

Archivio editoriali

Anni 2006/2014

Campagna elettorale o pianificazione dei trasporti?

08/09/14

Approfittando dell'occasione offerta da alcuni recenti articoli apparsi sulla stampa locale in merito all'entrata in servizio di nuovi treni per la metropolitana ed in merito al prolungamento della linea, l'Associazione Metrogenova intende evidenziare alcune tematiche che dovrebbero essere affrontate con priorità dalle amministrazioni comunale e regionale, entrambe responsabili, con diverse funzioni, della mobilità e del trasporto pubblico locale.

Innanzitutto si deve definire al più presto un quadro di pianificazione trasportistica su un orizzonte temporale (quanto meno) decennale, in modo che i suddetti elementi (nuovi treni e prolungamenti) siano compresi in un più ampio disegno che comprenda tutte le modalità di trasporto fruibili nell'area metropolitana genovese, considerando per ciascuna di esse i costi ed i benefici che il suo esercizio ed eventualmente le sue estensioni comportano; si tenga presente che il mantenimento dell'attuale (non propriamente efficiente) sistema di trasporti genera per la collettività costi altamente superiori ai benefici che ne derivano (la crisi finanziaria delle aziende di trasporto pubblico liguri ne è una testimonianza).

Occorre pertanto delineare e confrontare ipotesi infrastrutturali, volte a soddisfare le esigenze di mobilità della città metropolitana (considerata questa nuova funzione alla quale l'ente comunale dovrà far fronte) sia di concerto con la nuova agenzia regionale sia rispettando le strategie nazionali e comunitarie in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, per esempio gli obiettivi "20-20-20" di riduzione delle emissioni di gas serra, di incremento dell'utilizzo di fonti rinnovabili di energia, di aumento dell'efficienza energetica.

Queste ipotesi infrastrutturali devono - a nostro avviso - necessariamente comprendere alcuni punti cardine. Prima di tutto occorre considerare il riutilizzo della ferrovia in chiave metropolitana, in conseguenza del completamento dei lavori di separazione funzionale delle tratte che convergono nel nodo di Genova, riutilizzo che sia comprensivo di nuove fermate (è ancora lontana la definizione progettuale di come queste si possano inserire nel territorio e possano essere integrate con gli altri vettori di trasporto) e nuovi treni (anche in questo caso non sono ancora definiti i necessari requisiti che possano prefigurare l'acquisto di nuovo ed idoneo materiale rotabile). Non secondario è il raggiungimento di un accordo con il gruppo delle Ferrovie dello Stato in merito al riutilizzo di aree ferroviarie strategiche per lo sviluppo del trasporto pubblico locale.

Conseguentemente deve essere pianificato lo sviluppo della metropolitana, in sinergia e ad integrazione del servizio ferroviario, migliorandone sia la fruibilità interna (maggior servizio sulla tratta esistente grazie all'arrivo dei nuovi treni), sia la penetrazione verso zone della città non direttamente servite dal vettore ferroviario, sia l'integrazione con gli altri vettori (completamento del tunnel di collegamento a Principe, apertura delle uscite lato mare di Dinegro, ecc.).

Un contributo alla mobilità futura può essere ottenuto anche con il miglioramento delle prestazioni del servizio filoviario, allo stato attuale notevolmente sottoutilizzato in relazione all'investimento attuato per la realizzazione della linea aerea (inaugurata nel 1997 ed estesa nel 2007), eventualmente prefigurandone una trasformazione in sistema tranviario, con spiccate funzioni di riqualificazione del servizio di trasporto, ma anche della qualità urbana delle zone attraversate, per le direttrici ad alta domanda di trasporto non raggiunte da treno e metropolitana, ma attualmente gestite con veicoli tradizionali a gasolio.

Inoltre non si possono dimenticare gli impianti speciali che tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento sono stati una illuminata risposta alle esigenze di mobilità dei genovesi, pur trovandosi di fronte ad una configurazione territoriale della città ostile ad esse.

Sulla base di questi presupposti sarà infine possibile progettare una ristrutturazione delle linee automobilistiche (sia urbane che extraurbane), volta ad accrescere il numero di passeggeri che usano i vettori "sostenibili" ed al tempo stesso a migliorare l'accessibilità in zone non servite da essi.

Tutti questi sistemi devono collaborare per raggiungere l'obiettivo di mobilità sostenibile: collaborare significa che ciascuno di essi ha una propria potenzialità che può essere accresciuta dall'utilizzo combinato con gli altri e che per ciascuno di essi deve essere altresì definito il campo di applicazione per evitarne inutili sovrapposizioni. In questo contesto, l'Associazione guarda con attenzione a nuove recenti iniziative come la nascita del Comitato "Sì Tram", con i cui soggetti promotori sono già state sviluppate proficue collaborazioni in precedenti occasioni, purché siano inserite nel sopra descritto contesto generale di promozione della mobilità sostenibile.

Allo stesso tempo suscitano perplessità gli interventi di soggetti istituzionali a vari livelli sul futuro di queste infrastrutture, a partire dalle ipotesi di realizzazione di improbabili piste ciclabili, fino alle ripetute (e variate nel corso del tempo) ipotesi di riutilizzo delle aree ferroviarie di Terralba, senza aver (apparentemente) fatto i conti col proprietario, interventi che non sono evidentemente pensati rispettando un'ottica comune di sviluppo a lungo termine, ma piuttosto sembra che siano mirati a dare immediata "evidenza elettorale".

Via XX Settembre ciclabile: ce n'era proprio bisogno? **05/07/14**

Tiene banco in questi giorni estivi, sui giornali e sui media locali, la questione della creazione di una corsia per biciclette in Via XX settembre.

Secondo il progetto verrebbero create due piste ciclabili ai lati della strada che affiancano le corsie del bus: sarebbe promiscua (bici+trasporto pubblico) la corsia in discesa, mentre quella in salita sarebbe riservata al trasporto pubblico.

Per la verità, diversamente da quanto riportato dai giornali, la proposta è da tempo oggetto di confronto e trattazione con i soggetti interessati (commercianti, utenti, sindacato autisti, ecc.). Tuttavia, come nella migliore tradizione genovese, è oggi un tutti contro tutti, dai commercianti preoccupati di un calo delle vendite per effetto dell'eliminazione di qualche sosta a lato strada (che comunque è vietata) agli autisti di autobus e filobus che vedono seri rischi per la sicurezza nel loro lavoro il fatto di doversi confrontare, oltre che con un traffico molto caotico, anche con i velocipedi.

Ci si domanda a questo punto chi ce lo faccia fare. E' davvero necessaria una pista ciclabile in una strada in salita, inquinata, rumorosa, piena di traffico e di pericoli? Sfuggono completamente le motivazioni che sarebbero alla base di questa decisione, forse presa per venire incontro a qualche sparuto gruppo (sul sito comunale si legge che coloro che si spostano in bicicletta sono solo il 6,1 % nel 2013) o per rispondere a qualche cervellotico ed evanescente requisito di "smart city". D'altra parte se errare humanum est autem perseverare diabolicum, ricordiamo la tristissima e ridicola esperienza delle corsie ciclabili create nella zona di Via Milano tracciando un simbolo di bicicletta su un marciapiede sfioracchiato di buche e voragini non percorribili neppure da mountain bike o addirittura nelle aree adiacenti al Mercato Ortofrutticolo di Bolzaneto, dove la mobilità ciclistica e pedonale sono, notoriamente, inferiori a sottozero!!!! E sempre a proposito di biciclette vogliamo parlare del servizio di noleggio, naufragato per disorganizzazione delle istituzioni e inciviltà della cittadinanza?

Ancora una volta, questa Giunta dimostra la sua totale assenza di pragmatismo e di realismo, introducendo un nuovo elemento di pericolo e di disturbo a quella che deve essere la reale esigenza dell'arteria di Via XX Settembre ovvero il trasporto pubblico, preferibilmente mediante mezzo filoviario (ma con le aste alzate, non quasi costantemente in termico, grazie!!!), liberando i lati della strada dalla sosta selvaggia, creando fermate dotate di tutti i crismi dell'arredo urbano e del decoro (spesso le paline invece riportano informazioni o indicazioni di orari arretrate).

E' impensabile che una città in salita, fortemente inquinata e senza tradizioni di spostamento ciclistico possa d'improvviso diventare come Parma, Treviso o Amsterdam. E' invece auspicabile che le piste ciclabili siano uno strumento per rendere fruibili zone turistiche o ludiche, come avvenuto nella Fascia di Rispetto di Prà o come potrebbe avvenire se vi fosse un vero e organico progetto di collegamento ciclistico in zone portuali o litoranee (Corso Italia, Porto Antico, Lanterna).

AMT-Trenitalia: tra i due litiganti, il terzo (l'utente) non gode e ci rimette. **30/03/14**

E' giunta in questi giorni l'ennesima cattiva notizia nel panorama, ormai solo a tinte fosche, del TPL genovese, vale a dire la probabilissima fine dell'integrazione tariffaria AMT-FS per il Comune di Genova.

In buona sostanza, le rivendicazioni economiche delle due aziende pubbliche e le reciproche accuse di non essere sufficientemente "remunerate" da questo sistema stanno ponendo la pietra tombale su una delle più importanti conquiste del trasporto pubblico genovese degli ultimi anni.

Potendo contare su una rete ferroviaria urbana molto capillare e di fermate/stazioni in quasi ogni quartiere (Val Bisagno, purtroppo, esclusa), vent'anni orsono venne introdotto quest'innovativo (Genova fu una delle prime città italiane a introdurre un meccanismo già consolidato oltre confine) e rivoluzionario strumento che

modificò radicalmente la vita quotidiana a molti pendolari rendendo molto più appetibile l'utilizzo del mezzo pubblico.

In tutti questi anni invece di implementare e articolare questo strumento, utilizzando forme innovative (su tutti la tessera elettronica), lo si è lasciato morire di morte naturale a causa dell'inerzia del Comune e della Regione e degli appetiti delle due aziende, alle prese (soprattutto AMT, come ben sappiamo) con una gravissima crisi di liquidità.

E' vergognoso così assistere a polemiche continue tra AMT e Trenitalia sulla presunta reciproca perdita economica derivante da questo sistema, a causa dell'assenza di dati certi, trasparenti e ufficiali sull'entità dei costi e dei ricavi afferenti alle due società in relazione a questo sistema tariffario.

Ed è ancor più scandaloso che questo "balletto" porti alla conclusione dell'integrazione con conseguenti maggiori disagi per i pendolari e quasi sicuri rincari per coloro che intendono continuare ad utilizzare treno e bus in ambito urbano.

A tale proposito diamo conto dell'[indagine statistica](#) effettuata dal Comune di Genova, Regione Liguria e dall'Università di Genova e [relativo comunicato](#) sul sito del Comune. L'analisi, seppure parziale (condotta su un campione di 1500 utenti) è interessante in quanto considera l'articolazione del mezzo di trasporto per quartiere/municipio, ma arriva a conclusioni che paiono preconfezionate per dimostrare una posizione dominante di AMT nell'offerta di trasporto, che presuppone una rivendicazione di quest'ultima nella ripartizione degli stanziamenti per il sistema integrato.

Naturalmente, giunge puntuale la [replica della Direzione Territoriale Regionale di Trenitalia](#) che sottolinea come "quasi un terzo dei viaggi e dei km percorsi coinvolgono il vettore treno".

Difficile dare ragione sul merito tecnico-economico ad una parte o all'altra, in mancanza di dati certi.

Vero è che da parte regionale e comunale dovrebbe esserci maggiore attenzione al ruolo e all'importanza del vettore ferroviario in ambito cittadino (e di area metropolitana).

L'Ente pubblico non può abdicare in modo così passivo al suo ruolo e alle sue competenze, facendo soccombere le esigenze dell'utenza di fronte ad astruse e oscure rivendicazioni ragionieristiche di due aziende: se poi consideriamo che anche le aziende sono pubbliche, la beffa è particolarmente evidente.

Esattamente ad un anno di distanza, siamo di nuovo punto e a capo (vedi il nostro editoriale del 22 marzo 2013: "Integrazione tariffaria: siamo agli sgoccioli?").

AMT: non scherziamo col fuoco! **29/01/14**

L'incendio che mercoledì 22 gennaio 2014 ha distrutto completamente la vettura 5203, in servizio sulla linea 470, è soltanto l'ultimo incidente di questo tipo in ordine di tempo che ha visto coinvolta una vettura di AMT. In particolare la serie 52, modello CAM Autodromo Alè (25 autobus acquistati nel 2003, quindi "relativamente" giovani rispetto all'età del parco mezzi attuale), è stata decisamente bersagliata dagli incendi dato che ad oggi sono ben cinque le vetture di questo tipo che mancano all'appello e tutte per lo stesso motivo.

Non possiamo comunque tralasciare di ricordare altri incendi che hanno visto coinvolte vetture diverse come la 4531 (BredaMenarinibus 230MU) sulle alture di Borgoratti e la 3914 (Iveco CityClass) a Voltri, solo per citare i più recenti. Guardando al passato l'elenco purtroppo si allunga, ragione per cui è inevitabile a questo punto porsi delle domande sulle condizioni di manutenzione ed esercizio in cui versa il parco vetture di AMT e il conseguente livello di sicurezza che può essere garantito.

Conosciamo la carenza di risorse (però in AMT, secondo l'azienda, c'è comunque personale in esubero!) e sappiamo bene che un parco vecchio sottrae più tempo del necessario per le riparazioni, ma quello che è grave è l'evidente carenza di controllo sullo stato di efficienza dei mezzi. Va aggiunto anche il mancato acquisto di pezzi di ricambio che obbliga il personale preposto a fare i salti mortali per garantire il servizio, facendo sì che spesso escano dalla rimessa vetture che viceversa, in altre condizioni di lavoro, resterebbero in officina per essere riparate.

Inoltre, il personale viaggiante ha spesso denunciato l'inutilità di compilare quotidianamente il modello che "accompagna" ogni vettura in servizio che serve proprio per riportare gli inconvenienti riscontrati a bordo, tra i quali non vi è sicuramente solo il mancato funzionamento dell'aria condizionata, ma in generale problemi di natura meccanica ed elettronica. Purtroppo a causa della carenza di vetture da impiegare e il ristretto numero di meccanici, le suddette segnalazioni non vengono prese in carico nei tempi necessari o, peggio ancora, non considerate affatto. Infine la criticità della situazione si evidenzia anche dal costante ricorso ai mezzi di soccorso in carico all'azienda per piccoli ma continui interventi di riparazione sul campo.

Un serio ed organizzato sistema di Assicurazione Qualità, quale ci si attende da un'azienda di quasi 2500 dipendenti il cui mestiere è trasportare persone, dovrebbe essere il filtro necessario e sufficiente ad assicurare che se il mezzo non è in ordine, qualunque ne sia la causa, non lascia la rimessa, anche a costo di penalizzare ulteriormente il servizio. Evidentemente tale procedura di verifica e controllo o non c'è o è eseguita con troppa superficialità, magari dalle stesse persone che hanno eseguito i lavori.

