metrogenova MAGAZINE

Rivista dell'Associazione **Metrogenova** su metro e trasporto pubblico di Genova

numero 12 Inverno 2012

Finalmente ci siamo!

All'interno

Focus:
La Direzione Lavori della metropolitana

Viaggio alla scoperta del sistema TPL
PRAGA

Modellismo e trasporti
...ed altro

Metro, Granarolo e AMT, buono e male per il prossimo 2013

Cari lettori,

come sempre ci si attende quando un anno è terminato ed uno nuovo si è appena avviato, è un po' tempo di bilanci, di quanto c'è stato nel 2012 e di quanto ci attende nell'anno appena iniziato, guardando insieme a voi le cose buone e quelle meno buone. Di cose buone in questo 2012 ce ne sono state diverse, a cominciare dall'avvio (si spera definitivo) del cantiere per il terzo valico ferroviario e dei lavori, finalmente in corso, per il collegamento tra le stazioni della ferrovia e della metropolitana a Principe. Ma sono cose che vedremo tra svariati mesi, per Principe, e parecchi anni, salvo ripensamenti, per il terzo valico. Ma certamente quelle che diremmo le più belle, perchè oggi finalmente godibili dopo che a lungo le abbiamo attese, sono quelle che vedete nella nostra copertina e di cui diffusamente si parla in questo numero: l'arrivo della metropolitana a Brignole, con la nuova stazione, e la ripresa del servizio regolare da Principe a Granarolo della storica "ferrovia" a cremagliera.

L'arrivo della metropolitana a Brignole, in quella bella e grande stazione (persino troppo, dicono alcuni) segna una tappa fondamentale nel tormentato percorso della nostra metro: non solo per quel chilometro o poco più di nuovo tunnel, non solo per la nuova stazione, ma anche e soprattutto perchè finalmente realizza un collegamento verso un nuovo punto di attrazione di traffico esterno, la Val Bisagno, anche se per ora solo allo sbocco, ed apre a nuove estensioni oltre il torrente, che già oggi i treni oltrepassano nelle manovre. E questo è il punto secondo noi fondamentale: fare sì che la metropolitana, sulla cui lunga storia sono piovute mille critiche, invero non sempre infondate, divenga alfine strumento utile per un sempre maggior numero di cittadini aprendosi a nuove destinazioni. Fermare tutto a Brignole, come la precedente Amministrazione sembrava intenzionata a fare, sarebbe stato non solo ingiusto e penalizzante verso i cittadini di quelle zone, ma anche un mancato ritorno al cospicuo investimento già profuso con i quattrini di tutti noi. Per ora comunque, godiamoci la nuova stazione e rallegriamoci perchè già ora è percepibile un consistente aumento dei passeggeri, ancor prima che, ahimé, una prevista "revisione" (leggi: tagli) dei servizi di superficie renda la scelta della metropolitana per molti obbligata. Per il futuro, attendiamo fiduciosi che in questo 2013 le ventilate ipotesi di prolungamento almeno sino a piazza Martinez prendano concretezza e, in generale, venga avviata una seria pianificazione di lungo periodo di tutte le future estensioni, ad evitare che le scelte troppo spesso estemporanee del passato. Non c'è invece da essere speranzosi per il completamento del nuovo deposito a Dinegro e, conseguentemente, per l'arrivo dei 7 nuovi treni, che lì dovranno essere ospitati; e senza questi 7 treni (avrebbero dovuto essere 14), sarà molto difficile mantenere un livello di servizio adeguato anche con i nuovi carichi.

Altra buona notizia è la riapertura della rinnovata cremagliera di Granarolo. Se non avete ancora avuto occasione di viaggiarci vi consigliamo di farlo al più presto prima che, malauguratamente, i soliti idioti comincino a rovinare il sapiente restauro della storica vettura e a graffitare il nuovo e razionale assetto delle fermate; speriamo che questa volta non sia così, ma il rischio è concreto. Come potete leggere nell'articolo del nostro Cianelli, la rossa vettura è un vero gioiellino, con gli interni in legno lucido perfettamente ricostruiti, mentre la linea è stata interamente ristrutturata da Principe sino allo storico deposito di Granarolo. E' vero, tale mezzo è di utilità solo per un limitato numero di utenti, ma c'è da essere ugualmente soddisfatti di poter tornare a dare loro questo servizio, dopo anni di interruzione parziale o totale, e del fatto che, una volta tanto, si è investito sul recupero di un bene di rilevante importanza nella storia del trasporto pubblico, genovese e non solo. Per il futuro, attendiamo il restauro e l'entrata in servizio anche della seconda vettura, anche se sappiamo non essere certamente imminente; ma anche senza la seconda vettura auspichiamo che venga presto migliorato l'orario attuale. Tra le cose non buone che ci ha lasciato il 2012 e che suscitano inquietudine anche maggiore in questo 2013 ci sono le tormentate vicende di AMT. Senza fare processi sommari sulle cause, ci limitiamo a quanto di pubblico dominio: il fatto che sistematicamente, da un paio di anni, l'Azienda è sull'orlo del fallimento. Si scelga in fretta la soluzione, perchè non vorremmo più vedere che l'unica seria azione per ridurre i costi di AMT resti quella di continuare nel taglio delle corse, tanto più se accompagnate da un aumento delle tariffe.

