

TRAFFICO

Metrò, tram e people mover «Così ci muoveremo in città»

Il piano di Metrogenova prevede nuove linee destinate a "incrociarsi"

SEI NUOVE linee del tram, una metropolitana con quattro diramazioni, una ferrovia urbana e una rete di sistemi speciali. La piattaforma presentata dall'Associazione Metrogenova presenta per lacerità una vera e propria «cura del ferro», fatta non di slogan o filosofia ma di mappe, progetti, percorsi, previsioni di costi e utenza, linee strategiche e piano di integrazione intermodale. Un lavoro di primo piano, che i volontari del sodalizio nato l'anno scorso hanno presentato ieri alla città e al vicesindaco Paolo Pissarello (che ha la delega ai grandi progetti di mobilità). Non sono addetti ai lavori: il presidente, Alex Bettucchi, è un chimico; tra i vertici ci sono avvocati e altri professionisti. Anche se è pur vero che l'estensore tecnico del progetto d'insieme è un ingegnere, Claudio Bellini, che ieri mattina al Museo di Sant'Agostino ha intrattenuto un'interessata platea di un centinaio di persone per quasi due ore. Con tanto di filmine e un sito aggiornato: www.metrogenova.com.

IL PROGETTO si chiama "Genova Mobilità 2000" e getta lo sguardo sui possibili scenari futuri per il trasporto pubblico. L'avveniristica e accurata ricostruzione di mappe e percorsi rende tutto molto credibile e Bettucchi rilancia: «Non sono solo

SCHEMA CON 4 LINEE DI METROPOLITANA, SEI DI TRAM, QUATTRO DI PEOPLE MOVER

— Rete Metropolitana
— Rete InterMetro
— Linea Tram T12 - T14
— Linea Tram T16
— Linea Tram T17
— Linea Tram T20
— Linea Tram T22
— Impianti speciali
— Interscambi Ferroviari Regionali

TRA REALTÀ E PROGETTI
Pure a Genova si può fare ciò che hanno fatto altri. Una cura del ferro è possibile anche da noi

ALEX BETTUCCHI
presidente Ass. Metrogenova

utopie. Possiamo oggi dimostrare che anche Genova può fare ciò che è stato fatto in altre città. Una cura del ferro, anche qui da noi, è possibile». Le parole d'ordine sono: automazione, rispetto ambientale, velocità commerciale, integrazione totale. Con un accorgimento di partenza: l'arrivo della metropolitana a Fegino, dove costruire un grande parcheggio di interscambio per le auto, «come accade a Milano con un park da oltre duemila auto al capolinea», ricorda Bellini.

Per la metropolitana, da cui tutto parte (compreso il festeggiamento del diciottesimo compleanno, proprio due giorni fa), è potenziata; le linee sono quattro, con la parte centrale in comune: Fegino-Dinegro-Giusti-Staglieno, Fiumara-Dinegro-Giusti-Isonzo. I sei nuovi tram percorrono: San Giorgio-Pian Martello; De Ferrari-Pian Martello; Stazione Marittima-Borghoratti; Fiera-Nervi; Campi-Fiera; Pegli-Sampierdarena.

