



ANNAMARIA COLUCCIA

**B**usvia e filovia addio, la Valbisagno sale sul tram che, si spera, non resti in disordine. E, questa è la novità, anche la sindaco, Marta Vincenzi, si dice decisa ad andare avanti su questa ipotesi per il nuovo sistema di trasporto pubblico da realizzare in Valbisagno. Proprio l'ampliamento del fronte filo-tramvia e il ritorno (da verificare) alle origini da parte dell'amministrazione comunale, sono le novità emerse durante l'incontro pubblico organizzato, nella sala della Coop di piazzale Bligny, dal gruppo Facebook "Un tram per la Valbisagno", fondato da Marco Libertini, dipendente di Amt, dall'associazione Metrogenova, da Italia Nostra e dall'associazione Utenti del trasporto pubblico. Un incontro affollato e animato che, per circa tre ore, vede a confronto cittadini, amministratori comunali e vertici di Amt, visto che oltre alla Sindaco, arriviamo il vicesindaco, Paolo Pissarello, l'assessore comunale al Traffico Simone Fancello, il presidente e l'amministratore delegato di Amt, Bruno Sessarego e Franck Olivier Rossignolle. Che gli organizzatori del dibattito osano "partigiani" del tram è noto, così com'è noto che, fin dalla fine degli anni '80, sia stato questo il sistema desiderato, progettato e riprogettato per la Valbisagno. Lo ricorda Giordano Bruschi, "anima" e memoria dei comitati "storici" della Valbisagno. Lo sottolinea Libertini: «Il tram è nel Dna di Genova che aveva una meravigliosa rete tramviaria», e Luigi Faccardo, dell'associazione Metrogenova, spiega perché i tram siano ancora oggi preferibili al bus, al bike e al people mover: «Perché si tratta di mezzi elettrici, non inquinanti, ad alta capacità e che, sottolinea, viaggiando su una sede propria, non sono condizionati dal traffico e danno, quindi, garanzie di puntualità. Certo la realizzazione

**Folla**

Assemblea animata

È stata un'assemblea affollata e in qualche momento anche "calda" quella organizzata ieri da un gruppo di associazioni genovesi favorevoli al tram in Valbisagno, e coordinata dalla giornalista Donatella Alfonso

**LA SCELTA** ❖ Ieri l'incontro pubblico organizzato da un gruppo di associazioni

# Contrordine In Valbisagno tutti in tramvia

*Vincenzi: «Anche per noi l'opzione è il tram. Dibattito pubblico, si parte da qui»*

ne di una tramvia comporta l'eliminazione di parcheggi e tempi di realizzazione non brevissimi ma, secondo noi, vale la pena fare qualche sacrificio. Comunque se si può allargare via Piacenza anche disagevoli esarcifici possono essere ridotti». E nella scala delle preferenze, il tram

Vincenzi: no al people mover

Gli anti-busvia polemici

su rotaria è l'opzione preferita «anche se è più costosa, perché si tratta di una tecnologia affidabile, che di il rendimento più alto e può trasportare 5000 passeggeri all'ora per direzione», spiega Claudio Brignole, che mette al secondo posto la tramvia su gomma «che ha costi di

realizzazione più bassi ma di manutenzione più alti», e boccia nettamente il people mover «perché ha bisogno di un viadotto ed ha quindi un grande impatto ambientale e sociale, e poi provoca un rumore continuo». La pensa così anche Marta Vincenzi, che parla di «qualche buontempe che ha proposto il people mover. Ma per sapere che cos'è basta andare a vedere il tratto del metrò all'uscita

della galleria di Brin: io abitavo lì e ho cambiato casa, perché non è bello vederlo e sentirlo davanti alle finestre di casa. Non auguro a nessuno un people mover». E allora? «La scelta di questa amministrazione per la Valbisagno è quella di un sistema di trasporto sostenibile che si raccordi con metrò e ferrovia», spiega. Per noi l'opzione è il tram, siamo partiti di lì, e il dibattito pubblico servirebbe a decidere le condizioni per scelte già fatte: si dovrà dire qual è l'impatto ambientale e sociale, quali sono i problemi da risolvere, quale il rapporto costi/benefici». Ma la scelta del tram, che fino ad oggi sembrava accantonata dall'amministrazione comunale perché troppo costosa, a quanto pare, non sarà più messa in discussione: «Il dibattito pubblico partirà dal tram e dovrà affrontare tutti i problemi connessi alla sua realizzazione» conferma Vincenzi.

Il problema dei costi del tram

Pissarello: la busvia non è nei nostri atti

«Fondamentale, però», aggiunge la Sindaco - «è sapere se potrà essere modificato il piano di bacino del Bisagno per allargare la strada. Siamo aspettando una risposta da Regione e Provincia e comunque nei 130 milioni che abbiamo a disposizione, 30 sono destinati alla riduzione degli argini del Bisagno». E non risparmia una freccia ai Comitati del no: «Andando dietro ai interessi piccoli o all'incapacità di tener conto dell'interesse delle persone, si rischia di non fare nulla».