Lo Staff

Associazione Metrogenova

Nella speranza che questo nuovo numero soddisfi completamente il vostro palato vi ricordiamo che al nostro indirizzo www.metrogenova.com, sezione MAGAZINE trovate tutti i numeri passati e quelli "speciali" fin ad oggi realizzati, tutti in pdf scaricabili gratuitamente!

Vi ricordiamo che è possibile interagire con noi anche sul social network facebook alla pagina Associazione Metrogenova.com, qui potete liberamente inserire commenti, filmati o foto, per esempio dei lavori in corso. La foto a destra è stata fatta in occasione della nostra partecipazione ad "ApriAmo Corso Italia".

4
RIPARTE LA CREMAGLIERA DI GRANAROLO
di Luca Cianelli

6
VOCI DAL FORUM: METROPOLITANA A BRIGNOLE
di Staff

8
LA "DIREZIONE LAVORI" DELLA METRO
di Claudio Bellini

11
PASSIONE MODELLISMO
di Paolo Carbone

14
TECH: OPENSTREET MAP
di Stefano Sabatini

17
MOBILITA' ALTERNATIVA: IL PEDIBUS
di Flavio Giuffra

18
CALCIO E TPL A LONDRA
di Davide Vallese

22
IL MIRACOLO DEL TPL DI PRAGA
di Massimo Palomba

26
NOSTRO 5° ANNIVERSARIO: IL RACCONTO
di Gianpaolo Baratelli, Francesco Carboni e Flavio Giuffra

La foto del MAG-12

Bentornata a Granarolo!

Era dal 2003 che non si vedeva lassù, a Granarolo, la centenaria Cremagliera in servizio passeggeri. Infatti, nel giugno di quell'anno, il servizio fu limitato alla tratta Principe-Via Bari a causa dell'instabilità di alcuni muri di contenimento nel tragitto terminale della linea.

capolinea superiore di Granarolo

A dire la verità la vettura 1 raggiungeva comunque Granarolo per ragioni di servizio, cambio macchinista e per essere rimessata nel deposito-capolinea di via Bianco, ma esclusivamente al di fuori del normale sevizio dedicato agli utenti. Uno strappo alla regola è avvenuto anche per noi di Metrogenova che nel 2008, in occasione del compleanno della nostra associazione, abbiamo avuto la possibilità di salire fin lassù.

Nata nel lontano 1901 è sempre stata un ottimo mezzo di trasporto per i cittadini che abitano le alture sopra Principe e Dinegro. Nel marzo 2011 è stata chiusa anche la tratta fino a via Bari per garantire la ristrutturazione e l'ammodernamento dell'intera linea.

Il 13 novembre 2012 è tornata al suo antico splendore e sul suo completo ed originario percorso: 1130 metri di lunghezza, 194 metri di dislivello, 21,4% la pendenza massima. Una riapertura molto attesa sia per gli abitanti delle zone attraversate sia per gli appassionati. Gli interventi, progettati interamente in casa AMTGenova, hanno riguardato l'impianto strutturale, l'accessibilità alla linea e le fermate.

Innanzitutto sono stati messi in sicurezza tramite consolidamento i muri di sostegno sia a valle che a monte della linea con la realizzazione di un migliore impianto per il deflusso delle acque.

La sede ferroviaria è stata ristrutturata completamente, è stata sostituita la cremagliera di tipo Riggenbach con una di modello svizzero Von Roll (evoluzione del modello Strub). Lungo la linea è stato creato un passaggio di servizio utilizzabile in caso di manutenzioni o in caso di emergenza; è stata rinnovata anche la linea aerea nel tratto superiore tra Via Bari e Granarolo con la sostituzione di 36 tralicci.

Sul fronte delle fermate le sei esistenti sono state incrementate con altre tre nuove:

- Salita San Rocco,
- Salita Granarolo
- Via Bianco.

Partenza dal capolinea di Principe

La prima è posta nel primo tratto della linea, Salita Granarolo è a servizio dell'omonima via mentre la fermata di Via Bianco è posta in corrispondenza del passaggio a livello situato nell'intersezione tra la linea e l'omonima via poco prima del capolinea superiore.

Le fermate esistenti sono state ammodernate con l'abbattimento delle barriere architettoniche dove possibile (in alcune di esse dato l'accesso difficoltoso ed impervio tale intervento non è stato realizzato) e l'inserimento dei percorsi guidati con codici loges per persone non vedenti.