Non è davvero più accettabile una situazione del genere e non può più trattarsi di fatalità. Pur accettando un difetto intrinseco delle 52 Alè, che forse varrebbe la pena sospendere dal servizio in attesa di un'indagine approfondita sulle cause degli incendi (comunque tardiva, dato che avrebbe dovuto essere già stata fatta da tempo), non si capisce perché non si sia fatto assolutamente il necessario per prevenire questi incidenti, sia con il rinnovo del parco mezzi attuale dato che l'età media è intorno ai 15 anni con punte oltre i 20, sia con una manutenzione più accurata e regolare.

Del resto le condizioni, a volte pietose, in cui circolano ogni giorno alcune vetture di AMT è sotto gli occhi di tutti. Non occorre essere dei grandi osservatori o appassionati del settore per constatare lo stato di decadimento della stragrande maggioranza dei mezzi e non provare un certo disappunto in relazione soprattutto all'imprescindibile livello di sicurezza. Su alcune vetture infatti mancano pannelli interni, oppure sono male avvitati con il conseguente rischio di aprirsi durante la marcia e ferire qualcuno; troviamo spesso maniglie di sostegno rotte o mancanti, sedili traballanti ed instabili. Anche per i conducenti la vita a bordo non è delle più agevoli e sicure: ci si può trovare talvolta in presenza di volanti rovinati, pulsanti di azionamento delle porte difettosi o rotti, porte o sistema di blocco delle porte malfunzionanti.

Questo quadro così deprimente si riflette inevitabilmente in modo negativo sugli utenti in termini di sicurezza: finora i danni derivanti dagli incendi sono stati solo materiali e per merito anche della pronta reazione degli autisti intervenuti con coraggio e sangue freddo per evitare il peggio, ma prima o poi un incendio o un guasto grave, ad esempio ai freni, potrebbe coinvolgere anche delle persone, passeggeri e autisti compresi.

Non si può più confidare nella buona sorte e continuare ad impiegare vetture sempre più malconce senza i dovuti controlli perché si innesca così quel circolo vizioso che, unito alla già denunciata scarsa manutenzione, sta portando al repentino e irreversibile deterioramento di tutto il parco vetture AMT con conseguenze ancora imprevedibili per lavoratori ed utenti.

Inutile dire che occorre sicuramente un piano di investimenti per nuove risorse, aspetto più che scontato di cui però non si vede ancora all'orizzonte una parvenza di attuazione. Sarebbe inoltre auspicabile una maggiore attenzione e cura da parte di tutti per la salvaguardia di un patrimonio comune, dei servizi erogati e, non certo per ultimi, dei posti di lavoro.

Giù le mani dalla Genova-Acqui 11/11/13

Negli ultimi giorni una nuova tegola si sta abbattendo sul trasporto pubblico locale della nostra Regione.

A quanto risulta dagli organi di stampa e dai comunicati delle associazioni degli utenti, dal 14 dicembre prossimo, data di entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, saranno operati ulteriori tagli al servizio ferroviario regionale.

Ad oggi, non sono ancora note nei dettagli le misure decise dalla Regione mentre la motivazione appare piuttosto fumosa e non si sa quanto fondata.

Partiamo da lontano, ovvero dalla Regione Piemonte. Come si sa, e anche Metrogenova se ne è ripetutamente occupata, la Regione Piemonte sta effettuando tagli pesantissimi alle linee ferroviarie secondarie; queste soppressioni non solo indirettamente, ma ora anche direttamente andranno ad incidere sul servizio ferroviario ligure. Vi sono infatti alcune relazioni tra Torino e Ventimiglia gestite dalla Regione Piemonte ma che effettuano servizio regionale in Liguria. Ebbene, andando il Piemonte a sopprimere (ovvero a limitare su Savona) queste relazioni, non avendo la Regione Liguria le risorse per garantirle comunque, il servizio ferroviario sul Ponente ligure sarà ulteriormente ridotto; inoltre, il nostro assessorato ha deciso di sacrificare la Genova-Acqui, sopprimendo due convogli tra Genova e Acqui, peraltro in orari caratterizzati da domanda di trasporto molto elevata.

Quest'ultima decisione è stata oggetto di forti contestazioni ed opposizioni da parte di comitati e associazioni, particolarmente dell'area delle Valli Stura e Orba nonché dell'acquese, che vedono i collegamenti con Genova fortemente penalizzati.

L'associazione Metrogenova, la cui missione è proprio quella di promuovere il trasporto su ferro non può che associarsi alla forte preoccupazione espressa da altri soggetti, stigmatizzando, ancora una volta, come il

trasporto pubblico locale viva nella nostra Regione una fase assai critica, conseguenza di scelte politiche e manageriali dirette soltanto a tagliare il servizio, senza adottare i necessari strumenti organizzativi e amministrativi alternativi che sono ormai imprescindibili.

Il trasporto pubblico locale, come altri servizi pubblici, non può essere gestito utilizzando soltanto strumenti economici (tagli) o con un'organizzazione amministrativa cieca e stupidamente burocratica, figlia peraltro, di una assurda regionalizzazione che, in ambito ferroviario, ha portato, specialmente per le Regioni piccole, solo cattivi risultati.

Una Regione piccola come la Liguria che, tuttavia, particolarmente nell'area di Genova, è caratterizzata da un pendolarismo molto elevato con aree extra regionali (Basso Piemonte), dovrebbe introdurre strutture più moderne, sinergiche con gli altri enti territoriali (Regione Piemonte, Comuni del Basso Piemonte), in modo da razionalizzare il servizio su gomma e su ferro, integrando gli orari e introducendo un vero cadenzamento. Sarebbe sufficiente imparare da esperienze come quella lombarda oppure da modelli esteri come gli enti di servizio integrato (Verkehrsverbünde) che in Germania, Austria e Svizzera agiscono in modo ottimale per aree di bacino in relazione alla domanda di trasporto e alla realtà urbanistica e non certo sulla base di confini territoriali.

Né è più accettabile la ripetitiva e stanca litania della mancanza di risorse, foglia di fico dei nostri amministratori e di organizzazioni sindacali per mascherare incapacità e veti incrociati. Occorrono dunque subito nuovi modelli organizzativi e gestionali, superando piccoli orticelli e sacrificando clientele e rendite di posizione.

Il dito e la luna

16/09/13

"Quando il dito indica la luna, chi è saggio guarda la luna, chi è superficiale guarda il dito"

Chissà perché è già la seconda volta che questo proverbio di origine orientale, che abbiamo un po' modificato per non offendere nessuno, viene alla mente parlando delle traversie del trasporto pubblico genovese: ricordate la accesa discussione della scorsa estate sul mantenimento del servizio integrato, poi fortunatamente risoltasi in maniera positiva (almeno per quest'anno)? Tutte le attenzioni si concentravano su Trenitalia e Regione, indicate come causa prima per non voler prolungare i rispettivi impegni dell'anno precedente. Poi tutto si è risolto, pur dopo una non facile trattativa, ed il biglietto integrato si è salvato: nel frattempo, però sono aumentate le tariffe, senza troppo clamore. Sacrosanta l'attenzione sul mantenimento dell'integrazione tariffaria, ma era il problema contingente, il dito; la luna, ovvero la causa prima di questa criticità ed il vero problema principale, era altro.

Oggi, in presenza dell'ennesimo taglio di corse e linee, tra le quali spicca la mannaia abbattutasi sulla Val Bisagno, siamo quasi a colpevolizzare l'arrivo a Brignole della Metropolitana, perché così alcune "razionalizzazioni" sono state motivate. Al punto che c'è chi, invece di rallegrarsi per forse l'unico serio investimento della città per il TPL in tempi recenti, se ne lamenta perché si sente servito peggio di prima.

Basterebbe osservare come il servizio della Val Bisagno sia stato ridotto anche da Brignole verso Molassana e Prato, dove l'arrivo della metro a Brignole non c'entra nulla, così come per gli altri tagli su tutta la rete, per capire che ancora una volta stiamo confondendo il dito, in questo caso la metro a Brignole, con la luna.

Che cosa è la luna? La luna, il vero problema centrale, la vera causa di tagli e disservizi vari è la grave condizione economica di AMT, dove sempre meno si riesce a far convivere i ricavi, calanti soprattutto per le diminuzioni nel finanziamento pubblico (ma non solo) ed i costi, che tendono fatalmente a crescere. E così si opera prevalentemente sui due fattori più facili da controllare: aumento delle tariffe, per incrementare i ricavi, e tagli delle percorrenze, per ridurre i costi.

Dove porti questo modo di procedere, difficile dire quanto evitabile, almeno con la condizione odierna dei finanziamenti pubblici al TPL e l'attuale assetto aziendale della stessa AMT, lo lasciamo immaginare. Che fine farebbe un ristorante che, per difficoltà economiche, riducesse la qualità e l'assortimento di piatti ma, al tempo stesso rincarasse i prezzi? Perderebbe clienti e dunque incassi; allora ancora di più ridurrebbe la qualità dell'offerta e aumenterebbe i prezzi, perdendo altri clienti, con un circolo vizioso che condurrebbe ad una sola fine: il fallimento.

Secondo dati comunicati da AMT, nello scorso 2012 i passeggeri sono stati 143 milioni, a fronte di 154,6 nel 2011 (meno 7,5%) e circa 159 nel 2010 e 2009. I km totali sono stati circa 28 milioni nel 2012, contro 29,6 nel 2011 e circa 31 nel 2009 e 2010.

E questa, secondo noi, è la luna che dobbiamo guardare, non limitandoci alle varie dita che di volta in volta appaiono in primo piano.

Integrazione tariffaria: siamo agli sgoccioli?

22/03/13

L'Associazione Metrogenova esprime la propria preoccupazione sull'esito della lunga vertenza dell'integrazione tariffaria AMT-Trenitalia.

Da quanto emerso dagli organi di stampa, le Parti in causa (Regione, Comune, AMT, Trenitalia), non avrebbero trovato un'adeguata soluzione al problema della copertura finanziaria per consentire il rinnovo, quanto meno in via transitoria, di quella convenzione tariffaria che, dal 1994, permette ai genovesi di usufruire di una tariffa unica in ambito urbano e che ha rappresentato, nel corso di questi anni, un elemento di grande valore del servizio di trasporto pubblico locale.

Concretamente la fine dell'accordo AMT-Trenitalia implica la necessità da parte dell'utenza che usufruisce di entrambi i vettori di dotarsi di due diversi titoli di viaggio. Ne conseguono così due elementi fortemente negativi entrambi a carico degli utenti stessi, pendolari in primo luogo: da una parte maggiori oneri economici (non ancora quantificati) e dall'altra un maggiore disagio nell'utilizzo dei mezzi e dunque l'ennesima conferma della perdita di "appeal" del servizio di trasporto pubblico.

L'Associazione stigmatizza come, per l'ennesima volta, si scarichino esclusivamente sull'utenza le disfunzioni del sistema, certamente condizionato da una carenza di finanziamenti dallo Stato, ma anche caratterizzato da una carente gestione da parte della politica e degli enti locali, che non ha mai assunto appieno la funzione di coordinamento e pianificazione del settore, e da una pessima conduzione delle aziende di trasporto.

Tuttora irrisolto è infatti il problema di dotare il trasporto pubblico locale di un sistema di biglietto elettronico (il noto Progetto BELT della Regione), il solo in grado di quantificare esattamente in che misura gli utenti utilizzino i vari tipi di servizio; questo implica che le già complesse trattative AMT-Trenitalia non possano che basarsi su stime soggettive, inevitabilmente discordanti, sulle rispettive quote di servizio reso.

Ma dietro il problema particolare del biglietto integrato, e causa dominante dell'eventuale cancellazione dello stesso, c'è il ben più generale e grave problema della ricorrente crisi finanziaria di AMT. Crisi che, durando da anni (non dimentichiamo la vendita di due rimesse, patrimonio della città, al solo scopo di fare cassa per coprire i disavanzi di esercizio), ha evidenti ragioni strutturali e non può ritenersi unicamente collegabile alla recente riduzione dei finanziamenti pubblici.

Noi riteniamo inaccettabile che da anni gli unici significativi strumenti posti in essere per tentare di arginare le criticità finanziarie da Comune e Management aziendale, d'intesa con le Organizzazioni Sindacali, siano stati fatti sulle spalle degli utenti sotto forma di i rincari tariffari e taglio delle corse, omettendo invece qualsiasi ristrutturazione aziendale, sia sotto il profilo organizzativo che normativo, tesa a recuperare efficienza.

Se, come recentemente comunicato dal Sindaco, il Comune sarebbe pronto a garantire la cifra erogata nel 2012 per il biglietto integrato, ed il problema sarebbe riconducibile solo ai rincari pretesi da Trenitalia ed alla mancanza del contributo suppletivo da parte della regione, dovrebbero esistere ancora spazi di manovra: da Trenitalia, per contenere i pretesi rincari, da Regione, per reintegrare almeno in parte il contributo mancante, da AMT, per ridurre i propri costi interni per recuperare le risorse necessarie.

La nostra Associazione auspica dunque un intervento forte da parte degli enti locali ed un approccio maggiormente collaborativo da parte di tutte le parti coinvolte per il mantenimento del servizio integrato, ultimo baluardo di civiltà nel generale sfascio del trasporto pubblico locale genovese.

Integrazione tariffaria: un passo indietro di venti anni

05/12/12

Genova a metà degli anni Novanta è stata una delle prime città ad adottare l'integrazione tariffaria (non solo per i biglietti ordinari, ma anche per gli abbonamenti) tra le due modalità di trasporto, autobus e treno. "Sali in treno, scendi in bus" era lo slogan che nel 1995 compariva sugli opuscoli degli orari, che già da qualche anno comprendevano entrambi i mezzi di trasporto. Lo slogan aveva cambiato le abitudini dei genovesi, avvicinandoli a quel mezzo di trasporto - il treno - che fino a quel momento era stato prevalentemente utilizzato per uscire dalla città.

Il successo fu tale che le Ferrovie e la Regione Liguria intrapresero un programma di investimenti per

l'acquisto dei treni metropolitani (il primo TAF - Treno ad Alta Frequentazione - arrivò nel 2000) ed i benefici - evidenti da subito soprattutto per il ponente - sono andati via via aumentando ed estendendosi a quasi tutta la città.

