

NUOVO SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO NELLA VAL BISAGNO IL PUNTO DI VISTA DELL'ASSOCIAZIONE METROGENOVA

Alla luce delle risultanze emerse nel Convegno "*VERSO UN NUOVO SISTEMA DI MOBILITÀ PER GENOVA - Esperienze Europee - Una proposta per la Val Bisagno*" tenutosi a Palazzo Tursi il 13 aprile 2016, l'Associazione Metrogenova evidenzia quanto segue.

Si sottolinea innanzitutto il notevole pregio dell'approccio tecnico con cui la tematica dell'asse protetto della Val Bisagno è stato, finalmente, affrontato dal Gruppo tecnico costituito in seno ad AMT e Direzione Mobilità del Comune, con la partecipazione del Prof. Riccardo Genova: sono state prese in esame differenti problematiche dell'introduzione dell'asse attrezzato, che vanno dai parcheggi, alle dimensioni stradali, alle interferenze con la mobilità privata e, infine, ai costi.

Tuttavia è lecito avanzare riserve sui tempi di tale studio, atteso che avrebbe dovuto essere effettuato prima del dibattito pubblico svoltosi ormai 5 anni fa e comunque all'inizio del presente ciclo amministrativo; in definitiva, si sono persi inutilmente da 4 a 6 anni.

Per quanto concerne le tre alternative di vettori presentate, busvia tradizionale, filovia con mezzi da 24 mt e tramvia, l'Associazione esprime queste considerazioni:

1) La busvia – intesa come asse attrezzato a beneficio del mezzo su gomma – non rappresenta una valida risposta alle necessità dei quartieri della Val Bisagno.

2) Il tram costituisce, in termini di capacità di trasporto, di ecocompatibilità, di riqualificazione urbanistica la soluzione ideale e, come dimostra il percorso di partecipazione del 2010-2011 e le risultanze di recenti sondaggi, ha sempre incontrato una notevole popolarità tra la popolazione residente e i genovesi in generale.

Tuttavia i dati presentati dal gruppo di lavoro hanno ribadito che i tempi e i costi di realizzazione sono assai gravosi, con la conseguenza che realisticamente si potrebbe arrivare alla messa in servizio solo tra una decina d'anni, o poco meno, e con una spesa che dovrebbe aggirarsi intorno ai 250 milioni di Euro.

3) Rappresenta una soluzione mediana il filobus. Tuttavia, il gruppo di esperti ha evidenziato che l'utilizzo dei mezzi da 18 mt attualmente in servizio sarebbe insufficiente a garantire un'adeguata offerta di trasporto alla valle e che, per tali necessità sarebbe preferibile l'utilizzo di un mezzo da 24 mt.

Il filobus bi-articolato da 24 mt., anche noto come Tram-Trolley, è attualmente in servizio in alcune città svizzere (S Gallo, Zurigo, Lucerna, Ginevra) ed è di prossima (2019) introduzione nella città austriaca di Linz.

Sul punto non si può non fare notare tutta una serie di perplessità che vanno dall'attuale impossibilità, sulla base di quanto disposto dal codice della strada, di omologare un mezzo del genere. Sarebbe dunque necessario chiedere ed introdurre

Associazione Metrogenova

Sede legale: Via A. Orsini 1B / 5 -16146 Genova

Sede operativa: Via Aurora 8R -16146 Genova

Sito internet www.metrogenova.com E-mail info@metrogenova.com

Telefoni Presidenza: +39 335 7163904 - +39 347 3312828

Codice fiscale 95114670102

una specifica deroga, il che, obiettivamente, in un Paese dai mille vincoli burocratici rappresenta un'incognita non da poco.

E senza considerare comunque che calare un vettore del genere in una situazione comunque difficile quale è la viabilità genovese, potrebbe essere problematico.

A vantaggio di tale alternativa ci sarebbe l'agevole integrazione di tracciato e di supporto logistico con un'infrastruttura filoviaria che già esiste, anche se spesso malamente utilizzata.

In queste condizioni, dunque, da parte dell'Associazione, la soluzione preferibile per un asse attrezzato in sponda destra del Bisagno rimane quella del tram, nello spirito di quanto indicato dal nostro documento Genova Mobilità 2020 e dell'impegno profuso dall'Associazione medesima in occasione del dibattito pubblico del 2011.

Non si può certo minimizzare, tuttavia, l'enorme sforzo che una scelta del genere può comportare (tempi di cantiere pari almeno al doppio e costi pari a quasi 4 volte quelli del filobus) e si comprendono tutte le incognite del reperimento di fondi necessari.

Se dunque allo stato attuale, soprattutto dal punto di vista delle risorse finanziarie, il tram pare una vera e propria "impresa impossibile", occorre tuttavia evidenziare che il Governo ha appena annunciato il varo di misure straordinarie per la mobilità urbana su ferro, che potrebbero aprire nuove possibilità per la mobilità su ferro genovese.

A questo punto, la palla passa al Comune, da cui ci si attende infine una posizione chiara e definitiva.

Può il Comune assicurare con confidenza ed entro tempi certi che sarà in grado di reperire i finanziamenti per il tram in Val Bisagno? E che pianificherà già da ora la graduale estensione della rete in città, sostituendo i filobus (perché introdurre un novo ennesimo sistema di trasporto per 6 km non ha senso)? E che tutto ciò non penalizzerà la già pianificata estensione della metropolitana a levante (rammentiamo che occorrerebbe anche dare una risposta alle esigenze di Marassi, direttrice in sponda sinistra)?

?

Se la risposta è sì, la discussione per noi si chiude qui. Si avvii un progetto preliminare, sulla base del materiale già esistente, e si cerchino i finanziamenti.

Se la risposta è no, il Comune lo dica chiaramente, assumendo le proprie responsabilità rispetto a quanto promesso in passato, e si cerchino altre alternative.

A cominciare dalla filovia per la quale, per essere considerata un'alternativa, occorre prima rimuovere ogni dubbio sulla possibilità legale di circolare in Italia, su eventuali limiti e controindicazioni operative (si vadano a sentire tecnici ed autisti delle reti che già li usano) nonché, anche qui, sulla accessibilità ai finanziamenti, anche se di entità decisamente inferiore.

L'essenziale è assumere ora una decisione razionale, motivata e mantenerla, perché in Val Bisagno hanno già atteso anche troppo.

Staremo a vedere quali saranno alla fine le scelte del Comune: come da sempre sosteniamo, auspichiamo tuttavia che esse siano accompagnate da un'attenta programmazione a lungo termine e dal considerare e valorizzare la interazione con gli altri vettori di trasporto.

L'impegno dell'Associazione Metrogenova rimane immutato nel sostenere le scelte che siano le più adatte a **garantire un trasporto pubblico di qualità, senza inseguire chimere o totem particolari, ma nel pragmatismo e nella serietà che ci hanno sempre contraddistinto.**

Genova, 17 Aprile 2016