Migliorie sono state introdotte anche sulla vettura numero 1. Ha subito infatti una revisione della parte meccanica ed elettrica, oltre alla sostituzione della ruota dentata. Gli interni in legno, caratteristici della vettura, sono stati preservati come la colorazione esterna rossa alla quale sono stati applicati i nuovi loghi AMTGenova.

La seconda vettura, per cui si ipotizzava inizialmente anche suo restyling, è invece non in servizio in attesa di una sua ristrutturazione e di un suo impiego sulla linea. Il servizio prevede corse sia nei giorni feriali che in quelli festivi. Nei feriali le corse iniziano alle ore 6.00 da Granarolo con corse ogni 40 minuti durante il giorno da ogni capolinea (a metà mattina e a metà pomeriggio è previsto un "buco" di un'ora) e ogni ora alla sera con termine del servizio alle 24.00 (ultima partenza da Principe). Nei giorni festivi le corse iniziano alle 7.30 da Granarolo con frequenza di 1 ora circa fino all'ultima partenza da Principe prevista alle 19.30. Un consiglio è quello di andare a visitare questo piccolo gioiello della nostra città. Un ottimo e gradito mezzo di trasporto per gli abitanti delle zone attraversate ma anche un mezzo per raggiungere le alture della città, la zona dei forti e per godere di uno spettacolare panorama sulla Superba.

Luca Cianelli

Interni del capolinea di Principe

VOCI DAL FORUM

Le prime impressioni dei forumisti per la stazione di Brignole

papupi: Finalmente una stazione fatta come si deve! Molte entrate/uscite, interscambio con i treni comodo e direi ben segnalato. Ampi spazi e ben illuminati. Speriamo con il tempo che non venga a degradarsi e che ascensori e scale mobili siano sempre OK.

Pinuccio 58: La stazione è fantastica, con tanti ingressi come... una metropolitana "vera": fa persino impressione vedere le cartine con il percorso Brin - Brignole, poi tutto pulito e per il momento nemmeno una scritta sui muri, ascensori e scale mobili funzionanti a dovere, le aiuole ancora un po' scarne ma cresceranno; ribadisco che un uscita su C.so Galilei non farebbe schifo, tra una decina d'anni magari ci penseranno un po' su...

(ispettore): Oggi mi sono "regalato" il tanto atteso viaggio fino a Brignole ed ho visto moltissima gente sia a Brin che a Brignole, forse vi erano anche "curiosi" più che potenziali utenti, però mi pare di capire che l'accoglienza sia stata più che positiva. Sono rimasto piacevolmente impressionato dalla velocità di percorrenza lungo il nuovo tratto.

marcox2110: Anch'io mi unisco ai giudizi positivi sulla stazione, rilevando peraltro che risulta quasi sproporzionata per le dimensioni dei convogli. Comunque è fantastica!
Ci sono spazi anche per 2 negozi, sarebbe bello mettere una catena di fast food (focacceria?) a Brignole, Principe e De Ferrari come avviene con le boulangerie nelle stazioni metro di Paris!

Targa in memoria di Cattaneo Adorno, posta a Brignole dalla nostra Associazione

Genoajackson: Prime impressioni mie: bellissima e funzionale, soprattutto pensando al completamento del nodo ferroviario che faciliterà l'interscambio con i treni urbani.
Cosa che mi fa riflettere: l'assenza di adeguata cartellonistica e di una palina indicatrice esterna alla stazione, su Piazza Verdi. Speriamo siano solo dei dettagli già in previsione.

giambo64: La stazione è bellissima, per me è la più bella di tutte. Non credo esista al mondo stazione con interscambio ferroviario migliore di questa. Forse Genova dovrebbe essere un po' meno mugugnona, almeno per qualche giorno.

Trammax: Impressioni della nuova stazione: gli interni sono molto curati con pareti in vetro opaline (come a De Ferrari) e ottima illuminazione.
Una piacevole ed apprezzabile sorpresa è rappresentata dall'isola archologica al centro dell'atrio principale, con i relativi pannelli esplicativi. Validissima la connessione diretta con i sottopassi della stazione FS, che prevedibilmente diventerà l'accesso prioritario alla metro.
Gli aspetti negativi: gli spazi sono effettivamente labirintici, ma una struttura così concepita corrisponde ad evidenti esigenze di mantenere indenne una parte dell'impianto da eventuali episodi alluvionali. Questo spiega l'accesso a "saliscendi" dall'ingresso in Borgo Incrociati, la mancanza di collegamenti tra l'atrio principale, il sottopasso di Borgo Incrociati e via Canevari.

Primi cartelli a Brignole FS che mostrano la nuova metropolitana

lordtiranus: Hanno fatto un ottimo lavoro, ho apprezzato molto anche le nuove macchinette per i biglietti e le obliteratrici. Complimenti ha chi ha deciso di mettere i tabelloni di RFI in stazione, vedete che ogni tanto ci arriviamo anche noi a fare le cose per bene? Bella ed interessante la parte archeologica. Due unici nei il colore giallo verde, un po' azzardato e forse le dimensioni un po' labirintiche.