Non solo treni ed autobus, ma anche metropolitana: a Brignole, centro nevralgico del nodo ferroviario genovese, sta per essere inaugurata una nuova stazione della metropolitana, realizzata per essere più vicina alle ferrovie, collegata direttamente ai sottopassaggi della stazione ferroviaria, addirittura con un marciapiede in comune ai due binari di "ferrovia metropolitana", cioè quel tratto di ferrovia che, a seguito del completamento dei lavori sul nodo ferroviario, potrà essere usata quasi come se fosse una metropolitana. Una stazione nella quale sono già presenti le nuove "obliteratrici" integrate, in grado di verificare la validità degli abbonamenti elettronici BELT, un sistema di bigliettazione proposto e progettato dalla Regione Liguria, per integrare in un solo titolo di viaggio tutte le aziende di trasporto pubblico.

Purtroppo le notizie degli ultimi giorni ci hanno messo di fronte ad una situazione spiacevole, quella della scadenza della convenzione tra le due aziende - AMT e Trenitalia - alla base di questa integrazione.

Con buona probabilità la perdita dell'integrazione (che significa un aumento sensibile dei costi per chi usa entrambi i vettori) comporterà uno spostamento dell'utenza verso il vettore autobus, essendo questa interessata agli spostamenti prevalentemente urbani e andando a sovraccaricare le linee di forza, già oggetto di pesanti ridimensionamenti dovuti anche alla possibilità di interscambio col vettore ferroviario: tanto per citare un esempio nel 1993 la linea 1 nell'ora di punta mattinale raggiungeva frequenze da orario di 3 minuti, con le linee 2 e 3 come sussidiarie; ora sotto i 7 minuti non si scende e le linee sussidiarie tra Voltri a Sestri sono state soppresse.

Trasporti integrati, azienda unica, abbonamento elettronico BELT: queste sono definizioni che fino a poco tempo fa sentivamo citare come metodi per portare il trasporto pubblico al centro della mobilità sostenibile. E alla fine dell'anno potremmo perdere tutto questo. L'integrazione tariffaria è un valore aggiunto che non si può perdere, soprattutto in questo periodo di forte crisi economica.

Ultima fermata per AMT? 11/08/12

Proviamo a pensare ad un giorno feriale qualsiasi del prossimo inverno, magari sotto le vacanze natalizie, quando tutte le attività lavorative, commerciali e di servizi sono nel pieno della loro operatività. In quel giorno, però, i bus rimangono nelle rimesse, i convogli della metro in deposito, le funicolari e gli ascensori fermi, le elettromotrici della FGC immobili a Manin.

Scenario non tanto inusuale, direte, sarà un "normale" giorno di sciopero di AMT. E invece no, non ci sono né fasce garantite né prospettive di una ripresa del servizio, semplicemente perché AMT è fallita, non esiste più. Quindi il servizio di trasporto pubblico è lasciato esclusivamente a Trenitalia, le persone sono costrette per lo più ad andare a piedi, in moto o in auto. Immaginate che potrebbe accadere, un vero incubo in termini economici, ambientali, sociali.

Questo è certamente uno scenario estremo, ma prospettiva concreta, epilogo di una tragica vicenda decennale di buchi di bilancio, affannose ed inutili corse al risanamento di AMT.

Per scongiurare tutto ciò, la Giunta Comunale ha sottoposto al Consiglio lo scorso 31 luglio una delibera volta alla privatizzazione delle azioni societarie di AMT.

La delibera è stata approvata: dunque, secondo quanto appreso dalla stampa, entro l'anno, dovrà essere espletata una gara pubblica per l'individuazione di un soggetto privato che subentri al Comune nella proprietà dell'Azienda comunale dei trasporti.

Scelta coraggiosa da parte della Giunta Doria, che non può essere certamente accusata di sostenere il modello privatistico, ma dettata proprio dalla necessità di salvaguardare (o almeno tentare di mantenere) un servizio di trasporto pubblico cittadino.

Le polemiche sono roventi, in quanto i dipendenti di AMT per il tramite delle proprie organizzazioni sindacali si oppongono strenuamente a questo piano e ad ogni privatizzazione dell'azienda, ritenendo che questa possa aprire la strada a licenziamenti di massa. E' chiaro che la necessità di salvaguardare dei posti di lavoro in una fase di crisi assoluta rappresenta una priorità; tuttavia lo spettro del fallimento potrebbe lasciare sul lastrico tutti i lavoratori indistintamente, per cui le ricadute occupazionali sarebbero enormemente più elevate.

Con questo non si vuole dire che la privatizzazione è il bene assoluto e che può rappresentare l'inizio di

un'era radiosa per il trasporto cittadino. Anzi, un'associazione come Metrogenova che da anni studia e osserva il mondo del TPL a livello generale non può mancare di sollevare alcuni dubbi e considerare attentamente aspetti relativi a quest'operazione.

Il soggetto privato non è, infatti, pregiudizialmente deleterio né salvifico, ma dipende appunto dallo scenario in cui si trova ad agire e soprattutto dalla concezione che le classi dirigenti e la società intera attribuiscono al servizio pubblico di trasporto.

Dove la comunità per prima (attraverso i suoi cittadini e, di conseguenza, lo Stato) crede nel TPL, le Amministrazioni locali pianificano e controllano e l'intervento del privato riesce ad essere efficace. Ciò è ampiamente dimostrato da alcune esperienze estere.

Diversamente, laddove il TPL è relegato ad una esclusiva "funzione sociale" e percepito da molti cittadini e classi dirigenti esclusivamente come un fardello di costi, il rischio è che il compito del privato sia quello di occuparsi solo di questi ultimi, con conseguenti tagli al servizio, trascurando tutte le ricadute economiche, sociali ed ambientali che ciò comporta.

Per questo motivo, l'operazione AMT va accompagnata da alcune considerazioni di carattere preliminare che potranno essere maggiormente sviluppate allorché si conosceranno i dettagli più tecnici dell'intera vicenda.

In primis vale la pena osservare che vi è assoluta necessità di definire quale deve essere il servizio da erogare. Tale ruolo spetta al Comune ovvero alla Regione (ciò dipenderà anche dall'assetto normativo della nuova Legge regionale in corso di approvazione), soggetti istituzionalmente deputati a funzioni di pianificazione e di controllo del servizio erogato, particolarmente su investimenti, politiche tariffarie, pena l'assoluta discrezionalità del privato nelle modalità di erogazione del servizio.

In secondo luogo quando si parla di servizio pubblico non ci si può illudere che i costi siano coperti dai ricavi. Conseguentemente, anche in caso di gestione privata, dovranno comunque essere garantiti ed erogati dei finanziamenti pubblici, per evitare che il privato concentri il servizio solo sulle tratte più redditizie (linee di forza su gomma, metro), abbandonando completamente linee complementari, impianti speciali e FGC, che hanno una grande valenza sociale e ambientale. Per contro, il privato, dal punto di vista organizzativo e tecnico potrebbe assicurare maggiori risparmi e garantire una migliore gestione del servizio (costo del lavoro, forniture, controlli tariffari).

Paradossalmente, l'uscita del Comune dall'azionariato di AMT lo porrebbe in quella posizione di terzietà e di distinzione di ruoli tra la funzione di controllo (spettante all'Ente pubblico) e quella di gestione (spettante all'Azienda) che fino ad oggi è completamente mancata, approfittando dell'occasione anche per mettere in atto una serie di interventi di piccola portata, ma di grande utilità (estensione corsie gialle, segnalamento semaforico privilegiato, ecc.).

Inoltre, ma questo lo sapremo all'esito della gara, occorrerà valutare quale sarà l'operatore privato. Si è sentito parlare molto in questi giorni della società Busitalia che ha vinto la gara per l'acquisizione dell'ATAF (società trasporti Firenze), gara che sembra essere stata presa a modello dalla Giunta Comunale. Busitalia è in realtà la ex SITA, società del Gruppo FS che si occupa di autoservizi, quindi una società pubblica a tutti gli effetti, in quanto dipendente dalla holding FS, a sua volta detenuta dal Ministero del Tesoro. Quindi non si comprende proprio dove stia la privatizzazione. Pare invece una partita di giro di soldi pubblici. E poi che professionalità può vantare Busitalia nella gestione di un complesso e multimodale sistema come quello genovese, quando già ora il gruppo FS mostra poco interesse per il trasporto pubblico locale a livello nazionale?

Proprio su questo punto lasciateci un'ultima considerazione. Nel 2006, ovvero 6 anni fa, AMT era riuscita, seppur con un'operazione un po' discutibile, ad acquisire un partner privato, ovvero Transdev, società francese con un know-how nel campo del TPL di tutto rispetto nei 5 continenti.

Fin da subito, Transdev è stata osteggiata da tutto il "sottobosco" politico-sindacale che, complice la stampa populista, attribuiva ogni male del TPL genovese a quelli che venivano spregiativamente definiti "i francesi". E alla fine, RATP, subentrata a Transdev, è stata costretta a scappare, senza aver avuto possibilità di mettere in atto un proprio piano industriale (corsie preferenziali, piano tariffario, nuovi investimenti).

Ora torniamo allo stesso punto, ovvero andiamo a ricercare un partner privato; è evidente che si sono letteralmente sprecati 6-7 anni e nel frattempo i conti di AMT sono peggiorati, le tariffe sono aumentate e le corse sono state tagliate.

A settembre occorrerà quindi che tutti i soggetti implicati nella pianificazione e nell'esercizio prendano decisioni importanti che diano una garanzia per il futuro del trasporto pubblico: non è più possibile rimandare, ma occorre costruire insieme un adeguato modello di sviluppo e non più di sopravvivenza.

Ricominciano le danze **22/03/12**

E' ormai partita la volata finale per la corsa alla carica di Sindaco di Genova in quel di Palazzo Tursi e, esattamente come cinque anni fa, sono davvero molti i temi da affrontare per quanto riguarda il TPL. Ciascuno dei candidati, prima ancora di trattare di infrastrutture per la mobilità, ha dovuto affrontare a più riprese domande incalzanti a proposito della drammatica situazione finanziaria in cui versa AMT. L'Azienda che gestisce il trasporto pubblico genovese si trova infatti con le spalle al muro, con un passivo che rischia pericolosamente di rendere la parola fallimento più reale che mai. Il futuro Sindaco di Genova avrà quindi un doppio problema da affrontare: da un lato dovrà mettere in campo una strategia per salvare l'Azienda dal punto di vista economico-finanziario, cercando di garantire comunque un servizio dignitoso, mentre dall'altro sarà chiamato a dare risposte in merito al potenziamento del trasporto su sede propria. Il quinquennio Vincenzi che si sta esaurendo non ha purtroppo saputo mantenere alcuni degli auspici annunciati nel lontano 2007, tanto che la Val Bisagno non ha visto concretizzarsi l'ipotesi della reintroduzione del tram, mentre a proposito della metropolitana non si è nemmeno riusciti a realizzare un progetto per ipotetiche estensioni oltre Brignole, pur riconoscendo un'ampia rilevanza al prolungamento da attivare quest'anno. Della famosa cura del ferro si è visto quindi molto poco, ma un pizzico di ottimismo può essere indotto dai lavori in corso d'opera che sta svolgendo RFI per poter ridisegnare e potenziare il nodo ferroviario genovese, in quanto ciò potrebbe, seppur a gradi, rappresentare una delle principali risorse future della mobilità urbana. Cosa chiediamo, quindi, al futuro Sindaco di Genova? Innanzitutto di risanare AMT e di portarla ad un equilibrio tale da poter consentire di superare la fase di emergenza, in secondo luogo di dare risposte definitive alla Val Bisagno, che è l'unica direttrice cittadina ancora priva di trasporto su ferro, ed infine di progettare il più rapidamente possibile le future estensioni della metropolitana. Ciò non significa realizzare tutto e subito, poiché la situazione finanziaria locale e nazionale non è certo delle più rosee, ma una progettazione efficace in tempi relativamente rapidi consentirebbe di guadagnare tempo prezioso e di farsi trovare pronti all'appuntamento nel caso in cui migliori condizioni economiche rendessero praticabile l'auspicabile realizzazione di tali opere.

Tagli AMT: una doverosa riflessione **03/07/11**

Con l'entrata in vigore del nuovo orario estivo di AMT è stato posto in opera il paventato piano di revisione della rete; non è il caso, qui di scendere in particolari, ma è palese come gli effetti del provvedimento siano stati pesanti e abbiano sollevato critiche a non finire.

A prescindere dall'entità dei tagli (si parla del 5% delle percorrenze sul semestre, ma è un dato medio, e si sa come sono le medie...), le scelte operate appaiono spesso, ancor prima che criticabili, prive di logica, e in qualche caso hanno alterato assetti precedenti ben apprezzati dall'utenza (è il caso del 48 inspiegabilmente deviato verso San Martino). Per non parlare del servizio serale, dove, oltre a frequenze praticamente dimezzate su certe linee, si sono registrati cervelotici accorpamenti che impongono tracciati tortuosi e dispersivi per raggiungere una certa destinazione: situazioni che, di fatto, finiscono per dissuadere il ricorso al mezzo pubblico. Si aggiunga a ciò la mancanza di coordinamento degli orari di transito per minimizzare le rotture di carico negli interscambi, resi indispensabili dal taglio di diverse linee che non raggiungono più il centro cittadino.

A tutto questo si sovrappongono la mancanza di un'adeguata informazione dell'utenza, le paline alle fermate rimaste senza orari affissi, la generale situazione di stallo e di incertezza, elementi che denotano l'improvvisazione e l'insicurezza pianificatoria della revisione, al punto che, di fronte a certe vibrante proteste, AMT sta ritornando su alcune decisioni.

Ovviamente si tratta di un orario estivo, e una significativa valutazione dei disagi apportati dal piano sarà possibile solo al cambio orario di settembre, con la riapertura delle scuole e il nuovo orario invernale. Tuttavia non è difficile prevedere che i disagi saranno molto pesanti, e potrebbero determinare una perdita significativa di utenza anche fidelizzata, con inevitabili conseguenze per gli introiti e quindi il bilancio aziendale.

Le proteste dell'utenza, dei Municipi, dei consumatori non si sono fatte attendere, e potrebbero a tempi brevi concretizzarsi in iniziative anche clamorose: non c'è da stupirsi, visto che l'Azienda, dal 1993 ad oggi ha operato dei tagli pesantissimi sull'offerta che, su alcune linee di forza, superano i trenta punti percentuali in termini di percorrenze; che, paradossalmente, abbiamo recentemente riscontrato un significativo aumento

tariffario; che ogni anno i finanziamenti per il TPL rischiano di essere progressivamente decurtati con il pretesto della grave congiuntura economica, in contrasto con i roboanti propositi espressi per il rilancio della mobilità sostenibile; che la crisi finanziaria dell' Azienda si è inspiegabilmente accentuata nell' arco degli ultimi due-tre anni. E che infine, malgrado la percezione di un'evasione tariffaria diffusa, la quota degli introiti da documenti di viaggio non sia mai scesa significativamente sotto la soglia di quel 35% prescritto dalla normativa. Un'utenza, quindi, ancora rispettosa dei propri doveri civici e fedele – non sappiamo quanto meritatamente – all'Azienda, un'utenza che merita rispetto e non deve essere vilipesa con farneticazioni su "autobus che girano vuoti". Tirare troppo la corda, ed indurre proprio gli utenti abbonati - e quindi solventi - a voltare le spalle al trasporto pubblico significherebbe la debacle per l'equilibrio finanziario dell'Azienda, oltre che un colpo mortale alla vivibilità urbana. Qualcuno dovrebbe cominciare a riflettere su questo, prima che sia troppo tardi.