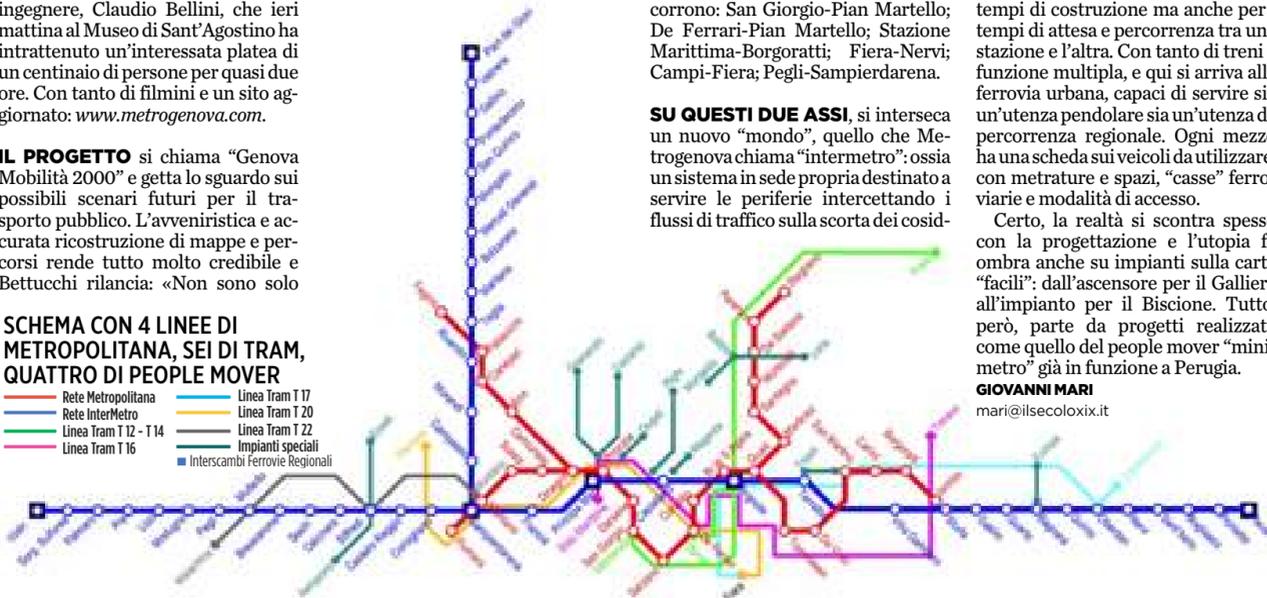
SU QUESTI DUE ASSI, si interseca un nuovo "mondo", quello che Metrogenova chiama "intermetro": ossia un sistema in sede propria destinato a servire le periferie intercettando i flussi di traffico sulla scorta dei cosid-

detti people mover. Le rotte disegnate dall'associazione sono: Voltri-Terralba, Sestri-Pieve, Pontedecimo-Nervi, Pian dei Giovi-Terralba. Percorrendo le tracce dei vari sistemi, si intrecciano i sistemi speciali: la risalita dall'aeroporto agli Erzelli, quella da Principe per Granarolo, corso Dogali e il Righi; quella da Castelletto per corso Magenta e via così.

Non c'è tassello della piantina (in stile metropolitana di New York) illustrata ieri che non sia integrato. Mezzi diversi e linee diverse hanno loro punti di contatto e scambio. E nulla è lasciato al caso, tant'è che Pissarello ha ascoltato con molta attenzione: il rapporto con l'associazione, d'altra parte, è positivo da sempre. Nello studio, di centinaia di pagine, ci sono gli specchietti di previsione per i tempi di costruzione ma anche per i tempi di attesa e percorrenza tra una stazione e l'altra. Con tanto di treni a funzione multipla, e qui si arriva alla ferrovia urbana, capaci di servire sia un'utenza pendolare sia un'utenza da percorrenza regionale. Ogni mezzo ha una scheda sui veicoli da utilizzare, con metrature e spazi, "casce" ferroviarie e modalità di accesso.

Certo, la realtà si scontra spesso con la progettazione e l'utopia fa ombra anche su impianti sulla carta "facili": dall'ascensore per il Galliera all'impianto per il Biscione. Tutto, però, parte da progetti realizzati, come quello del people mover "minimetro" già in funzione a Perugia.

GIOVANNI MARI
mari@ilsecoloxix.it



TURISMO E RICETTIVITÀ

Bed & breakfast, boom che maschera la crisi

In otto anni a Genova e provincia sono passati da 6 a 60. Ma spesso chi li apre lo fa perché è in difficoltà economica

UN BOOM in agrodolce, quello degli alloggi turistici domestici o bed & breakfast. Nel 2000, a Genova e provincia, se ne contavano sei. Oggi nel solo centro cittadino sono più di sessanta. Nello stesso periodo, in Liguria, si è passati da quasi zero a oltre 800 strutture con più di 1.600 camere. Complice la diffusione di Internet, che per loro è il veicolo pubblicitario ideale (a bassissimo costo), i b&b sono esplosi. Ma è un'esplosione che spesso nasconde storie di ordinaria crisi economica: signore sole con belle case ma poche centinaia di euro di pensione o giovani bisognosi di arrotondare lo stipendio. Albergatori improvvisati.

«Chi apre un b&b lo fa spesso per necessità», spiega Renata Vallese, titolare di un b&b in centro città. «Ma deve anche avere voglia di accogliere ospiti, altrimenti ci si ritrova condannati in casa con degli estranei». Classe 1939, ex professoressa di lettere in pensione, tre figli «ormai sistemati», Renata Vallese scopre il b&b durante un viaggio in Cornovaglia e se ne innamora. «La mia casa era vuota, triste. Oggi è un via vai di ragazzi, famiglie, bambini. Avere gente mi riempie di gioia». Dal 2000 l'appartamento della professoressa, nel centro storico cittadino, è un mini hotel familiare con tre camere ad un costo accessibile «40 euro a notte le singole, 70 le doppie».