Dacos: Nel complesso la stazione è molto bella, l'unica cosa che non mi piace affatto è la ruggine sulle alzate degli scalini e sui lati della rampa di via Canevari lato Bisagno. Inoltre ai piedi della rampa non esiste marciapiede e ci si ritrova in un limbo tra la carreggiata ed il piazzale del distributore con auto parcheggi

stefanobalo: Molto grande la stazione, dove per una volta a Genova non si lesina spazio! Idem per l'accesso, anche se non ho capito se si potrà accedere anche dall'altra parte del Bisagno tramite un "vicolo" che costeggia i binari e una porta di ferro ora chiusa a chiave. Sulla bellezza ho qualche riserva, a mio avviso doveva richiamare lo styling della stazione di Brin. Circa le indicazioni c'è qualche neo a venire dal sottopasso FS perchè l'area archeologica (molto utile e azzeccata) separa la scala mobile da quella normale, dove quest'ultima è meglio segnalata. Se da ora non ci sarà un decente prolungamento ritengo sprecati tutti questi soldi...

MaxDoriaFan: Ritengo che dimensioni, colori e infrastrutture questa volta siano veramente azzeccati. Il fatto che la stazione sembri oversize è solo una prima impressione: nelle ore di punta benediremo tali spazi. Così come il colore, un bellissimo verde rilassante. Fantastica l'isola Archeometro. Se vogliamo essere supercritici è forse l'aspetto un po' troppo asettico a pregiudicare, al momento, il 10 e lode. Basterà infatti , come indicato da alcuni, la presenza di qualche attività commerciale per dare a Brignole il tocco in più, quello dell'eccellenza.

piano_del_ferro: Ieri venendo dal ponente di Genova per recarmi all'acquario ho preferito scendere a Brignole e non a Principe per perdere il metrò fino a S. Giorgio, devo dire che ci ho guadagnato molto sia in andata che ritorno per l'ottimo interscambio con il treno. Mancano ancora le M davanti la stazione in Piazza Verdi, ma la nuova stazione è davvero funzionale. Speriamo nei prolungamenti futuri (non tra 20 anni) e nell'apertura prossima di Corvetto, considerato che si erano sbloccati dei fondi dirotta-ti appunto per terminare questa stazione.

Ultimi lavori, a dicembre 2012 per l'uscita di Borgo Incrociati

Lavorare in metropolitana
dietro alle quinte alla scoperta della "Direzione Lavori"

Foto di Claudio Bellini

Tra i diversi soggetti che concorrono alla realizzazione di un'infrastruttura di trasporto, c'è la Direzione Lavori, ovvero un soggetto tecnico di parte terza che controlla l'esecuzione dei lavori, sia dal punto di vista tecnico, cioè che l'opera sia realizzata a regola d'arte e conformemente alle normative vigenti, eventualmente predisponendo varianti che possano sopperire a situazioni impreviste o modificate rispetto a quanto progettato inizialmente, sia dal punto di vista contabile, approvando gli Stati di Avanzamento Lavori, secondo quando previsto dal progetto esecutivo e dal contratto tra Committente (l'ente pubblico) e Appaltatore (in questo caso il Concessionario).
Ricordo brevemente che in virtù dei due Atti di Concessione stipulati nel 1983 e nel 1988, il Comune di Genova è il Committente o Concedente dell'opera, Ansaldo STS (subentrata ad Ansaldo Trasporti) è il Concessionario per i lavori di realizzazione della metropolitana di Genova tra Rivarolo e Brignole ed AMT Genova è l'esercente del servizio su tutta la linea Brin - Brignole, ora che anche la stazione di Brignole è stata realizzata ed aperta al pubblico.
All'inizio dell'estate 2012, a seguito del trasferimento ad altre attività di un collega, sono stato inserito nello staff della Direzione Lavori e devo dire che ho accettato con molto piacere questo incarico, sia come esperienza professionale qualificante, sia come realizzazione di un desiderio da appassionato coltivato da molto tempo. A dire il vero il mio ruolo è stato molto modesto, in quanto la maggior parte delle opere era già stata realizzata, collaudata e contabilizzata, ma ho contribuito ai lavori della Commissione di

Foto di Claudio Bellini

Agibilità, che si è insediata all'inizio di agosto e che comprendeva un rappresentante della Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tre rappresentanti dell'USTIF (Ufficio Speciale per i Trasporti ad Impianti Fissi, organo dello stesso Ministero) ed un rappresentante del Comune di Genova.
La Commissione era supportata da quattro gruppi specialistici, composti dagli stessi membri della Commissione e da tecnici di Ansaldo STS, del Comune di Genova, di AMT Genova e della Direzione Lavori:
- il Gruppo A per le opere civili e l'armamento,
- il Gruppo B per i sistemi di alimentazione elettrica, linea di contatto, illuminazione e forza motrice,
- il Gruppo C per i sistemi di segnalamento, automazione e telecomunicazioni,
- il Gruppo D per i sistemi di ventilazione, antincendio, aggottamento e condizionamento.