Quando manca una visione 12/12/10

Quando manca una visione Nell'autunno 2007, allorché una bozza di PUM venne presentata in pompa magna al Porto Antico, scrivemmo un editoriale di sostegno alla tanto strombazzata reintroduzione del tram, ma pieno di dubbi riguardo alla rinuncia al prolungamento della metropolitana in Valbisagno, paventando in particolare che i 75 milioni di competenza statale - che allora erano già disponibili per tale prolungamento - fossero rispediti a Roma e da lì reindirizzati non agli investimenti per il prolungamento della metropolitana verso Levante o, comunque, agli investimenti nel TPL genovese, ma ad altri scopi del tutto scollegati dal nostro territorio. I nostri peggiori incubi si sono purtroppo realizzati, in quanto, fra il totale disinteresse della stampa e della politica locale (esiste una opposizione a Palazzo Tursi?), quei famosi 75 milioni non sono stati nuovamente inviati a Genova a finanziare progetti legati al nostro TPL, ma se ne sono rimasti a Roma. Anche per tale motivo, il nostro 2010 si chiude con grande amarezza per un risultato assai deludente in ordine ai progetti di competenza comunale legati allo sviluppo dei vettori di trasporto pubblico su ferro o comunque in sede propria (sviluppo che era stato una precisa promessa elettorale ad inizio mandato, la famosa "cura del ferro"): non soltanto non si farà il tram in sponda destra della Valbisagno, dopo un intero anno speso in sterili chiacchiere e polemiche giornalistiche, ma pure il suo ben più modesto surrogato - una banale busvia - rischia quasi sicuramente di non vedere la luce da qui a fine mandato. Quanto alla metropolitana, naturalmente il suo ingresso in Valbisagno rimarrà un nostro auspicio di impenitenti visionari, ma pure ogni altro prolungamento verso Levante rimarrà riposto nel cassetto dei sogni. Se al termine dei cinque anni di governo Vincenzi vedremo qualcosa di concreto, come il completamento della tratta della metropolitana De Ferrari-Brignole e il collegamento fra la stazione ferroviaria e quella metropolitana di Principe, sarà soltanto per merito della precedente Amministrazione comunale (il cui operato nei riguardi del trasporto pubblico, peraltro, non è certo stato soddisfacente) e, rispettivamente, di Grandi Stazioni e dei suoi lavori, alfine avviati dopo estenuanti anni di attesa. Nessuno pretende che i nostri Enti locali facciano i miracoli in tempo di vacche magre, ma crediamo sia nostro dovere di osservatori delle vicende legate al mondo del trasporto pubblico genovese quello di denunciare con forza la mancanza di progettualità e di concretezza dell'attuale Giunta comunale, per non essere stata in grado di rispettare gli impegni elettorali presi in campo trasportistico, ma soprattutto per essere riuscita addirittura a perdere finanziamenti a suo tempo erogati dallo Stato e finalizzati ad una ben precisa opera nel nostro territorio. Il biasimo risiede nel fatto che ciò sia avvenuto a causa, innanzitutto, di una poco comprensibile determinazione a voler interrompere la linea di continuità con la precedente Amministrazione, sospendendo (...cancellando?) i progetti di prolungamento della metropolitana oltre Brignole e, poi, di decisioni estemporanee, probabilmente non sufficientemente ponderate e comunque sprovviste di una visione coerente e a lungo termine del come dovrà svilupparsi il TPL nell'area metropolitana Genovese. A maggior ragione in tempo di vacche magre, lo sviluppo di tale visione non costa nulla ma evita per il futuro che altre pianificazioni approssimative procurino, oltre ad interminabili dilazioni temporali, ulteriori gravi danni paragonabili a quelli di cui purtroppo siamo stati testimoni durante questo ciclo amministrativo che, dal punto di vista del TPL, non può fino ad ora che definirsi pessimo.

Fervono i lavori..... e poi? **22/09/10**

Dopo anni di chiacchiere, ritardi e passerelle di politici finalmente si sono aperti molti cantieri per le grandi opere pubbliche infrastrutturali nel settore del trasporto pubblico locale. Dopo il cantiere metro a Brignole ormai in piena attività, sono infatti iniziate le opere per il nodo ferroviario di Genova, nei settori di Brignole, Cornigliano e S. Limbania ma anche quelle per il nuovo deposito della metropolitana a Dinegro e finalmente, pare che siano entrati nel vivo gli interventi di ristrutturazione della Stazione Principe che comprendono anche il tanto sospirato tunnel di collegamento tra Principe FS e Principe metro. La nostra associazione non può che salutare con piacere che finalmente pale, ruspe, scavatori siano in pieno movimento, anche perché sono opere che mettono in moto l'economia e favoriscono l'occupazione (anche se, purtroppo, spesso non certo locale). Vedendo il bicchiere mezzo pieno, c'è dunque da stare allegri. Ma la nostra visione ci porta anche oltre per capire, nel momento in cui si chiuderanno i cantieri, quali saranno le reali trasformazioni sulla vita reale dei pendolari e sulla qualità dei trasporti genovesi e liguri. E qui cominciano le dolenti note. La metropolitana proseguirà oltre Brignole? Saranno reperite le risorse per i nuovi convogli della metropolitana? Quale sarà la gestione della tanto agognata "Metroferroviaria" una volta ultimati i lavori del nodo? Senza dimenticare l'assoluta incertezza che regna sulla Valbisagno, che, nelle intenzioni post-elettorali del Sindaco, già dal 2011 (ovvero tra tre mesi!!!) avrebbe dovuto essere dotata di una linea tranviaria. E invece dopo 4 anni siamo ancora con i 14, i 46, i 47, ecc. a farsi largo nel più completo degrado della mobilità urbana e senza che vi sia neppure una scelta definitiva per dotare la valle di un sistema di trasporto pubblico efficiente e affidabile. Quesiti che dovrebbero essere già risolti in un Paese normale con una seria pianificazione. Qui, purtroppo, si naviga a vista.

Un tram per la Val Bisagno: tutti contenti, ma... ci siamo capiti bene? **06/08/10**

Chi fosse venuto all'incontro pubblico del 15 maggio scorso pensando di trovare toni accesi e baruffe tra i promotori (Gruppo Facebook di Marco Libertini, Associazioni Metrogenova, Utenti Trasporto Pubblico e Italia Nostra), ed il comitato dei "No Busvia", pure presente in sala, sarebbe rimasto deluso. Niente busvia, anzi, di busvia non si era mai detto, avverte il Vicesindaco ma, come confermato dal Sindaco, nell'entusiastico consenso generale, "l'opzione è il tram, con tutte le garanzie di sicurezza che attendiamo dagli studi sulla revisione del piano di bacino" Già, perché di piano di bacino si è parlato, perché di lì passa l'ipotesi, che sembra mettere d'accordo tutti, di allargare un bel tratto di Via Piacenza verso Il Bisagno per ricavare, almeno lì, un po' di quello spazio che, altrimenti, dovrebbe essere sottratto alla viabilità ordinaria per far posto alla nuova tramvia. Il resto dell'incontro è stato un susseguirsi di interventi pro-tram, da quelli, previsti, dei promotori a quello, forse non del tutto prevedibile, dell'Amministratore Delegato di AMT Rossignolle, per arrivare all'inattesa uscita finale della leader del comitato "ribelle" Rosa Vagge: ""Questo è un progetto che oserei dire meraviglioso". Sul piano economico, nessun problema, assicura l'Amministrazione, i soldi ci sono: 47 milioni di euro di risorse proprie che si aggiungono agli 80 milioni di euro "faticosamente ottenuti dal Ministero dei Trasporti", come recita un video-spot che circola su di una TV locale, più i contributi regionali, già verbalmente assicurati, per la risistemazione dell'argine del Bisagno. Viva il tram dunque, e tutti contenti...

Ma ci siamo capiti bene?

Hanno ben capito gli uomini e le donne dei comitati che l'allargamento di Via Piacenza è ancora da verificare e che, in ogni caso, in altri tratti, la corsia del tram, come la busvia, dovrà necessariamente sottrarre spazio al traffico privato? E che l'attuale cattiva usanza di mollare l'auto ovunque in seconda fila per fare i propri comodi dovrà cessare? O davvero pensano che, anche con il tram, tutto resterà immutato e che il tram, al massimo, si metterà diligentemente in coda tra le auto, come succede oggi ai bus? E abbiamo ben capito tutti noi – perché pensiamo che l'Amministrazione ne sia sempre stata consapevole - che gli 80 milioni di euro di stanziamento governativo sono tutto meno che certi, visto che si tratta di ottenere la ridestituzione di un antico finanziamento che quasi 10 anni orsono venne erogato, come contributo al 60%, per la tratta, mai iniziata ed oggi accantonata, della Metro da Brignole a Marassi? Ci stupiremmo mai se, come molte volte accaduto in questo paese, valesse la regola che "soldi non spesi uguale soldi ripresi"? E' la tegola di questi giorni della maxi-manovra non induce, purtroppo, a grandi speranze in tal senso. Ma, da forzati ottimisti,

ancora speriamo che non sia così e, per quanto ci sarà dato di fare, cercheremo di dare del nostro meglio affinché la Val Bisagno abbia finalmente, un giorno, un Trasporto Pubblico degno di tale nome.

Per la Val Bisagno è tempo di risposte 10/05/10

Dopo tanti anni di parole e discussioni gettate al vento, la cronaca locale ci dice che oramai è scaduto il tempo e che finalmente occorre prendere una decisione in merito alla realizzazione di un asse protetto per il trasporto pubblico in Val Bisagno. Anche se il tanto conclamato PUM del Comune di Genova sembra aver partorito un topolino, perché in realtà le cose sono in alto mare, la realtà sembra voler dimostrare che la problematica della mobilità nel quartiere non può più essere considerata una questione di secondo piano. La politica ha ora in mano una patata bollente che sarà realmente complicata da risolvere. Da un lato c'è una vallata sempre più intasata dal traffico, ed isolata funzionalmente dal resto della città, che chiede con forza di potersi muovere con maggiore rapidità ed efficienza per raggiungere il centro e viceversa; dall'altro c'è la solita reazione dei comitati contro tutto e tutti che non ne vuole sapere di veder sottrarre al trasporto privato un'arteria importante come via Piacenza nel timore di veder chiudere uno dopo l'altro i negozi della zona. Nessuno di noi vorrebbe quindi trovarsi in questo momento al posto dei nostri amministratori, i quali hanno il demerito di aver cambiato troppe volte negli anni idea su quale (o quali) vettore avrebbe dovuto servire la vallata, con la conseguenza di avere solamente posticipato il problema. Come Associazione Metrogenova, pur rispettando le persone che vivono e lavorano da anni nel quartiere interessato, ci sentiamo di dover insistere nel sostenere con forza la logica del privilegio del trasporto pubblico. Sono infatti molti i miti da sfatare relativamente alle presunte penalizzazioni degli esercizi commerciali della zona e comunque della qualità della vita degli abitanti: esempi europei e nostrani dimostrano che la realizzazione di un asse protetto di trasporto, soprattutto il tram, non solo riqualifica a livello urbanistico una parte della città, ma è in grado di assicurare, proprio come dice lo Statuto della nostra Associazione, un elevato grado di mobilità sostenibile. La parola quindi passa ai nostri amministratori, i quali dovranno comunque agire nel massimo della trasparenza, provando a conciliare nel modo migliore le esigenze di più parti possibili, non dimenticandosi però che è giunta l'ora in cui, sull'interesse privato di pochi, debba finalmente prevalere l'idea di realizzare un bene per l'intera collettività che rappresenti l'inizio di una nuova cultura del trasporto pubblico e della sostenibilità ambientale.

Sarà la volta buona? 14/02/10

Grande parata di stelle, lo scorso 8 febbraio, a Genova. I ministri Scajola e Matteoli, il numero uno di FS Moretti, l'alta dirigenza di Autostrade SpA, nonché, a livello locale, i Presidenti di Regione e Provincia, la Sindaco, il Presidente dell'Autorità Portuale, esponenti della opposizione e bel po' di tanta altra "bella gente", come diceva anni fa il buon Maurizio Costanzo. L'occasione era, almeno nelle premesse, assolutamente ghiotta: un triplice evento di partenza per tre opere che, se realizzate nei tempi e nei modi oggi annunciati, cambieranno radicalmente volto ai collegamenti di questa città in termini di mobilità, sia urbana, sia con tutto il Nord Italia e, di qui, con l'Europa stessa. Parliamo della firma del tormentato accordo per la gronda autostradale di ponente e dell'avvio, ovviamente simbolico, dei lavori di riassetto del nodo ferroviario di Genova e, ancora di più simbolico, del terzo valico ferroviario. Lasciamo stare la gronda autostradale, con il suo faticoso e controverso iter (in effetti, molte le critiche da associazioni ambientaliste e manca, ancora, la firma del Presidente Burlando). Non perché non la si ritenga opera di grande rilevanza, ma perché a noi, gente che intende promuovere il trasporto su ferro, interessano assai di più le altre due infrastrutture. Il riassetto del nodo genovese, assai più concreto e vicino nel tempo (2016 ?) ci interessa molto perché, con la separazione dei traffici a lunga percorrenza e merci da quelli locali, attraverso nuove linee, la creazione di nuove fermate e i miglioramenti previsti su quelle esistenti, potrà poi consentire la realizzazione di una vera e propria ferrovia urbana metropolitana da Voltri a Brignole (per ora); non è certamente la "vera" Metropolitana di Genova, come, di tanto in tanto, si lascia scappare la nostra Sindaco, perché la vera Metropolitana resta per noi quell'altra, quella "sottoterra", che questa Amministrazione sembra voler metaforicamente seppellire ancora di più di quanto già non lo sia di suo, ma sarà certamente, se ben gestita, un'infrastruttura fondamentale per tutto il Ponente. Inoltre, si aumenta la ricettività del nodo genovese verso l'esterno; e qui ha ragione chi ha sottolineato che è inutile potenziare le maglie di una rete (vedi appunto il

terzo valico) se non se ne razionalizzano i nodi principali, quale è appunto Genova ed il suo porto, in modo da separare adeguatamente, per tipologia, i flussi di traffico. Quanto al terzo valico, che dire? Siamo probabilmente alla terza o quarta inaugurazione, dai lontani anni 90, speriamo sia quella buona, anche se la modestia dei finanziamenti iniziali non lascia troppo ben sperare. Tuttavia due punti incoraggianti sembrano emersi dai discorsi ufficiali: il primo riguarda la finalità, per quanto inteso sempre più rivolta ad un'alta "capacità", in funzione delle esigenze del porto per il corridoio europeo 24, (Sempione – Loetschberg – Valle del Reno), che alla "velocità", per pendolarismo di lusso Milano – Riviera, anche se, ovviamente, l'alta capacità è figlia anche di una maggiore velocità; ed il potersi muovere più in fretta tra Milano e Genova tornerà certamente utile ai molti che, per lavoro, ne hanno necessità. L'altra sorprendente novità fa capo ad una considerazione espressa dal Ministro Scajola, non si sa quanto su base personale (è ligure) o discesa da ipotesi di palazzo; secondo quanto affermato, non sarà facile portare avanti insieme il corridoio 5 (Val di Susa) ed il terzo valico (corridoio 24) e può darsi sia necessario operare delle scelte di priorità: in tal caso, la linea Francia - Ventimiglia – Genova - Pianura Padana potrebbe essere la preferita, in quanto partita prima, meno onerosa e meno problematica sul piano della realizzazione. Non ci rimane quindi che attendere, come peraltro facciamo oramai da sempre.

