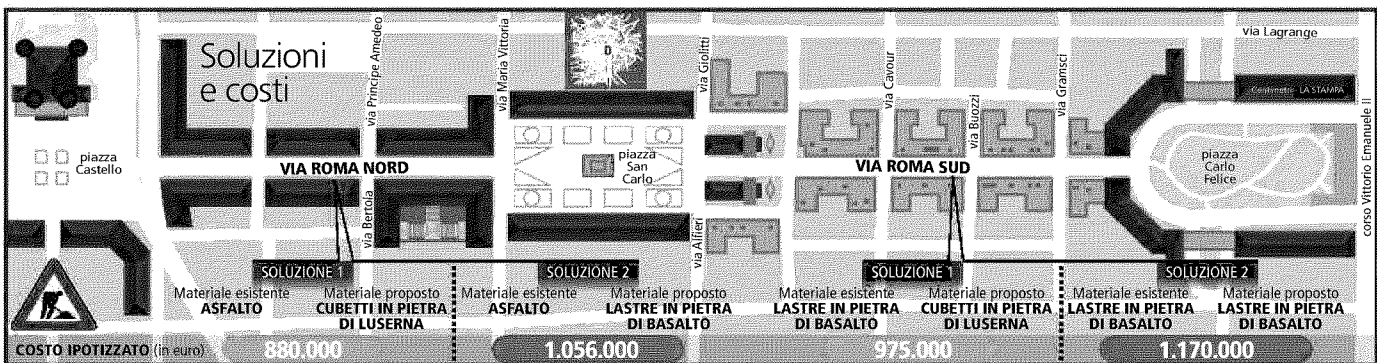
■ Per l'altro tratto di via Roma, quello che va da piazza CLN a piazza Carlo Felice, a risolvere il dilemma «pedonale o non pedonale?» è la situazione economica. Non ci sono le risorse per intervenire adeguatamente. Una cifra che anche in questo caso si aggira intorno al milione di euro.

3



I nodi viabilità

■ Chiudere il primo tratto di via Roma comporterà anche decidere cosa fare per le auto che oggi transitano in via Micca e via Bertola. La decisione che dovranno prendere giunta e consiglio comunale sarà: chiuderle e, conseguentemente, riaprire via Pietro Micca, oppure lasciare l'isola pedonale monca.



I permessi

Giro di vite sui pass “Troppe scuse buone per entrare nella Ztl”

Converrete che dover rilasciare un permesso Ztl al proprietario di un Porsche Cayenne, il quale l'ha legittimamente preteso mostrando la fotografia di due bidoni del latte appoggiati sul sedile posteriore del lussuoso Suv, li farebbe girare a chiunque. Non solo allo sportellista di via Cavour. Ma tant'è, perché anche questo permette il regolamento, anzi la delibera di giunta che disciplina il rilascio dei permessi di transito nella Ztl. Ed è uno dei motivi del giro di vite deciso dall'assessore Claudio Lubatti, che arriverà a compimento a fine mese.

Tutti agenti di pg

Perché tra i 2.600 esclusivissimi permessi «viola», quelli che permettono di transitare sulle vie riservate al mezzo pubblico, di entrare nelle aree verdi e transitare nelle zone pedonali, i 3 mila «argento» che autorizzano solo il passaggio sulle vie dei bus nella Ztl e i 15 mila «rossi» che permettono unicamente di entrare nella zona proibita, non ci sono vip veri o presunti, politici maneggioni o mega-dirigenti galattici di qualche partecipata, ma 1.800 agenti di polizia giudiziaria, compresi i rappresentanti di leghe e associazioni varie che svolgono le loro funzioni sotto il mantello giudiziario. Ma tanto basta per chiedere il libero accesso al centro.

Cento «scortati»

Tra quei 1.800 ce ne sono anche cento che hanno il permesso per motivi di sicurezza che neanche durante gli Anni di piombo. In ogni caso, i 1.800 spariranno tutti e chi ha problemi di sicurezza potrà circolare ovunque se avrà la scorta. E politici? Gli unici legittimati

sono gli assessori, i consiglieri comunali e i massimi dirigenti del Comune: una dozzina di persone. Ma anche per loro via tutto. Rimarranno solo due classi di permessi i cui colori non sono ancora stati decisi: il primo, permetterà anche il transito sulle vie del bus nella sola Ztl, il secondo solo l'ingresso nella area proibita. Ma la botta arriverà dalle norme per evitare che il «lattaio» del Cayenne prenda in giro il Comune.



Claudio Lubatti

Le nuove regole

Oggi, per avere il permesso bisogna far parte di categorie ben precise come, per rimanere all'esempio, i lattai. Inoltre, avere un'auto almeno Euro3. Cosa accadeva? Che alcune aziende con 5 dipendenti magari chiedevano 15 permessi e nessuno poteva impedirlo. E per qualsiasi mezzo di trasporto, come il Cayenne trasporta latte. Oggi bisognerà dimostrare che il permesso sarà associato a mezzi «adeguati». Cioè un camion-frigo per il solito latte.

Cancellato il 15% dei pass

Il risultato atteso da Lubatti-castigafurbetti è un calo complessivo del 10-15% del numero complessivo dei permessi che, totalmente, compresi quelli arancio e blu rilasciati da Gtt per i residenti e per chi dimostra di avere un garage nell'area proibita, sono circa 50 mila. «Ma la cosa più importante - spiegano in Comune - è che ridurremo quasi a zero i veicoli sulle corsie riservate al mezzo pubblico in tutta la città». [B.MIN.]