Per quanto mi riguarda, sono stato inserito nel Gruppo C e le prove a cui ho assistito con maggiore interesse sono state la prova di inseguimento treni e la prova di sagoma limite (anche se questa non era prettamente afferente al mio gruppo).
La prova di inseguimento treni è volta alla verifica del corretto funzionamento del sistema di distanziamento e di controllo automatico della marcia del treno. Ogni treno presente in linea occupa una sezione di blocco, cioè un tratto di binari isolati elettricamente da quelli attigui, collegati da un solo lato ad un generatore di tensione: quando un treno entra in una sezione di blocco, si chiude il circuito formato dalle due rotaie, dal generatore e dal primo asse del veicolo e quindi esso "segnala" al posto centrale la sua presenza.
Conseguentemente il sistema di distanziamento del PCO, il Posto Centrale Operativo, impedisce in modo automatico l'ingresso di altri treni in quella sezione (e per questioni di sicurezza anche in quella che sta dietro al treno).
Pertanto, dopo aver percorso con un treno tutta la linea per verificare che i codici captati in cabina (ovvero le "istruzioni" di guida per il macchinista) fossero congruenti con quanto indicato negli elaborati di progetto riguardanti il segnalamento, la prova ha previsto un vero e proprio inseguimento tra due treni: il primo con funzione di "occupazione" delle sezioni di blocco di cui si compone la linea, il secondo per verificare che i segnali che arrivano in cabina (ed eventualmente i segnali luminosi fissi) fornissero correttamente l'indicazione che la linea era occupata dal treno precedente, impostando quindi a bordo un codice di via impedita (velocità ammessa pari a zero).
La prova di sagoma limite è invece stata condotta per verificare che la sagoma dinamica dei treni, che tiene conto delle possibili oscillazioni del veicolo durante la marcia, non interferisse con ostacoli fissi presenti lungo la linea,

Foto di Claudio Bellini

come segnali luminosi, bordo delle banchine di emergenza, impianti antincendio, ecc. La sagoma di verifica - secondo quanto previsto dalla normativa - è ottenuta considerando dei franchi laterali rispetto alla sagoma statica dei veicoli, che vengono simulati attaccando delle "alette" di polistirolo sulla carrozzeria in corrispondenza di alcuni punti significativi, quelli che nelle curve sporgono maggiormente, ovvero i bordi superiore ed inferiore della cassa su entrambe le testate dei veicoli (per le curve esterne) e a centro cassa (per le curve interne).

Per l'occasione sono stati provati due treni (uno di prima generazione ed uno di seconda) entrambi in composizione tripla, la massima ammessa alla circolazione sulla metropolitana di Genova: un evento più unico che raro in quanto per il momento la circolazione in composizione tripla non è prevista.

Entrambe le foto di Claudio Bellini

Nel frattempo, si sono svolti contemporaneamente i lavori di tutti e quattro i Gruppi tecnici di supporto e la Commissione di Agibilità, dopo un periodo pre-esercizio iniziato il 4 dicembre, ha concluso il suo lavoro il 19 dicembre, rilasciando il Nulla Osta di fini della sicurezza per l'apertura all'esercizio: come è noto, tre giorni dopo - il 22 dicembre 2012, il giorno dopo la "fine del mondo" - la stazione di Brignole è stata aperta al pubblico, avviando in tal modo l'esercizio sull'intera linea Brignole - Brin.

Claudio Bellini

Passione modellismo

Model Expo Italy, buon successo di pubblico a Genova

Si è svolto lo scorso 1 e 2 dicembre, e si è tenuto alla Fiera di Genova, un interessante evento per gli appassionati di modellismo genovese: Model Expo Italy.

Negli spazi del Padiglione B sono dunque stati allestiti plastici ferroviari e militari, piste di automodellismo e spazi per aeromodellismo.

Immancabile anche la parte commerciale, con molte ditte, espositori e negozianti specializzati presi d'assalto da appassionati in cerca del prodotto raro o semplicemente del prezzo più basso, particolarmente inseguito in questi tempi di crisi.

La parte certamente più scenografica e più ricca è stata certamente quella relativa ai plastici ferroviari, con molte "maquettes" esposte da diversi gruppi fermodellistici anche da altre Regioni.

La palma d'oro per la lunghezza, le tematiche e la perfezione dei dettagli certamente spetta al plastico del Gruppo fermodellistico di Piombino. Nella foto 1 ripresa dall'alto si evidenzia in modo impressionante lo sviluppo lineare e la lunghezza del plastico.

Semplice, ma molto realistico per le proporzioni e molto curato nei dettagli il plastico del gruppo di Cherasco che raffigura un tipico paesaggio ferroviario piemontese, riproducendo una delle linee secondarie che purtroppo nella realtà sono sempre più oggetto di tagli e soppressioni (foto 2). Anche i fermodellisti di Pavia hanno sfoggiato il loro interessante plastico di tipica ambientazione agricola padana (anche qui una rete ferroviaria secondaria) (foto 3 e 4).