AMT taglia ancora 17/01/10

Ancora una volta senza soldi. Ancora una volta tagli al servizio. Ancora una volta migliaia di utenti subiscono i disagi di una fallimentare politica del trasporto pubblico, che oramai viene perseguita da molti anni e per la quale non si vede alcuna via di uscita. In questi giorni è infatti stata attuata una ulteriore riduzione del servizio AMT, che si aggiunge ad una diminuzione di oltre il 15% del numero di corse e di oltre il 17% della percorrenza chilometrica tra il 1993 ed il 2008, dato dimostrato da uno studio condotto dall'Associazione Metrogenova. Una riduzione molto consistente in una città sempre più vecchia e che quindi ha sempre più necessità di muoversi in modo comodo e agevole con i trasporti pubblici. Poco più di un mese fa, ci si rallegrava per la stipula di un accordo raggiunto tra i sindacati e l'Azienda, mirato allo sviluppo del trasporto pubblico. Un accordo che - ancora una volta - ha dimostrato di lasciare fuori gli utenti. Poco più di un anno fa invece lasciava l'Azienda Hubert Guyot, il "francese", il manager che Transdev aveva messo alla guida dell'Azienda e che aveva cercato di riportarla sulla strada di una maggiore efficienza economica. Transdev, una azienda che in tutto il mondo gestisce con ottimi risultati reti di trasporto con autobus, tram e metropolitane, a Genova non è riuscita neppure ad ottenere un serio piano di messa in opera di corsie preferenziali. Dove sono andati a finire i progressi fatti tra il 2006 ed il 2008? Dove sono tutti i buoni propositi del Piano Urbano della Mobilità presentato nel 2006? Tutto buttato all'aria... Ci avevano parlato di metropolitana, poi di tram, poi di busvie e non si vede ancora nulla: si pensa sempre e solo a tagliare. Qualche giorno fa il Presidente di AMT ha affermato in televisione che alcuni problemi saranno risolti dal piano industriale in corso di elaborazione: ma perché AMT non riesce a seguire le linee guida di un piano industriale già tracciato con il contributo di uno dei più grandi operatori al mondo? Perché la sensazione dei "clienti" di questa Azienda è di essere sempre più insoddisfatti? Perché il Comune si vanta della realizzazione di una metropolitana ferroviaria e alle fermate dell'autobus ci sono sempre decine e decine di passeggeri imbuffaliti? Ci si deve mettere in testa che servono interventi sostanziali e - a questo punto - molto urgenti, per risolvere una situazione del trasporto pubblico sempre più allo sfascio e per la quale pagano non solo gli utenti ma tutti i cittadini. Noi lavoriamo per questo, ma ci sembra proprio di essere da soli...

E' Natale ma c'è poco da sorridere 20/12/09

Come ogni Natale cerchiamo di essere più buoni e dispensare a tutti sorrisi e buone parole, ma ripensando alle tante promesse relative al mondo dei trasporti fatte da Marta Vincenzi e dal suo Governo cittadino, e rimaste tali, è proprio difficile riuscirci. Se il 2008 ci aveva stimolati al riso, sia pure ironico e un po' nervoso, riguardando alla grottesca vicenda della fanta-metropolitana di Marta Vincenzi e Renzo Piano, questo 2009 che va a terminare ci lascia interdetti, inquieti e con poca speranza che l'anno a venire possa significare una svolta per il rilancio delle infrastrutture di trasporto pubblico, a cominciare dalla nostra amata metropolitana (per la quale sono stati chiesti sì fondi, ma con una determinazione così scarsa da esprimere

sintomaticamente l'approccio, sul punto, della Giunta Vincenzi). Nel quotidiano zibaldone fatto di confusione, tantissime chiacchiere (e, ultimamente, addirittura manifesti di propaganda), ma di pochissimi fatti concreti, il Comune di Genova non solo non è riuscito ad adottare un PUM che era stato presentato alla città in pompa magna due anni or sono, ma non si è neppure adoperato per risolvere un piccolo ma sintomatico scandalo, quale è quello relativo al Volabus, che anche noi di Metrogenova.com abbiamo pubblicamente denunciato nei mesi scorsi. Non ci si può stupire, quindi, che problemi ben più ampi, come la triste vicenda relativa alla infrastrutturazione di trasporto pubblico della Val Bisagno, abbiano riservato continue sorprese, progressivamente sempre più negative e deprimenti per chi, come noi, sogna che importanti e popolose zone della città possano essere dotate in futuro di infrastrutture di trasporto in sede riservata che possano garantire comfort significativo, alta frequenza, celerità e tempi certi di percorrenza. Per una amministrazione comunale che nel campo dei trasporti (e purtroppo non solo), non va al di là del contingente senza mai programmare il futuro e per di più si dimostra supina di fronte alla lobby del mezzo privato, non possiamo che riservare, anche questo Natale, tanto tanto carbone. Ma stavolta non ci viene fuori neppure un sorriso.

Comunicato stampa: Associazione Aviazione Civile e Associazione Metrogenova insieme per la valorizzazione del Volabus
12/09/09

Associazione Aviazione Civile e Associazione Metrogenova giudicano preoccupanti le voci circa un ulteriore slittamento della riorganizzazione della linea 100 Volabus: consideriamo fondamentale il potenziamento della linea incrementando le corse, allungando il percorso fino alla stazione di Genova Brignole e congelando le tariffe. Il miglioramento dei collegamenti con l'aeroporto Cristoforo Colombo è infatti essenziale per aumentare l'accessibilità del nostro territorio, a beneficio dei suoi abitanti e del mercato turistico. Soprattutto in questa fase di trattative per nuovi voli low-cost, è indispensabile fornire, una volta atterrati a Genova, un adeguato servizio di collegamenti con la città. Eclatante è il caso del volo Ryanair da Londra: porta un altissimo numero di turisti alle 12.55, mentre il Volabus parte alle 13 con conseguente attesa di quasi un'ora per il Volabus successivo o dirottamento in taxi. Esprimiamo inoltre scetticismo sull'affidamento totale del servizio a terzi: temiamo infatti che il prezzo possa salire ulteriormente, e che il nuovo operatore decida di inserirsi solo nelle fasce orarie più remunerative. In Italia i collegamenti per l'aeroporto sono generalmente affidati all'azienda di trasporto locale, e spesso la tariffa è quella normale urbana. In simili casi il servizio privato non è precluso, ma affianca quello pubblico. Associazione Aviazione Civile e Associazione Metrogenova chiedono a AMT Genova di rivedere l'offerta Volabus linea 100, magari guardando quanto proposto nelle altre città italiane. Sarebbe ad esempio possibile replicare quello che avviene a Milano con la linea 73, e attestare al Cristoforo Colombo una linea urbana verso il ponente, con costi bassi ma offrendo un buon servizio di prezzo e frequenze. Auspichiamo infine che Comune, Provincia e Regione utilizzino gli strumenti di loro competenza (finanziari e non) per garantire una gestione ottimale del servizio, a beneficio di città e regione intere.

Manutenzione come prima risorsa
08/07/09

Oramai siamo abituati a vivere in un mondo in cui se qualcosa non funziona, la sostituiamo rapidamente. Per molti oggetti di uso quotidiano, non ci poniamo nemmeno il problema della riparazione, troppo costosa, ma pensiamo quasi subito a sostituire il nostro prodotto non funzionante con uno nuovo, spesso più tecnologico ed innovativo di quello precedente. Ma possiamo applicare questa mentalità anche nel trasporto pubblico? La risposta è scontata: certamente no, non possiamo comprare un autobus o un treno nuovi quando questi si guastano, ma al contrario questi veicoli hanno bisogno di manutenzione costante e accurata, sia per prevenire i guasti e gli incidenti, sia per riparare ciò che accidentalmente non è più funzionante. Ma pare che la tendenza delle imprese di trasporto sia di "razionalizzare" queste attività ausiliarie: la parola razionalizzare deriva da ragione, quindi razionalizzare significa utilizzare con maggior efficacia ed efficienza le risorse che si hanno a disposizione; non vuol dire eliminare quelle funzioni che apparentemente costituiscono un costo non rientrante nelle attività strategiche del trasporto. Una volta Genova si distingueva da molte altre grandi città per la cura con cui venivano mantenuti gli autobus; ora non è più così: oltre a numerosi danni estetici, le vetture hanno anche molte inefficienze funzionali (dagli indicatori di fermata prenotata, agli impianti di condizionamento, dalle porte di salita/discesa, alle sospensioni "intelligenti" che abbassano il veicolo quando

è fermo): disagi che si vanno ad aggiungere agli orari risicati del periodo estivo, sempre per ribadire che questa città non vuole proprio investire sul trasporto pubblico.

Due anni di nulla 02/04/09

Car sharing, car pooling, ZTL, mobility manager...in questi anni abbiamo assistito ad un proliferare di termini legati alla mobilità che paiono essere stati creati apposta per essere emanati dalle labbra dei nostri politici. Mai cotanta eleganza nell'usare questi vocaboli era emersa nei discorsi dei nostri amministratori, quasi a dimostrare che il futuro possa essere ad un passo e che il senso di modernità e sviluppo facciano oramai parte del patrimonio strutturale e sociale della nostra città. Ma al lato pratico cosa ha portato tutto questo? Onestamente molto poco, i risultati ottenuti e le politiche sulla mobilità sono stati davvero molto scarsi e ogni possibilità di veder migliorato il sistema trasportistico cittadino è veramente ridotta ai minimi termini. La famosa "cura del ferro", sciorinata in ogni occasione dal vicesindaco Pissarello, sembra oramai un vecchio ricordo e l'ipotesi di reintroduzione del tram a Genova va a tener compagnia alla metropolitana, entrambi finite nel ripostiglio delle cose dimenticate, o meglio del "vorrei ma non posso". La ciliegina sulla torta è invece l'incredibile apertura che i nostri amministratori hanno concesso agli amanti delle due ruote, i quali stanno per ottenere la possibilità, seppur in via sperimentale, di transitare sulle corsie gialle dei mezzi pubblici.

Se questo è un metodo per acchiappare voti, "capiamo" perfettamente la politica del Comune, ma chiaramente è da ritenersi inaccettabile un atteggiamento del genere che sicuramente non servirà ad incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico. Fatto questo, probabilmente il vicesindaco dichiarerà di essersi sbagliato, che nelle precedenti dichiarazioni avrebbe voluto dire che era un sostenitore della "cura della gomma" e che comunque non ci saranno mai i soldi per fare niente. Proprio questo niente ci fa quindi riflettere su quanto questa amministrazione abbia fatto concretamente in questi due anni per dare svolte significative alla mobilità e la risposta che ci sovviene è....nulla...due anni di nulla...

Timidi segnali nella giusta direzione 19/01/09

Due sono le notizie riguardanti la mobilità genovese ad avere recentemente tenuto banco: il progetto di inibire tutto il centro storico di Genova alla sosta delle auto e dei mezzi a due ruote e la caduta dell'ultimo diaframma relativamente ai lavori di prolungamento della metropolitana di Genova fra De Ferrari e Brignole. L'Associazione Metrogenova ritiene che entrambe le notizie siano positive. Dopo aver criticato l'Amministrazione Comunale per la cattiva gestione, in generale, della pianificazione del trasporto pubblico e, in particolare, per l'accantonamento del progetto di reintroduzione del tram a favore di altre ipotesi tecniche, vogliamo dire chiaro e forte che condividiamo pienamente il progetto di pedonalizzazione integrale del Centro storico, con inibizione della sosta di qualsivoglia mezzo privato. Finalmente la nostra città si allinea agli esempi delle realtà più evolute, facendo della sua porzione più antica e monumentale un'oasi di qualità della vita e di rispetto ambientale. Mettendo un paletto all'abuso del mezzo privato, si stimola la cittadinanza non solo a riscoprire il piacere di passeggiare per i nostri caruggi ma pure all'uso di un mezzo pubblico comodo e rapido come la metropolitana (cinque sono le stazioni esistenti a corona del centro storico). Mentre le proteste dei commercianti ci sembrano uno scontato "già visto" che perpetua la tradizionale poca lungimiranza della categoria, quelle della Preside della Facoltà di Architettura ci lasciano allibiti, perché non avremmo mai immaginato che una voce così retrograda si sarebbe alzata proprio dal luogo dove si formano le menti dei pianificatori urbani di domani. Chissà cosa penserebbe il Prof. Benvenuto, che volle fortissimamente portare Architettura nel cuore della città vecchia a mo' di segnale per una idea di città più vivibile!

Contemporaneamente, salutiamo con entusiasmo la caduta dell'ultimo diaframma fra De Ferrari e Brignole. Nella speranza che i lavori per il prolungamento della metropolitana sino a Brignole si concludano nei tempi previsti, desideriamo anche in questa occasione gaudiosa sollecitare il Comune e tutti i soggetti interessati nella programmazione trasportistica a dedicare ben maggiore energia allo sviluppo della metropolitana, consci che solo una linea estesa e ramificata potrà convincere sempre più Genovesi a mettere da parte, insieme al mugugno, anche il proprio mezzo privato.

Da parte nostra, non rinunceremo mai a chiedere che si costruisca al più presto la stazione di Corvetto e che le estensioni in Val Bisagno, in Val Polcevera, verso Levante e fino alla Fiumara siano innanzitutto previste negli strumenti urbanistici comunali e poi, progressivamente finanziate, con il necessario formidabile impegno innanzitutto del Comune nel reperimento delle risorse: la qualità urbana è fatta anche da una mobilità comoda per il cittadino e ecologicamente sostenibile. E poiché noi riteniamo che la metropolitana sia uno strumento imprescindibile per perseguire, in Genova, una mobilità sostenibile, intendiamo rilanciare con decisione la battaglia per la valorizzazione ed estensione della nostra linea sotterranea. A presto con le nostre iniziative!