«Ma perché se tutti vogliono il tram ci sono voluti i comitati contro la busvia per dirlo?», chiede polemicamente Furio Trauzzi di Assoutenti. «Nessuno può contestare

il progetto del tram così com'è stato presentato - commenta Rosa Vagge, portavoce dei comitati anti-busvia - La Sindaco ha detto che ha pensato di sempre al tram, ma come non risulta, perché ha sempre detto che il tram è caro. Se la pensava così, perché prima di fare il tracciato della busvia non ha chiesto a Burlando se si poteva modificare il il piano di bacino del Bisagno? E non è vero che una parte dei 137 milioni sono per gli argini del Bisagno... Sappiamo, comunque, che per realizzare una tramvia ci vogliono 3-4 anni: nel frattempo noi non vogliamo essere strozzati e voi non incentivate la gente». Ovvero non realizzate nuove corsie gialle in Valbisagno. E se il presidente di Amt, Sessarego, conclude con un «si va avanti con il tram», ci pensa il vicesindaco Pissarello a scaldare gli animi della platea nel finale, quan-

do dice che «la parola busvia non è nel programma e in nessun atto dell'amministrazione. Quella che avevamo progettato per la Valbisagno (e che ha sostenuto le proteste ndr) non era una busvia ma una valutazione di regolazione del traffico con il municipio. Comunque noi abbiamo fatto degli atti - aggiunge - abbiamo chiesto al Governo che gli 84 milioni di euro destinati alla metropolitana siano dirottati al nuovo sistema di trasporto della Valbisagno, abbiamo deciso di integrarli con 30 milioni e abbiamo detto che entro dicembre 2010 dev'essere pronta la progettazione definitiva». Ma quello dei finanziamenti sarà, certamente, il vero nodo da sciogliere.

**Su gomma**

La tramvia meno costosa

Il tram con ruote di gomma è il meno costoso, perché ha bisogno di una piattaforma alta circa 40 centimetri, che non richiede lo spostamento delle sottotenze. L'ad di Amt, Franck Olivier Rossignolle, cita il caso di Nantes, ha parlato di circa 16 milioni di euro a chilometro, riqualificazione urbana compresa. Sarà probabilmente la soluzione scelta per Genova

**Su binari**

La soluzione più cara

Il tram sui binari ha bisogno di una piattaforma alta circa 70 centimetri, con spostamento di tutte le sottotenze. È la soluzione più cara: da 19 a 25 milioni a chilometro.

**PIANO DI BACINO****BURLANDO FIDUCIOSO SU TEMPI E RISPOSTE**

Fiducioso sulla possibilità di rispettare la scadenza del 31 maggio e di dare una risposta positiva rispetto alla possibilità di modificare il piano di bacino del Bisagno per consentire l'allargamento di via Piacenza nel tratto più stretto. Si dichiara così il presidente della Piacenza, Claudio Burlando, che si era impegnato a fare verificare dai tecnici della Regione, assieme a quelli della Provincia, la possibilità, appunto, di modificare il piano di bacino del Bisagno

**REAZIONI** ❖ Il senatore del Pdl aveva proposto il people mover, più economico. Non boccia il tram ma obietta e polemizza con la Sindaco

**Musso: «Costi troppo alti si rischia di non far niente»**  
**L'appello di Tullio**

«Io temo che per volere troppo non si ottenga niente». Enrico Musso, consigliere comunale e senatore del Pdl, commenta così l'opzione a favore del tram verso la quale ieri si è sbilanciata anche la sindaco, Marta Vincenzi che, invece, ha bocciato l'ipotesi di people mover da lui proposta. «Nel 2007 - ricorda Musso - sia



Enrico Musso

nel mio programma che in quello della Vincenzi, si parlava del tram. Tre anni dopo, però, il tram è sparito dal Piano urbano della mobilità del Comune e per la Valbisagno l'amministrazione ha tirato fuori la busvia che, secondo me, è l'ipotesi peggiore. Io so benissimo che il people mover non è la soluzione ottimale, ma è molto meno costoso. Le città che hanno realizzato i tram li hanno fatti quando le finanze pubbliche godevano di migliore salute, adesso è quasi impossibile». Nonostante questo Musso si è detto disponibile a fare pressing sul Governo, se occorre, per avere maggiori finanziamenti per Genova:

«Non vorrei, però, che poi si dicesse che il tram non si può fare per colpa del Governo, con il risultato che non si fa niente». Intanto, però, a Musso e a tutti gli altri parlamentari liguri si rivolge il deputato del Pd, Mario Tullio, per invitarli «ad impegnarsi perché il Governo confermi innanzitutto per Genova i finanziamenti che prima erano destinati alla metropolitana (circa 80 milioni ndr). So anch'io - aggiunge - che siamo in un momento di difficoltà, ma intanto impegnarci per ottenere questi soldi. Non saranno sufficienti per il sistema di trasporto della Valbisagno, ma poi vedremo se si riuscirà a integrarli».