Non poteva tuttavia mancare la presenza di alcuni gruppi modellistici della nostra città. Il Gruppo Fermodellistico Genovese che festeggia quest'anno i suoi 60 anni di vita, ha esposto un plastico modulare nel quale è stato riprodotto un piccolo deposito locomotive/automotrici con ambientazione anni '60-'70 (epoca III-IV secondo i criteri fermodellistici) (foto 5), collegato ad una rete di notevole sviluppo (foto 6).

Più originale la scelta del Gruppo di Quinto che ha mostrato un plastico di ambientazione americana (foto 7 e 8), tema non molto in voga tra gli appassionati italiani, da sempre molto tradizionalisti nel raffigurare le linee nostrane o tutt'al più, materiale rotabile di amministrazioni ferroviarie limitrofe.

Hanno completato il panorama alcune scenografie di tema automobilistico (foto 9) e, soprattutto, militare.

Gli appassionati del genere guerresco sono infatti moltissimi e hanno potuto ammirare alcuni plastici di notevole fattezza e di attenta cura dei particolari. Su tutti quello raffigurante la città proibita di Pechino, davvero ragguardevole per dimensioni e ambientazione storica (foto 10).

1

2

3

4

5

6

Figura 1 (sopra) e 2 (sotto)

In definitiva, personalmente esprimo un giudizio positivo su questa manifestazione.
Considerato che a Genova non sono molte le occasioni d'incontro tra espositori, commercianti e appassionati di modellismo, devo dire che, grazie soprattutto ad una collocazione che permette ampi spazi e quindi consente sviluppi di piste, plastici e banchi di prova, la mostra ha dato un esito soddisfacente.

Speriamo che non rimanga, come è avvenuto tante altre volte a Genova, un episodio isolato, ma che possa diventare un appuntamento fisso per gli appassionati del settore.

Paolo Carbone

(tutte le foto sono di Paolo Carbone)

7

8

9

10

OpenStreetMap

Progetto in stile "wiki" che vuole raccogliere grazie ai contributi dei suoi utenti la più grande raccolta di dati geografici del mondo, i quali vengono poi resi disponibili liberamente a tutti, al solo 'costo' di dire che quei dati che abbiamo usato derivano dal progetto. E si può usare anche in ambito trasportistico...

Nato nell'Agosto del 2004 ad opera di Steve Coast, giovane ingegnere inglese, si è evoluto nel tempo fino a diventare un credibile concorrente dei fornitori di dati commerciali (come TeleAtlas).

Tutti gli utenti possono contribuire semplicemente registrandosi e sfruttare uno dei vari programmi disponibili per modificare i dati esistenti ed inserirne di nuovi, solitamente derivati o da uscite sul territorio (con GPS, device con modulo GPS, o semplicemente carta e penna (i Walking Papers sono delle mappe facilmente stampabili per annotare i dati sul campo e successivamente riutilizzarli) o da sorgenti autorizzate (foto satellitari Bing, Portale Cartografico Nazionale, dati aperti sotto certe licenze compatibili o dietro autorizzazioni esplicite).

Essendo un progetto aperto a tutti e senza limiti definiti a livello di rappresentazione, chiunque può decidere di mappare i propri interessi o inventare sistemi di rappresentazione per qualunque caratteristica fisica, dall'albero di acacia fino al giardino zoologico e alle sue singole gabbie (nell'immagine, lo zoo di Berlino).

L'utente che si avvicina al mondo OpenStreetMap non deve possedere conoscenze specifiche in quanto sono a disposizione molte risorse che svolgono il ruolo di “guida” (una fra tutti, LearnOSM ed anzi, nel caso di ulteriori dubbi c'è una comunità disponibile e raggiungibile con diversi mezzi (messaggi, email, chat).

I dati vengono resi disponibili in svariati formati sotto la nuova licenza ODBL, che permette il riutilizzo dei dati e, nella maggioranza dei casi, chiede all'utilizzatore di contribuire eventuali aggiunte sostanziali. Se visitare un sito che utilizza mappe OSM, troverete la dicitura “Dati © OpenStreetMap Contributors” poiché soddisfa uno dei requisiti della licenza (l'attribuzione).

Le immagini (sia quelle che compongono le mappe navigabili, sia eventuali mappe complete) invece sono in genere rilasciate sotto la licenza CC-BY-SA (la stessa di Wiki-

pedia per intenderci).