Trasporto pubblico a Genova: un 2008 molto deludente **14/12/08**

Deludente, molto deludente. Questo è quanto ci sentiamo di affermare sul fronte del trasporto pubblico a Genova per questo 2008 che ci sta lasciando. Molti, troppi proclami da parte dell'Amministrazione Comunale e nessun fatto, non siamo riusciti ancora a vedere nemmeno le bici a noleggio! Ai genovesi piace la concretezza, non le parole al vento; siamo stupefatti di sentire di mirabolanti progetti di monorotaie, metropolitane da costruire in un anno, linee di tram per la città, piste ciclabili, posteggi d'interscambio su navi per poi ripiegare sul dibattito infinito del 36 in piazza Manin o sulle eterne strisce gialle, come se tutti i problemi del trasporto pubblico di Genova si risolvessero con questi due argomenti. I nostri rappresentanti in Comune e in Regione, di tutti gli schieramenti, non guardano mai oltre al dito che puntano contro i disagi dei pendolari, non c'è un vero interesse a migliorare la qualità del trasporto pubblico e a raggiungere una mobilità sostenibile per i prossimi dieci-venti anni. E ciò che più ci sconcerta è l'approssimazione nel prendere queste decisioni fondamentali per il futuro della città. La nostra Associazione, oltre ad avere elaborato Genova Mobilità 2020, una ambiziosa visione del futuro della mobilità, ha recentemente preso una dura posizione contro il progetto Phileas, un fantomatico autobus che si vuole spacciare per tram per far vedere che si è fatto qualcosa e rispettate le promesse elettorali. Non facciamoci prendere in giro, i tram su gomma non esistono, o meglio, ci sono già, si chiamano autobus (o filobus se sono elettrici)! Vorremmo vedere gli studi che dimostrano che il Phileas è la miglior soluzione per Genova, esistono? Come si è passati, senza battere ciglio, da una proposta di tram tradizionale a un normale bus che non incrementa in alcun modo il numero di passeggeri trasportati? Si era sbagliato prima o si sta sbagliando ora? In ogni caso questa improvvisazione è la lampante dimostrazione dell'incapacità di prendere decisioni corrette dal punto di vista tecnico e per il bene della città. Vorremmo un 2009 dove tecnici preparati e indipendenti possano scegliere le soluzioni migliori per Genova considerando le possibili espansioni della metropolitana oltre Brignole, le nuove linee tranviarie (quelle vere) e filoviarie indipendentemente da diktat politici che considerino solo le scelte più veloci ed economiche. Noi stiamo ancora aspettando il Piano Urbano della Mobilità, promesso un anno e mezzo fa, ma che nessuno ha ancora visto; Palermo, che ha un numero di abitanti analogo alla nostra città ed è certo più depressa e problematica di Genova, ha un PUM approvato da anni e molto ambizioso, comprendente tre linee di tram (già in costruzione), una lunga linea di metropolitana automatica (in progetto), un passante ferroviario (già in costruzione). E se la nostra sindaco vuole far diventare Genova una città europea, forse dovrebbe guardare all'Europa con più ambizione... ah, scusate, è vero, dimenticavamo il Phileas...

Comunicato stampa: no al phileas, si al tram **17/08/08**

È di queste settimane la diffusione della notizia pubblicata sulla stampa locale che il Comune di Genova sta valutando di sostituire il progetto del tram, promesso ai cittadini durante la campagna elettorale dal Sindaco Marta Vincenzi, con un bus in sede protetta ad alimentazione diesel-elettrica, che avrebbe la particolarità di avere una guida assistita (non una guida senza conducente come erroneamente riportato dalla stampa) grazie a sensori magnetici posti sotto il manto stradale. Come cittadini genovesi esperti di trasporto pubblico, in rappresentanza di tutti coloro che non hanno la possibilità di giudicare questioni tecniche come queste, vogliamo sottolineare che si tratta di una scelta assolutamente inadatta alla città di Genova e un salto nel buio, visto che questa tecnologia, denominata "Phileas", è stata testata solo in due città europee (Eindhoven in Olanda, 200.000 abitanti, e Douai in Francia, 44.000 abitanti) dove si sono avuti moltissimi problemi di

affidabilità, inoltre questa tecnologia non permette una concorrenza tra i fornitori obbligando il Comune e AMT ad avere un solo interlocutore da cui saranno totalmente dipendenti. Ed inoltre, cosa più grave di tutte, se per qualsiasi motivo lo sviluppo e assistenza del sistema Phileas fossero interrotti, non si potrebbe assicurare il mantenimento in esercizio della rete genovese, costringendo a ripartire da capo avendo sprecato decine di milioni di euro. Se il Comune di Genova ha ritenuto opportuno annunciare l'anno scorso l'adozione di un moderno sistema tranviario in sede protetta, si spera che questo sia stato attentamente studiato e verificato come miglior soluzione per il trasporto pubblico della nostra città, unito all'estensione della metropolitana fino a Brignole, agli ulteriori prolungamenti verso S. Martino e Rivarolo e alla trasformazione in metro della linea ferroviaria tra Voltri / Pontedecimo e Brignole: la famosa "cura del ferro", invocata in ogni occasione da Sindaco e Vicesindaco e contenuta in un fantomatico Piano Urbano della Mobilità che non ha mai visto la luce, tanto da far dubitare di una sua reale esistenza. Improvvisamente, invece, il tram sembra essere stato accantonato preferendo un sistema che non ha alcun vantaggio rispetto agli odierni bus e che non è per niente attrattivo per l'utenza rispetto all'attuale offerta. Il tram, ovunque è stato reintrodotta, ha visto aumentare a dismisura gli utilizzatori del trasporto pubblico grazie al suo grande appeal, la sua comodità e la sua elevata capacità di trasporto. È evidente che questo ennesimo colpo di scena dell'amministrazione di Marta Vincenzi in tema di trasporti deriva dalla mancanza di un vero obiettivo da perseguire nei rimanenti anni del suo mandato, ma soprattutto nell'intero prossimo decennio. Il conseguente ripiego verso una tecnologia immatura e per niente adatta alle esigenze di Genova verrebbe giustificato solo perché più economica del tram, spacciando questo sistema per una novità e mostrando che in tempi relativamente brevi si è realizzato qualcosa. Una scelta che per gli interessi di pochi pregiudica per anni gli interessi di tutti. Genova merita di meglio: se non ci sono finanziamenti, cerchiamoli senza adottare un sistema che non incrementa la capacità di trasporto e che continuerebbe ad inquinare le nostre strade per i prossimi decenni. Nel frattempo cominciamo a creare delle corsie protette per i bus poste sul futuro percorso del tram lavorando al massimo per trovare i fondi necessari. Le nostre associazioni sono disposte a sostenere i progetti seri e utili per la città perché crediamo fortemente in un trasporto pubblico efficiente e di qualità ed invece ci opporremo con uguale fermezza a scelte che riteniamo sbagliate, promuovendo iniziative, anche di forte impatto, per sollecitare l'opinione pubblica al riguardo.

Metrogenova.com compie due anni
05/07/08

Poco più di due anni fa un certo GenoaJackson, propose agli utenti del forum di Ferrovie.it che scrivevano nella discussione dedicata ad AMT Genova, di realizzare un sito sulla metropolitana cittadina. Un sito sulla metropolitana "più corta del mondo"? E perché mai, visto che ci sono già quello di Ansaldo e quello di AMT? Forse nessuno di noi aveva una risposta a queste domande; forse nemmeno noi sapevamo cosa volevamo fare e dove volevamo arrivare. Ma oggi il bilancio che possiamo fare è certamente positivo: il sito ha raggiunto le centomila visite, il forum ha superato i trentamila messaggi, l'Associazione conta decine di iscritti, tra cui la stessa AMT come Socio Sostenitore, ed è stata invitata a partecipare a Mobì, il laboratorio della mobilità sostenibile promosso dal Comune di Genova, di cui fanno parte anche realtà industriali molto importanti come Ansaldo, Elsig e Selex. Oggi in occasione del secondo anniversario della nascita del sito di Metrogenova.com, che sta diventando di giorno in giorno un portale sempre più completo su tutta la mobilità urbana, lo Staff desidera ringraziare ancora una volta (nelle ultime due settimane si è presentata più volte l'occasione di farlo) tutti i visitatori del sito, i frequentatori del forum e gli iscritti all'Associazione, perché il vostro gradimento accresce il nostro entusiasmo per proseguire su questa strada...anzi su queste rotaie!

Noi, la gente e la città...
20/06/08

E' con questo titolo che l'Associazione Metrogenova vuol rendere omaggio a tutte le persone che sono intervenute lo scorso 14 giugno al nostro primo mini-convegno sulla mobilità. Il lavoro di equipe che ci ha impegnati per molte settimane ci ha davvero ripagato, il vedere e sentire attorno a noi così tanto affetto ed interesse, rappresenta un attestato di stima che porteremo dentro di noi per molto tempo. Il nostro staff sta

lavorando per un solo obiettivo: fare qualcosa di buono per Genova e per la sua gente ed in quest'ottica siamo ben lieti di avere verificato che anche la stampa locale ha dato ampio spazio alla presentazione di Genova Mobilità 2020 e che da oggi, forse, conteremo un pizzico di più anche agli occhi delle istituzioni. Ora bisogna voltare pagina, consolidare le attività fin qui svolte e guarderemo avanti con una buona dose di fiducia, promettendo a tutti che le sorprese non sono finite. Ci permettiamo di fare una piccola richiesta a tutti coloro che ci stanno sostenendo: diffondete i messaggi positivi della nostra associazione, dimostrate all'esterno che per Genova la metro, il tram e la mobilità sostenibile in genere non sono dei sogni. Grazie ancora a tutti, l'Associazione Metrogenova vi porta nel cuore

Tanti piccoli capitreno... 30/05/08

Binario...triste e solitario... E' così, come nella canzone del reuccio Claudio Villa, che si presentano ben 80 km della ferrovia Genova-Ventimiglia, tratta di preminente interesse nazionale e internazionale. Ma niente paura!!!! I tempi cupi sono finiti. Non solo avremo, a breve, il completamento del raddoppio, di cui si parla da almeno 40 anni e a cui si lavora da 20, ma presto la tratta avrà ben 4 binari. Capito bene? Da 1 a 4, in men che non si dica, grazie al taumaturgico intervento del tesoretto locale. Questo almeno a sentire gli ultimi proclami della Regione e delle camere di commercio che vorrebbero far passare dalla Liguria il corridoio 5 in barba al contestato (e finanziato) tracciato della Val Susa. E subito gli organi di informazione a favoleggiare, a sognare, sarà linea ad "alta velocità" oppure "alta capacità"? dove passeranno i tracciati? Il tutto ovviamente condito dall'immane Terzo Valico e forse da un quarto sull'appennino savonese, insomma un vero e proprio "condicione" alla ligure.... Ma ecco che da Piazza de Ferrari arriva immane la marcia indietro, i 4 binari diventano 2 (e allora dove è la novità??), anche perché non ci si vuole inimicare l'"alleato" piemontese. Ai nostri politici e ai relativi epigoni piace evidentemente giocare con i treni, un binario qua e uno là, un traforo a nord e uno ad ovest, bene... un consiglio: esiste un hobby bellissimo, il fermodellismo, che aiuta la fantasia e dà grandi soddisfazioni, perché non vi si dedicano a tempo pieno?

Dedicato a Tv, radio e giornali 02/04/08

In tempi di tensioni trasversali, alimentate dalle rivalità pseudopolitiche dei candidati delle varie sponde che si apprestano ad effettuare la scalata al Parlamento, è arrivato il momento di sperare che, almeno all'interno della nostra città, si riesca ad invertire la rotta per avviare un discorso di collaborazione tra le parti che possa portare ad un vero rilancio di Genova e della sua realtà. In tutto questo manca comunque ancora il terzo fattore ed è quello rappresentato dalla gente e dal dialogo che deve intercorrere tra istituzioni e popolazione sulle scelte cittadine. Il nostro sito e la nostra associazione lavorano in questo senso, cercando nel nostro piccolo, di avere una funzione ponte tra i responsabili del trasporto pubblico ed i comuni cittadini che hanno il diritto di potersi spostare con dignità e solerzia da un quartiere all'altro della nostra Genova. Ma questo non basta, non basta perché siamo un goccia nel mare ed è per questo che offriamo una mano tesa a Tv, giornali e radio, mettendo in campo le nostre conoscenze e la nostra esperienza per divulgare assieme le grandi tematiche del trasporto pubblico. Chiediamo a tutti i professionisti del settore di continuare a parlare delle problematiche della mobilità, di affrontare queste tematiche con i toni distensivi che il nostro staff ha oramai fatto propri da due anni, ma soprattutto di ragionare in termini di "sistema", in modo tale da sostenere contemporaneamente metropolitana, tram e ferrovie senza metterli in competizione tra loro. Bisogna muoversi adesso, cogliere l'attimo per coinvolgere la popolazione nelle scelte sulle infrastrutture e questo anche per evitare un nuovo caso Firenze. Proprio per questo il nostro staff fa un appello a tutti i media, lo fa per chiedere di mantenere viva l'attenzione sul trasporto pubblico, nella speranza che vengano realizzate nuove ed interessanti alternative per migliorare la mobilità senza incorrere in preoccupanti fasi di stallo tra i vari enti. Il tutto con la nostra associazione in prima linea, pronta ad offrire impegno e competenza a tutti coloro che si dimostreranno interessati a queste tematiche. Noi ci siamo.