Più lussuosa è l'offerta di Barbara Blengio, casalinga di 56 anni che insieme al marito medico gestisce un b&b a Santa Margherita. «Un rustico ristrutturato con piscina, a 150-180 euro per notte. Per una clientela selezionata, per lo più straniera. E' la nostra casa di vacanze, ci siamo molto affezionati, e i soldi che guadagniamo da questa attività servono a mantenerla».

Per gli albergatori, quelli veri, il fenomeno b&b è un incubo. Già afflitti

da un turismo mordi e fuggi e in calo - le presenze di stranieri in Liguria, secondo l'Istat, sono diminuite dell'8%, circa, in sei anni - gli alberghi devono ora vedersela con questi nuovi concorrenti, piccoli ma agguerriti. E sleali, secondo il presidente provinciale degli albergatori, Carlo Tixe, «perché mentre noi siamo sottoposti a continui controlli per motivi di sicurezza, sanitari, fiscali, loro sono praticamente liberi di fare quello che vogliono».

Nel presentare, in una conferenza stampa, il convegno nazionale sui bed & breakfast che si terrà a Genova martedì, l'assessore al Commercio Gianfranco Tiezzi ha annunciato ieri uno sportello telematico per semplificare l'apertura di nuovi b&b. Cosa per la verità già semplice oggi. Bastano (ai sensi della legge numero 5 del 2000) pochi requisiti: lenzuola e asciugamani puliti, bagno, colazione. Soprattutto, i controlli sono pressoché inesistenti e il regime fiscale è blando. «I gestori di b&b - dice Renata Vallese - non hanno partita Iva, però rilasciano la ricevuta. O meglio non possono rifiutare la richiesta di ricevuta da parte del cliente». Daniela Saniato, responsabile della Columbus Village Accommodation, una società di servizi turistici che raccoglie diversi b&b liguri, definisce quello fiscale «uno dei tasti dolenti di un settore dove c'è anche molto lavoro sommerso».

A farne le spese sono più di tutti, secondo Tixe, i piccoli albergatori «schiacciati da centinaia di bed & breakfast, che approfittano dei vantaggi fiscali e promuovono un turismo povero». Un turismo di "serie B" in cui Genova, talvolta, si riduce al rango di dormitorio. «A volte i turisti stranieri - dice Daniela Sainato - la notte scelgono di dormire in un b&b genovese, che ha un prezzo mediamente basso, sui 35 euro a persona, e di giorno vanno a visitare altre mete più chic, come Pisa o Firenze. Per poi tornare a Genova di notte. Per i gestori di b&b è comunque un bene. Per la nostra città è un peccato».

FRANCESCO MARGIOCCO
margiocco@ilsecoloxix.it

**PARLA DI NOI AI TUOI MIGLIORI AMICI
FINO AL 13 AGOSTO 2008**

www.emporiolubrificanti.it - emporiolubrificanti@libero.it

	AGIP Sint 2000 litri 4		litri 4 mano d'opera inclusa Cambio olio e filtro	auto piccole auto medie auto grandi	46,00 48,00 50,00
	Castrol Magnatec litri 5		litri 5 mano d'opera inclusa Cambio olio e filtro	auto piccole auto medie auto grandi	56,00 58,00 60,00
	elf Competition litri 4		litri 4 mano d'opera inclusa Cambio olio e filtro	auto piccole auto medie auto grandi	46,00 48,00 50,00
	Mobil Super litri 4		litri 4 mano d'opera inclusa Cambio filtro e olio	auto piccole auto medie auto grandi	48,00 52,00 58,00
	20K		litri 4 mano d'opera inclusa Cambio olio e filtro	auto piccole auto medie auto grandi	60,00 62,00 64,00

CAMBIO OLIO SCOOTER - MOTO, A PARTIRE DA 16 EURO

MONTATE GRATUITAMENTE

45 Ah € 50,00
50 Ah € 55,00
55 Ah € 65,00

BATTERIE



OLIO MOTO SCOOTER NAUTICA

BATTERIE MOTO SCOOTER NAUTICA



MONTATE GRATUITAMENTE

BATTERIE 60 Ah € 75,00
80 Ah € 90,00
100 Ah € 100,00

EMPORIO LUBRIFICANTI

P.ZZA MARTINEZ, 17 R GENOVA TEL 010/5299266 FAX 010/5185 994 - ORARIO 8-12.30/14.30-19.00