I sistemi di trasporto.
Tutti gli oggetti sono rappresentabili da un punto (le due coordinate latitudine e longitudine), una linea (un insieme di punti) o da una relazione (un insieme di punti e linee con determinati ruoli), a cui sono associati delle coppie dette tag composte da una chiave e un valore.
Pertanto possiamo trovare sulla mappa i parcheggi (più ulteriori particolari che descrivono la capacità e la tipologia), la viabilità (dalle autostrade ai sentieri di montagna, ma anche i binari del trasporto su rotaia), e anche gli itinerari (in questo caso una applicazione delle relazioni è proprio quella di comporre i vari tratti che costituiscono percorsi).

Guardando Genova, possiamo vedere mappati:
- il porto, con tutte le linee navali commerciali (relazioni di tipo route=ferry), i binari e le strade interne (highway =service);
- la ferrovia con tutte le fermate e i binari;
- la metropolitana con la fermata di Brignole già da tempo inserita come in costruzione;
-quasi tutte le fermate dell'autobus e (alcune) linee, più i vari impianti ettometrici;
-gli stalli per le biciclette, il bike sharing e il car sharing (quest'ultimo grazie alle informazioni rilasciate dalla società).

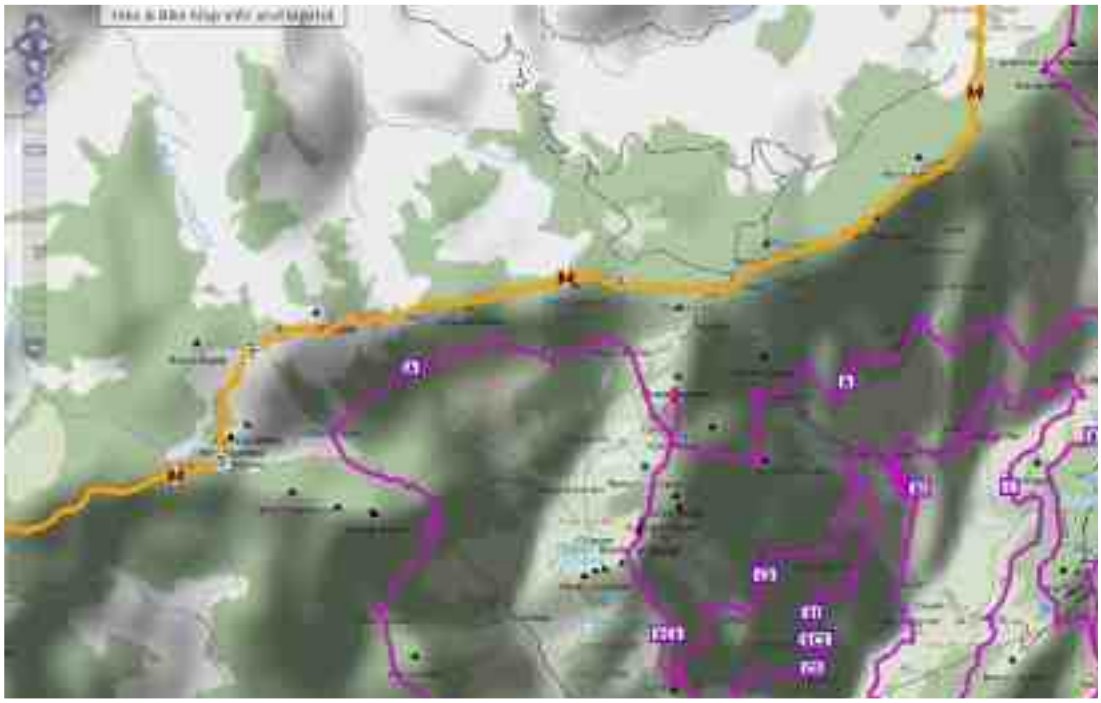
Se guardiamo altre città, come Torino, sono state utilizzate le informazioni che la

LINK DI RIFERIMENTO:

OpenStreetMap (www.openstreetmap.org)
LearnOSM (www.learnosm.org/home-2/)
ÖPNVKarte (www.openbusmap.org/)
OpenTripPlanner (http://opentripplanner.com/)

Sito della comunità italiana (http://blog.openstreetmap.it/)
Wikipedia (http://wiki.openstreetmap.org/wiki/IT:Main_Page)
Mailing list ligure (http://lists.openstreetmap.org/listinfo/talk-it-liguria)
Pagina Facebook italiana (http://www.facebook.com/OpenStreetMap.Italia)

pubblica amministrazione e la società dei trasporti hanno rilasciato come dati aperti (ovvero dati che possono essere usati rispettando una licenza libera, in questo caso la licenza prevedeva solo l'inserimento dell'informazione che quei dati sono presi da quelli forniti dall'ente), e quindi l'informazione presente è completa ed aggiornata. Questo porta ad applicazioni interessanti che vediamo nei paragrafi successivi.



Rappresentare il mondo.
Una volta che le informazioni sono state inserite nella base di dati, possono essere liberamente utilizzate (rispettando la licenza), ad esempio per produrre una mappa che evidenzia determinati aspetti.
Ci sono mappe generiche che puntano ad essere 'belle' in generale (Mapquest Open, MapBox Streets usata dall'applicazione Foursquare), e mappe orientate a particolari utilizzi, come l'escursionismo (hiking.lonvia.de e hikebike .de da cui è preso lo screenshot nella zona sopra Arenzano) e i trasporti (ÖPNVKarte).

