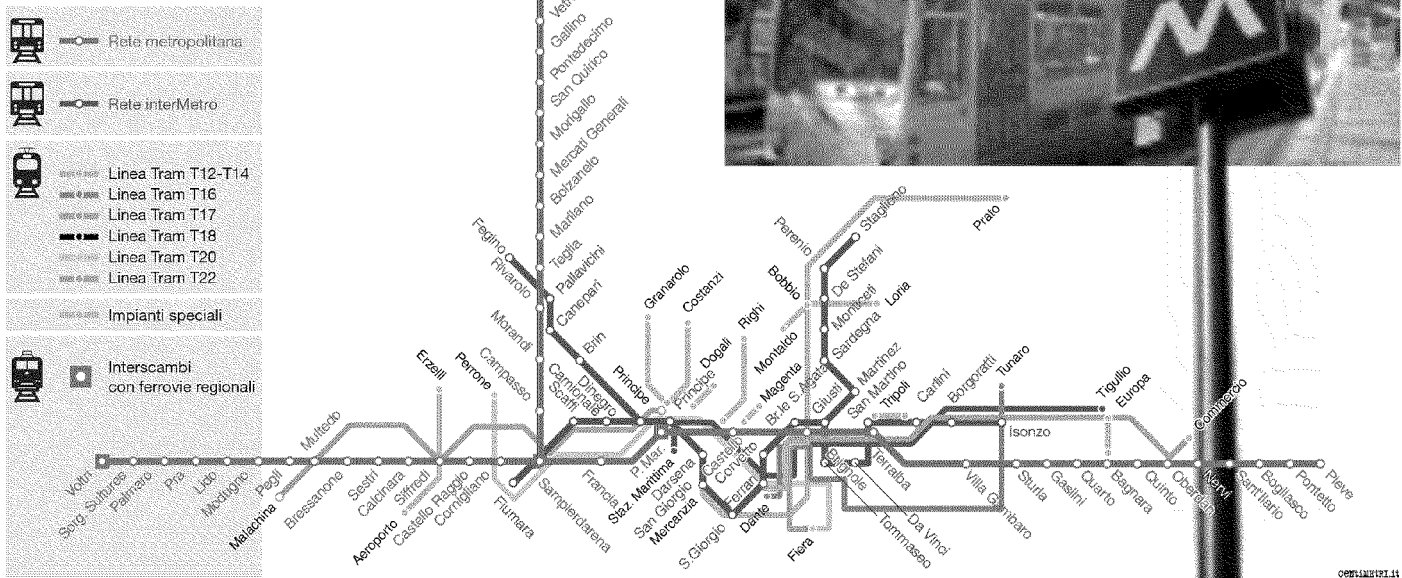


Il progetto MetroGenova

Schema generale delle reti di trasporto pubblico
Ipotesi di rete numero 2



Tram, ascensori e funicolari il sogno di Metrogenova

Trenta fermate per coprire tutta la città

NADIA CAMPINI

PROVATE a immaginare: la metropolitana che da Principe prosegue fino a Dinegro e si biforca da un lato fino a Fegino dall'altro fino alla Fiumara e nella direzione opposta si spinge oltre Brignole, a Staglieno e a Sturlia, se linee di tram che coprono la

Il progetto di un'associazione nata quasi per caso diventata punto di riferimento anche per Amt

città, sette nuovi impianti speciali, ascensori o funicolari, che collegano posti come gli Erzelli, Oregina, Quezzi Alta o il Biscione e ancora un sistema integrato con la ferrovia che arriva a fornire un servizio pubblico puntuale a nord fino ai Giovi, a Ponente fino a Voltri e a Levante fino a Pieve Ligure. Ecco trasformato in un progetto dettagliato il libro dei sogni dei trasporti pubblici genovesi. Lo presenta Metrogenova, un'asso-

ciatione nata quasi per gioco da utenti e patiti dei trasporti con un sito Internet che ha raggiunto i 100.000 contatti e si è poco a poco trasformata in un punto di riferimento importante per enti pubblici, operatori del trasporto e utenti. «Abbiamo iniziato davvero per gioco — racconta Alex Bettucchi, responsabile del sito e presidente dell'associazione — oggi siamo diventati un interlocutore credibile e anche Amt sta per entrare nella nostra associazione.»

Così piano piano dalle proposte e dalle osservazioni ha preso forma l'idea di presentare un progetto su come dovrebbe essere il trasporto pubblico a Genova. A lavorarci è stato Claudio Bellini, un ingegnere dei trasporti, che si è studiato la fattibilità tecnica delle diverse soluzioni e ha elaborato il progetto «Genova mobilità 2020»,

presentato ieri mattina al museo di Sant'Agostino. Il primo punto sul quale si basa l'idea è lo sviluppo della metropolitana, individuata come «il sistema di trasporto principale per il servizio dell'area centrale genovese». Il primo passo è quello della Valbisagno, dove la metro dovrebbe proseguire fino a Staglieno, mentre in Valpolcevera la linea dovrebbe arri-

vare fino a Fegino. A Levante il capolinea dovrebbe essere in via Isonzo, con fermata anche a San

Martino e a Ponente il capolinea è individuato alla Fiumara, in tutto il disegno presenta 29 fermate con una distanza media di 710 metri. Al di fuori del centro la metropolitana si integra con quello che viene definito il «sistema intermetro», in pratica le ferrovie con i treni metropolitani, che dovrebbero avere cadenze regolari, ogni 15 minuti nelle ore di punta nei giorni feriali, fino a Voltri a Ponente, fino a Nervi e Pieve a Levante e addirittura fino ai Giovi verso Nord.

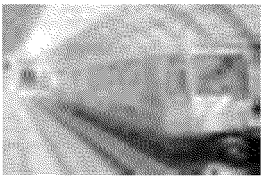
Il progetto di Metrogenova prevede poi la rimessa in funzione dei tram «sul modello delle città di Zurigo e Porto, nelle quali tali sistemi hanno permesso di incrementare notevolmente l'offerta di trasporto pubblico con investimenti di entità minore rispetto alle metropolitane classiche o leggere». Le linee disegnate sono ben sei, in Valbisagno, nel Levante cittadino, in centro, nel Medio Levante e sul Ponente. Il tutto si completa con gli impianti speciali, che comprendono anche il people mover Aeroporto-Erzelli, un impianto Principe-Oregina,

un impianto orizzontale-verticale Terralba-San Martino, due ascensori inclinati a Manin e Quezzi Alta, un ascensore per l'ospedale Galliera e un impianto Bobbio-De Stefanis-Biscione. Il progetto dettaglia anche i costi di questo libro dei sogni, da un minimo di 3581 milioni di euro ad un massimo di 4657 milioni di euro, ed è questa la parte più dolente e il motivo per cui difficilmente il progetto potrà essere realizzato, ma quelli di Metrogenova hanno lanciato il sasso, alle amministrazioni locali il compito di raccogliarlo.



Zurigo, modello per Genova

I punti



LA FREQUENZA

Il progetto prevede una frequenza ogni 3-4 minuti per le linee metro, e di 6-8 minuti per le linee di tram

L'OFFERTA

Il servizio complessivo passerebbe da 4,5 miliardi di passaggi per chilometro l'anno a 7,35 miliardi di passaggi l'anno

I COSTI

Sono tre varianti, con l'ipotesi massima si arriva a 4657 milioni di euro, con la media a 4317, con la minima a 3581