08 Un buon inizio

01/02/08

In questi giorni lo Staff di Metrogenova.com ha potuto presentare l'associazione e le sue linee guida al Vicesindaco con delega per la mobilità sostenibile Paolo Pissarello. Del cordiale incontro potrete presto leggere i particolari nel numero tre della nostra rivista e vedere i punti più importanti grazie al video che abbiamo realizzato. Rivista e video intervista saranno disponibili dai primi di febbraio, quindi vi chiediamo ancora un po' di pazienza. Il colloquio ha dimostrato come l'Amministrazione comunale stia portando avanti un progetto finalmente integrato nell'ormai famoso PUM (Piano Urbano della Mobilità), attualmente ancora solo una proposta ma che nei prossimi mesi entrerà nel vivo con la definizione degli scenari che porteranno al 2015 e oltre. Si parla del concetto di unica rete tra i vari vettori, d'interscambio, di velocità e sicurezza dei tempi di percorrenza con l'introduzione sulle linee di forza di sistemi su ferro in sede protetta. Sul tipo di sistema al momento ci sono proposte che vanno dall'introduzione del tram lungo la Val Bisagno dalle Gavette alla Fiera e al posto della linea 17 fino a Nervi, all'ampliamento della metropolitana sia estendendo la linea attuale a Rivarolo e Terralba (senza ulteriori scavi) che trasformando, alla conclusione dei lavori del nodo di Genova nel 2015, in vera metropolitana le attuali linee ferroviarie da Pontedecimo e Voltri a Brignole. Questo obiettivo creerebbe ben tre linee di metropolitana, che con l'aggiunta del tram verso Staglieno, Nervi e Sampierdarena realizzerebbe un sistema degno di una città europea d'alto livello. Per ora questa è un'ipotesi su cui si sta lavorando ma speriamo questo possa avverarsi nei prossimi anni. Noi di Metrogenova.com seguiremo lo svolgersi dei progetti, fornendo indicazioni, muovendo critiche costruttive se sarà il caso ma anche dando il giusto sostegno a opere che cambieranno in meglio la vivibilità della città e che modificheranno il modo di vivere dei genovesi. E chissà che non si riesca a recuperare, rispetto alla prima bozza del PUM, la prosecuzione della metro in Valbisagno... Non più l'auto usata indiscriminatamente ma solo quando strettamente necessario, per tutto il resto ci sarà un efficiente e veloce sistema di trasporto pubblico. Un sogno? noi ci crediamo e faremo la nostra parte e con il sostegno di tutti potrà diventare una splendida realtà.

Gli annunci "allegri" di Vincenzi e Piano smuovono persino le Ferrovie

24/12/07

Nell'allegria e frenetica atmosfera del Natale 2007, mentre erano intenti a procacciarsi gli ultimi regali, i Genovesi, leggendo i giornali, devono avere pensato al Miracolo di San Giorgio: il Sindaco Marta Vincenzi e Renzo Piano, ormai suo "superconsulente globale" (per usare una espressione in voga qualche anno addietro, ma che riteniamo renda bene l'idea del nebuloso quanto onnivoro ruolo del grande architetto), hanno promesso che la Superba avrà - nel giro di un anno appena - una "metropolitana leggera" da Voltri a Nervi e in Valpolcevera, con 22 stazioni, di cui alcune nuove di zecca. L'annuncio ci ha lasciato sbigottiti e pure un tantino irritati, perché chi annuncia siffatte mirabolanti novità (per di più con una simile tempistica per la conclusione dei fantomatici lavori) o non sa assolutamente di che cosa sta parlando, oppure ritiene che il destinatario dell'annuncio sia ignorante o semplicemente creda alle panzane di fine anno. Ci hanno pensato le FS, con uno stringatissimo comunicato, a richiamare la Vincenzi e Piano alla realtà, ricordando che il piano per il potenziamento del nodo ferroviario genovese partirà nel 2008 con previsione di fine lavori al 2015. Inoltre - e questo ci sentiamo di aggiungerlo noi - rimane ancora da progettare e, soprattutto, finanziare la tratta Terralba- Pieve Ligure (recentemente approvata dal CIPE), che consentirà un quadruplicamento della linea con conseguente possibile utilizzo della linea storica per il traffico metropolitano. Quanto precede, prima ancora di voler parlare di nuove stazioni, ristrutturazioni, nuovo materiale rotabile. Osserviamo amaramente che forse, di questi tempi, fanno più effetto gli annunci propagandistici presso l'Urban Lab che un metodico e serio lavoro di programmazione negli uffici competenti e di paziente reperimento delle necessarie, ingenti risorse per la "metropolitanizzazione" delle linee ferroviarie urbane genovesi. Desidereremmo, per Natale, che il Sindaco si impegnasse ad una maggiore concretezza. Anche a costo di qualche intervista in meno.

PUM: atto primo

01/12/07

Si avvia verso l'approvazione l'attesissimo PUM (Piano Urbano Mobilità) concepito dal Comune di Genova. Si tratta di un documento i cui contenuti non sono stati del tutto svelati, ma che si basa comunque su alcune linee guida oramai note in città: via libera al tram in Valbisagno, così come a Sampierdarena ed in futuro nella zona di Levante; valorizzazione della ferrovia costiera contestualmente alla sistemazione del nodo FS di Genova; metropolitana fino a Brignole con estensioni auspicabili fino a Rivarolo e San Martino. Il documento contempla altri interessanti progetti sul trasporto pubblico, come ad esempio la realizzazione di funicolari ed ascensori, ma molti dei punti del PUM sono ancora da sviscerare e da analizzare. Ad oggi ci basiamo su questi assi portanti che dovranno reggere il futuro della mobilità cittadina e che sono in fase di discussione presso la Commissione Trasporti del Comune, alla quale, peraltro, abbiamo partecipato anche noi di Metrogenova seppur solo in veste di spettatori **e senza poterci basare su un riscontro documentale**. Noi, sostenitori del trasporto su ferro, condividiamo in linea di principio molte delle prospettive del PUM, ma restano tuttavia i dubbi sul metodo di lavoro che verrà intrapreso per metterlo in atto e soprattutto restiamo in attesa di conoscere da vicino i progetti complementari, i quali serviranno a "fare rete" e a rendere maggiormente capillare l'offerta per il trasporto pubblico. Attendiamo quindi che il PUM venga pubblicato completamente e che si possano fare valutazioni più concrete e verosimili, perché ad oggi viene quasi trattato come un documento segreto e non come un qualcosa da proporre e da far valutare ai cittadini e alle associazioni che li rappresentano.

75 milioni di dubbi sul proposto P.U.M.

01/10/07

Abbiamo assistito alla presentazione della proposta di P.U.M. che la nuova Giunta comunale si accinge a sottoporre al Consiglio per l'approvazione entro la fine dell'anno. Il documento diffuso (un manabile tanto voluminoso quanto generico nei contenuti intitolato "Piano Urbano della Mobilità Genovese - Rapporto di Sintesi") deve essere salutato con soddisfazione da parte di chi, come noi di Metrogenova.com, ha da sempre rimproverato all'Amministrazione l'assenza di una programmazione di lungo periodo con riferimento alla pubblica mobilità. Nel merito, il Rapporto ci induce, insieme a motivi di plauso (l'attenzione agli impianti speciali, innanzitutto), pure profonde perplessità. Esso è incentrato sul tram, vettore che il Comune intende decisamente reintrodurre a farne l'asse portante del futuro sistema: scelta che sicuramente sarà ben accolta da Transdev, azionista dell'azienda che gestisce il trasporto pubblico di Genova e gestore delle linee tranviarie di alcune città europee. La novità del ritorno del tram va salutata con entusiasmo: il tram è un vettore di collaudata affidabilità ed efficienza per il trasporto nella media distanza; inoltre esso è non soltanto un mezzo di trasporto ad alta sostenibilità ambientale perché elettrico, ma lo è pure in senso lato in quanto determina le condizioni per il recupero urbano. La critica di fondo che ci sentiamo di esternare non attiene certo, dunque, al ritorno del tram, ma al fatto che il Comune ha dimostrato di concepire la reintroduzione del tram non quale integrazione delle linee di forza su ferro del trasporto a lunga distanza, ferrovia urbana e metropolitana (dello sviluppo delle quali sembra anzi assai poco occuparsi), ma semplicemente quale alternativa alla estensione della metropolitana, in special modo nelle direttrici Val Bisagno e Sampierdarena, ma pure nel Levante oltre San Martino. Preoccupa innanzitutto l'eliminazione dell'ipotesi di prolungamento della sotterranea in Val Bisagno, dapprima fino allo stadio Luigi Ferraris, poi fino a Staglieno, per la semplice ragione che per la prima delle due tratte sono già disponibili, da alcuni anni, oltre 75 milioni di euro erogati dallo Stato. Ci chiediamo - e chiediamo al Comune - che cosa ne sarà di tutti quei quattrini? Verranno impiegati per portare la metropolitana a Rivarolo e a San Martino? Oppure, come temiamo, saranno rispediti a Roma e serviranno alla costruzione di una tratta di underground di qualche altra città, che dimostra una maggiore lungimiranza della nostra nel credere nella metropolitana? Mentre ci chiediamo per quale motivo nessuno degli organi di informazione si sia fino ad ora interrogato sul destino di questi famosi 75 milioni, queste domande e le nostre perplessità solo sinteticamente estrinsecate poc'anzi intendiamo rivolgerle al Comune, che ha manifestato la disponibilità al confronto con le Associazioni e con la cittadinanza per eventualmente sottoporre a revisione la proposta di P.U.M. Noi speriamo soltanto che il tavolo di confronto sia aperto non solo ad Associazioni "amiche" od allineate alle strategie comunali, ma pure a soggetti indipendenti - come la costituenda Associazione Metrogenova - che, sentendosi latori di utili spunti di riflessione, il P.U.M. proposto criticano costruttivamente, affinché la città di Genova possa essere dotata in futuro di un sistema di trasporto pubblico in sede propria razionale, perché basato davvero sull'integrazione funzionale fra i vari vettori coinvolti, fra i quali vettori la metropolitana non può certo recitare la parte di Cenerentola cui pare oggi essere relegata.

E siamo a 50.000 **28/09/07**

E siamo a 50.000: ecco un altro gratificante, inaspettato traguardo per la nostra realtà di Metrogenova.com. I ringraziamenti che rivolgiamo a voi utenti sono davvero sinceri e ci teniamo a sottolineare che la nostra attività ha un senso proprio perché ci siete voi. Ci apprestiamo a varare la nostra associazione, la quale sarà qualcosa di mai visto in città, a tal proposito ci auguriamo che il nostro lavoro faccia capire, a chi di dovere, che la nostra Genova ha voglia di futuro e di progetti ambiziosi, soprattutto per la sua metropolitana, messaggio che ad oggi non è arrivato all'attuale giunta. Chiudiamo questo breve editoriale, chiedendo a tutti voi visitatori di restarci vicino nei prossimi mesi e di aderire in modo corposo alle iniziative culturali e divulgative che intendiamo promuovere. Ancora grazie a tutti.

E' finita? **25/07/07**

Molti si staranno chiedendo il senso dell'attività di Metrogenova.com dopo gli ultimi annunci della Giunta Comunale che ha deciso di preferire il tram alla metropolitana per i futuri sviluppi del trasporto pubblico cittadino. Vi comunichiamo che, nonostante lo staff di Metrogenova.com resti convinto che la metropolitana rimanga il mezzo di trasporto più adatto alle esigenze e alla natura geografica e urbanistica della nostra città, prendiamo atto della prima sortita della Giunta Vincenzi in tema di trasporto pubblico. Si parla di cura del ferro e speriamo che sia davvero così e che nei prossimi anni Genova possa dotarsi di una serie di mezzi di trasporto su rotaia ben ramificati che sono gli unici a garantire una maggiore efficienza e una totale compatibilità ambientale e possono contribuire a superare lo stato pietoso in cui versa la mobilità del capoluogo con ripercussioni in termini di costi ambientali, economici e sociali. Così benvenuto al tram, da intendersi come metrotramvia, che potrà e dovrà costituire un'occasione di riqualificazione urbanistica delle zone che attraverserà. Ma il tram dovrà costituire un ulteriore mezzo di trasporto, a completamento di una serie di misure che devono puntare sul completamento effettivo della metropolitana fino a S. Martino e a Rivarolo (senza dimenticare un futuro ripescaggio in Valbisagno e Sampierdarena) in tempi ragionevoli e sullo sviluppo della ferrovia urbana/suburbana per garantire la mobilità delle periferie cittadine e dell'intera area metropolitana. A questo punto non ci resta che attendere i futuri sviluppi, ma stavolta né noi di metrogenova.com né (speriamo) i cittadini saremo più disposti a tollerare le false promesse, gli sprechi e gli abissali ritardi che hanno caratterizzato la recente storia del trasporto pubblico a Genova. Il nostro lavoro quindi va avanti, più risoluto che mai.

Il momento dei fatti **30/05/07**

Dopo la tornata elettorale amministrativa e in attesa di conoscere chi sarà il nuovo Presidente della Provincia all'esito del ballottaggio, Genova ha un nuovo sindaco, nella persona di Marta Vincenzi. La redazione di Metrogenova.com desidera innanzitutto congratularsi con il nuovo primo cittadino, ed auspica che - anche in campo trasportistico - la Vincenzi si circonda di persone capaci e concrete, pronte a coadiuvarla nella compiuta realizzazione del programma proposto, senza perdersi in quella mancanza di un disegno complessivo del sistema che purtroppo ha caratterizzato la passata amministrazione comunale. Marta Vincenzi si è fatta paladina di una "cura del ferro" per la risoluzione del problema della pubblica mobilità cittadina: l'estensione della metropolitana in Valpolcevera e verso San Martino, la realizzazione di una linea di metropolitana leggera in Valbisagno, la reintroduzione del tram. Per non dire del forte rilancio della ferrovia urbana, da perseguirsi con l'ottimizzazione di un servizio oggi scadente ed insufficiente, ma soprattutto con i noti lavori al nodo ferroviario, parzialmente in corso e/o ancora in ipotesi. Abbiamo ascoltato con grande interesse le promesse elettorali della neo sindaco per dotare la città di una rete su ferro razionale ed ora speriamo che a queste parole seguano fatti concreti, che per divenire tali avranno bisogno di doti che certamente alla Vincenzi non mancano: dinamicità ed iniziativa per reperire i fondi necessari, dialogo serrato con i soggetti coinvolti, testardaggine, impegno, trasparenza nelle scelte adottate e attività di

comunicazione alla cittadinanza. Nel formulare l'auspicio che precede, ci auguriamo che Enrico Musso, che ha goduto di un assai significativo consenso elettorale personale, svolgerà la sua attività di capo dell'opposizione in Consiglio comunale con il fare costruttivo di un uomo pratico e competente quale egli è, agevolando il momento decisionale e spronando la maggioranza alla realizzazione delle opere infrastrutturali di cui la città ha tanto bisogno per la mobilità dei cittadini, per un decisivo sviluppo dei traffici portuali, per il miglioramento della qualità della vita di tutti i Genovesi.

Metrogenova.com intervista i candidati sindaco 15/03/07

Ci siamo, la campagna elettorale che porterà a scegliere il futuro sindaco di Genova è iniziata e la mobilità è uno dei temi su cui si giocherà la partita. La nostra metro in formato mignon è il risultato di una cronica mancanza di fondi ma anche di una mancata pianificazione a lungo termine. Pensiamo che per Genova sia giunta l'ora di adottare un piano per il trasporto pubblico a lungo respiro (10-20 anni) disegnando nel tempo uno scenario complessivo comprendente la metropolitana, i treni urbani, i bus (ecologici), gli impianti di risalita (ascensori e funicolari) e perché no, il tram. Una pianificazione di questo tipo aiuterebbe lo stanziamento cadenzato delle risorse economiche, una maggiore integrazione con i nuovi progetti urbanistici e darebbe ai cittadini delle certezze per il futuro. Questo è l'impegno che chiederemo al futuro sindaco. Molto presto potrete leggere su queste pagine e sul numero due della nostra rivista le interviste ai candidati Marta Vincenzi e Enrico Musso. Tornate a visitarci presto e contribuite con la vostra opinione al nostro attivissimo forum sulla metro e il trasporto pubblico in generale.

I Nemici della Metro 01/03/07

Di recente ho avuto l'occasione di leggere dichiarazioni molto negative riguardanti i futuri sviluppi della metro. Alcuni amministratori locali, e qualcuno di quelli che lo vorrebbe diventare, stanno cercando di "cassare" la metropolitana con la scusa tutta genovese che mancano i soldi. Da parte nostra criticiamo questo atteggiamento in puro stile "maniman", ricordando che il nostro staff persegue il motto del "Pretendiamo il possibile". Ci auguriamo che il vento cambi e che coloro che ci governeranno per i prossimi 5 anni prendano esempio da altre città molto più brillanti e propositive della nostra (Brescia, Parma, Catania...).

20.000 volte grazie... 15/02/07

Ebbene ce l'abbiamo fatta! Il nostro sito ha raggiunto e superato quota 20.000 visitatori. Che dire, un traguardo veramente prestigioso che rende orgogliosi noi dello staff, perché indica che il nostro progetto sta funzionando e che piace sempre di più. Metrogenova.com non è alla ricerca di record, tuttavia l'attività svolta in questi otto mesi di vita, ci ha fatto intuire che i numeri contano e che sono lo specchio di come gli utenti del trasporto pubblico abbiano "fame" di informazioni sulla metropolitana. Il nostro progetto è in continua evoluzione e di sicuro non ci sentiamo ancora appagati dai risultati raggiunti. A tutti quelli che ci seguono dico 20.000 volte grazie, con la promessa di tante novità e di tante sorprese sul nostro sito.

Nouvelle vague AMT 05/02/07

Chiunque sia recentemente uscito dalla stazione della metropolitana di Sarzano / Sant'Agostino avrà sicuramente notato il nuovo totem informativo posto dalla *nouvelle vague* dell'AMT. La palina, dalla grafica assai gradevole, fornisce al cliente della metropolitana una informazione chiara relativa innanzitutto alla zona in cui è ubicata la stazione (compresi i punti d'interesse come i musei, le chiese, i monumenti); Con

precisione e in modo semplice, l'utente è inoltre informato intorno all'interscambio possibile con altri vettori di trasporto pubblico. L'altro lato del totem celebra invece la nostra piccola ma amata metropolitana, di cui opportunamente viene offerto il percorso, tracciato su una magnifica fotografia satellitare di Genova. Il pannello sommariamente sopra descritto è illuminato di notte; nella sua utilità esso costituisce così pure un oggetto di arredo urbano, e dunque un pregevole completamento della stazione della metropolitana. Anche noi eterni scontenti di Metrogenova.com questa volta non possiamo che rallegrarci e confidare che nuovi totem informativi sbuchino al più presto all'esterno di tutte le stazioni della metropolitana (e magari della ferrovia urbana, se non è chiedere troppo!).

La cura del ferro 15/01/07

Dopo la presentazione della prima candidatura, quella del poeta Edoardo Sanguineti (che parteciperà alle primarie del centrosinistra), questi primi giorni del 2007 sono stati monopolizzati dalle dichiarazioni dei maggiori candidati a sindaco di Genova del centrosinistra: Stefano Zara e Marta Vincenzi. In attesa di conoscere se la candidatura di Enrico Musso per il centrodestra sarà confermata, e se sarà o meno una candidatura unitaria, traspare chiaramente dal dibattito fino ad ora sviluppatosi - in particolar modo fra Zara e Vincenzi - e dalla stessa candidatura di Musso la centralità del tema dei trasporti, delle infrastrutture, della logistica. Tanto Stefano Zara quanto Marta Vincenzi hanno affermato, in particolare, che per Genova è indispensabile una "cura del ferro", sia per collegare il suo grande porto con l'Oltregiogo e con l'Europa (quindi rilancio del Terzo Valico), sia per garantire ai Genovesi e a coloro che gravitano su Genova una mobilità urbana dai tempi certi ed ecologicamente sostenibile. La candidatura di Musso (docente di Economia dei Trasporti all'Università di Genova) dimostra che il tema è particolarmente sentito anche dalle forze politiche del centrodestra. Noi di Metrogenova.com non possiamo che essere lieti che i temi che ci stanno a cuore siano posti in primo piano nell'agenda dei protagonisti dell'imminente campagna elettorale, e ci riserviamo di "torchiare" adeguatamente i candidati, per conoscere quali, in concreto, sono le loro proposte per quanto riguarda il sistema del trasporto pubblico nell'area genovese, ovviamente con una speciale attenzione sulle loro opinioni riguardanti lo sviluppo della nostra metropolitana.

Buon Natale a tutti (anche a chi non pianifica) 20/12/06

Si dice che a Natale si è tutti più buoni e anche noi critici, pignoli e un po' visionari di Metrogenova.com a Natale sentiamo il cuore più leggero (anche quando ci troviamo di fronte agli ennesimi graffiti comparsi sulle carrozze della metro lasciate nottetempo alla mercé dei ragazzini dallo spray facile) e contribuiamo alla congestione natalizia di Genova, alla ricerca dei balocchi per i nostri amici e per i nostri cari. Ma siccome noi siamo sempre vigili e anche un po' monelli vorremmo chiedere a Babbo Natale di aspettare a portare doni e riconoscimenti ai nostri amministratori, fino a che non sarà messo a punto un piano generale dei trasporti, che altrove (e non a Copenaghen o a Zurigo, ma ad esempio a Napoli e a Catania) esiste da molti anni ma a Genova scandalosamente fino ad oggi è mancato. Siamo infatti sicuri che anche a Babbo Natale piace il motto: PRETENDIAMO IL POSSIBILE. Buone feste dallo staff di Metrogenova.com

Oltre i 10.000... 05/12/06

Il nostro sito ha finalmente superato la quota dei diecimila accessi, un numero che solo a pronunciarlo ci rende orgogliosi del lavoro che fin qui abbiamo svolto. Una realtà come la nostra deve interpretare questi numeri come un grande successo, in attesa che la popolarità del sito e della rivista raggiungano vette ancora più ambite. Un sentito grazie a tutti gli utenti che hanno reso possibile tale traguardo, con l'impegno da parte di noi dello staff a rendere sempre più importante ed innovativa la nostra attività nel panorama del web. E ora appuntamento a quota 20.000!

Contro la cultura del mugugno 07/11/06

Il nostro modus operandi è trarre le notizie sulla underground nostrana (e, più in generale, sui trasporti dell'area metropolitana genovese) direttamente da chi tiene le leve della programmazione. Vogliamo fare informazione trasmettendo ai nostri lettori notizie vere, possibilmente esclusive, tratte direttamente sul campo. Da oggi l'informazione che propone il nostro sito ha un'arma in più che speriamo possa coinvolgere vecchi e nuovi amici del nostro progetto: presentiamo Metrogenova.com Magazine, una rivista virtuale liberamente scaricabile, che avrà cadenza periodica e che, veicolando l'entusiasmo che sentiamo in questa nostra piccola impresa, racchiude nella cura dei particolari grafici e contenutistici l'essenza del nostro impegno. Noi non ci fidiamo del sentito dire, noi detestiamo il disfattismo, noi non ci accontentiamo del tran tran, noi siamo contro la cultura del mugugno. Vogliamo pensare in grande e perseguire per Genova, e per la sua area territoriale di influenza, un sistema dei trasporti razionale. Noi rivendichiamo il diritto di sognare e di non accontentarsi, ma pretendiamo il possibile. Metrogenova.com Magazine segue questa linea, che speriamo possa coinvolgere sempre più Genovesi stanchi di mugugnare.

Rerum cognoscere causas 26/10/06

La sezione "Reportages" del nostro sito si sta arricchendo di esclusivi documenti che aiutano i nostri visitatori a comprendere meglio quale sarà l'evoluzione della metropolitana e, più in generale, del trasporto pubblico su ferro e no a Genova e nella sua area territoriale d'attrazione. Noi crediamo che sia necessario avere risposte direttamente da coloro i quali istituzionalmente sono preposti, ciascuno nel proprio settore di competenza, alla pianificazione del trasporto pubblico urbano, suburbano e regionale, alla realizzazione delle opere ritenute necessarie, e desideriamo pure conoscere l'opinione di eminenti studiosi esperti dell'argomento trattato da questo sito, sito che desideriamo rappresenti un vero e proprio servizio per tutti i cittadini, oltre che una nostra grande passione. E' per tale motivo che, dopo avere intervistato Leopoldo Montanari e, per due volte, l'assessore Mario Margini, ci prepariamo ora a raccogliere - e a mettere in rete - le parole di Gianfranco Medri, project manager di Ansaldo, di Franco Montebruno, direttore di esercizio della metropolitana di Genova per AMT e di Luigi Merlo, assessore ai trasporti della Regione Liguria. Vi invitiamo pertanto a venirci a trovare spesso, e vi ricordiamo che il nostro forum è aperto al contributo, ai commenti, al confronto di tutti i visitatori del nostro (piccolo ma riteniamo importante) spazio virtuale. Metrogenova.com è nato per capire meglio quali siano i problemi con i quali occorre confrontarsi, quali le soluzioni possibili e, fra queste, quelle da considerarsi prioritarie e/o auspicabili.

AAA vera integrazione metro-treno cercasi 10/10/06

L'intervista che Mario Margini, assessore comunale alle infrastrutture, ha gentilmente concesso a Metrogenova.com (si trova pubblicata alla sezione "Reportages") ha chiarito che l'assoluta priorità per il Comune è di completare il progetto originario Rivarolo-Brignole. Insieme al "ripescaggio" di Rivarolo, l'altra sorprendente notizia è che per il tunnel di collegamento fra le stazioni M e ferroviaria di Principe occorrerà attendere ancora parecchi mesi (anche se i finanziamenti per la oggettivamente piuttosto banale opera sono disponibili da tempo). Metrogenova.com ritiene che la vicenda del famoso tunnel pedonale mancante di Principe sia purtroppo sintomatica della scarsa volontà politica di dare una svolta una volta per tutte ad un'opera che rappresenta l'unica veramente efficace alternativa al mezzo privato. A quando una vera integrazione metro-treno, in tutta la città?

Il mistero di Brignole **20/09/06**

Proseguono i ritardi che purtroppo sono sempre stati una costante dei lavori di prolungamento della metropolitana genovese. Siamo quasi ad Ottobre, la città ha ripreso il suo ritmo normale dopo la pausa estiva, eppure all'Acquasola, in Piazza Brignole e al tunnel pedonale Piazza Verdi- Borgo Incrociati sembra di essere ancora... in ferie. Stupisce in particolare la cronica mancanza di informazione da parte del Comune e il disinteresse da parte degli organi di informazione locali. La redazione di Metrogenova.com intende non soltanto evidenziare l'inaccettabile ritardo nell'esecuzione delle opere, ma stimolare la cittadinanza e la stampa a pretendere dagli Enti preposti che i lavori ricomincino al più presto, sempre che sia effettivamente vero (come ci è sempre stato detto) che la questione dei ritrovamenti archeologici all'Acquasola è stata finalmente risolta, come pure il ritrovamento del convento in Piazza Brignole, e che in Piazza Verdi la causa dello stop è dovuta semplicemente al fatto che due negozi siti nel tunnel pedonale debbono traslocare in strutture prefabbricate. Se le cose non stessero così, si informino i cittadini senza accampare scuse francamente grottesche.

Metrogenova.com scalda i motori **05/09/06**

Come premesso da tempo, il nostro staff ha cambiato marcia e finalmente il fatidico settembre è arrivato. Grande soddisfazione esprimiamo per lo spazio concessoci dal secolo XIX, ma anche grande fiducia per il breve futuro, nel quale potremo avanti tutti i nostri piccoli e grandi progetti. Tra pochi giorni saremo in grado di pubblicare l'esclusiva intervista a Mario Margini. Seguiteci sempre ed avrete delle gradite sorprese.

Interrogativi senza risposta... **15/08/06**

Come tutti gli utenti del nostro sito sanno perfettamente, il sito ufficiale della metropolitana non viene aggiornato da molti anni. D'altra parte, le notizie diffuse dagli organi di informazione sono sempre lacunose, imprecise e spesso contraddittorie, in quanto si basano quasi sempre su interpretazioni del giornalista di dichiarazioni rese da uomini politici, sovente neppure titolari della responsabilità della pianificazione del trasporto metropolitano. Vi è talvolta l'impressione che il rilevato difetto di comunicazione non sia una semplice "dimenticanza", ma mascheri IL problema: la mancanza di un disegno complessivo, prima ancora che di finanziamenti, sul coerente e celere sviluppo di un'opera di cui la città di Genova ha grandemente bisogno, ad avviso di metrogenova.com, e della consapevolezza stessa del fatto che per governare la mobilità - pubblica e privata - nell'area metropolitana genovese è indispensabile una razionale rete sotterranea.

Metropolitana linea 2: è possibile? **31/07/06**

Da un po' di giorni sul nostro forum stiamo discutendo sulla possibilità di realizzare a Genova una seconda linea di metropolitana. Ad oggi sono stati proposti tracciati e cartine molto interessanti che meriterebbero una degna attenzione tenendo presente che una seconda linea dovrebbe interessare zone ad alta frequenza di utilizzo, senza ripetere errori del passato. Chi vuole partecipare a questa discussione è il benvenuto sul nostro forum!!

I primi passi significativi di Metrogenova.com... **17/07/06**

E' trascorsa una settimana dal lancio ufficiale del nostro sito e siamo contenti di aver dato il benvenuto ai primi utenti. Il periodo estivo sarà caratterizzato dalle mosse che lo staff effettuerà nel tentativo di iniziare a radicare sul web (ma non solo...) questo sito. Qualcosa si muove già, ma siamo solo all'inizio ed i progetti che abbiamo in testa credo che saranno apprezzati da tutti. Stiamo ancora attendendo adesioni ulteriori allo staff, ribadiamo agli interessati di comunicare con noi tramite gli appositi spazi del forum. A presto!!!

Il lancio di Metrogenova.com e le sue prospettive... 10/07/06

Dopo mesi di duro lavoro sbarchiamo finalmente su internet con Metrogenova.com e cogliamo l'occasione per descrivere meglio in cosa consiste il nostro impegno. Il nostro sito è principalmente un servizio ed è rivolto a coloro che hanno un forte interesse per il trasporto pubblico, ed in particolare per la metropolitana genovese, i quali avranno da oggi uno spazio web il più possibile completo. In un prossimo futuro la nostra attenzione sarà rivolta anche alla ferrovia urbana che, guardando lontano, potrebbe svolgere un ruolo fondamentale nel miglioramento della viabilità cittadina. Restate con noi, grandi traguardi ci aspettano!!!