Utilizzare i dati.
Oltre alle visualizzazioni, i dati si possono usare per produrre applicazioni alternativamente a quelle ufficiali: in Olanda ad esempio la Nederlandse Spoorwegen N.V. (le ferrovie dei Paesi Bassi) ha un servizio simile al nostro Viaggiatreno, ma fornisce al pubblico anche un metodo facile per richiedere posizioni ed orari dei treni (intendendo un metodo usabile da programmatori esterni per accedere ai loro dati): questo ha dato la possibilità di produrre un servizio, il termine tecnico è mashup, che mostra in tempo reale posizioni e ritardi dei treni su Open StreetMap
Se conoscete Google Transit (il servizio che presenta gli orari dei mezzi su Google Maps), dovete sapere che ad esso esiste una alternativa libera chiamata OpenTripPlanner, il cui funzionamento è lo stesso perchè richiede un feed GTFS, un file in un formato inventato da Google che rappresenta le linee e gli orari di un servizio di trasporto pubblico: se l'AMT volesse rifare il suo sito, potrebbe scegliere di farsi il servizio in casa invece di redirezionare gli utenti su un sito esterno ogni volta che devono consultare una linea! Il planner della TriMet, l'azienda di Portland (USA), usa la combinazione OTP+OSM.

Stefano Sabatini

Progetto Pedibus di Trieste

Forme di mobilità alternativa

Piedibus: quando l'autobus diventa... umano!

Sentendo la parola "Piedibus" immagino che la maggior parte di voi lettori abbia immediatamente pensato ad un "autobus con i piedi".

Beh, vi posso dire che tutto sommato non si tratta di un pensiero che si discosta molto dalla realtà!

Dunque, il progetto Piedibus (composizione tra pedi -a piedi- e bus -autobus-) viene introdotto per la prima volta in Danimarca negli anni Novanta. Ha subito un notevole successo, trovando una concreta applicazione non solo nel Nord Europa ma anche negli USA. Negli ultimi anni si sta diffondendo rapidamente in anche tutta l'Italia, in particolare in Liguria, Lombardia ed Emilia-Romagna, anche se il comune italiano pioniere è stato quello di Padova. Il Piedibus consiste in un tipo di mobilità alternativa caratterizzato da un gruppo di bambini che si recano a scuola a piedi, ovviamente con la supervisione di alcuni adulti che svolgono il ruolo di "autisti".

Il percorso è costituito da alcune fermate predefinite e segnalate da appositi cartelli; in alcuni comuni particolarmente estesi è presente più di una linea. Nella maggior parte dei casi il Piedibus è gestito da genitori volontari che, a turno, assicurano il servizio per i loro figli.

Questa iniziativa nasce innanzitutto con il nobile obiettivo di promuovere l'attività fisica dei bambini, anche in considerazione del sempre più diffuso fenomeno dell'obesità infantile. Inoltre, con questo tipo di vettore i bambini riescono a socializzare meglio tra di loro e a migliorare la propria autostima, come dimostrano alcuni studi che sono stati effettuati su un certo campione di scolari che usano regolarmente il Piedibus. Infine, fattore di non poco conto, viene ridotto significativamente il traffico veicolare nei pressi delle scuole, permettendo così una viabilità molto più fluida.

Il Piedibus si può considerare a tutti gli effetti un ottimo esempio di mobilità ecologica: infatti, riducendo il numero di veicoli privati sulle strade, anche le emissioni di CO^2 vengono drasticamente ridotte. Proviamo, giusto per esempio, a calcolare quanti kg di CO^2 si potrebbero risparmiare nel corso di un anno scolastico se un'intera classe di 20 alunni si muovesse col Piedibus anziché con un proprio mezzo. Esiste una formula apposita per il calcolo della quantità di CO^2 prodotta in un giorno; essa risulta essere: kg di CO^2 = (km percorsi) × F, dove supponiamo che i km percorsi tra andata e ritorno siano appena 3; F è il fattore di emissione di CO^2 di un determinato mezzo e per un'automobile vale all'incirca 0,24 kg di CO^2/km.

Possiamo quantificare il risparmio di CO^2 giornaliero da parte di un singolo alunno nella seguente maniera in 0,72 kg di CO^2. Questo valore moltiplicato per i 20 alunni e per i 200 giorni di scuola previsti, significa ben 2880 kg, ovvero quasi 3 tonnellate, di CO^2 risparmiati in un anno da un'intera classe! Anche noi cittadini comuni possiamo fare qualcosa di ecologico per l'ambiente, con uno sforzo tutto sommato davvero esiguo. Per cui, cari genitori, provate ad applicare questa buona iniziativa anche nelle scuole dei vostri figli.

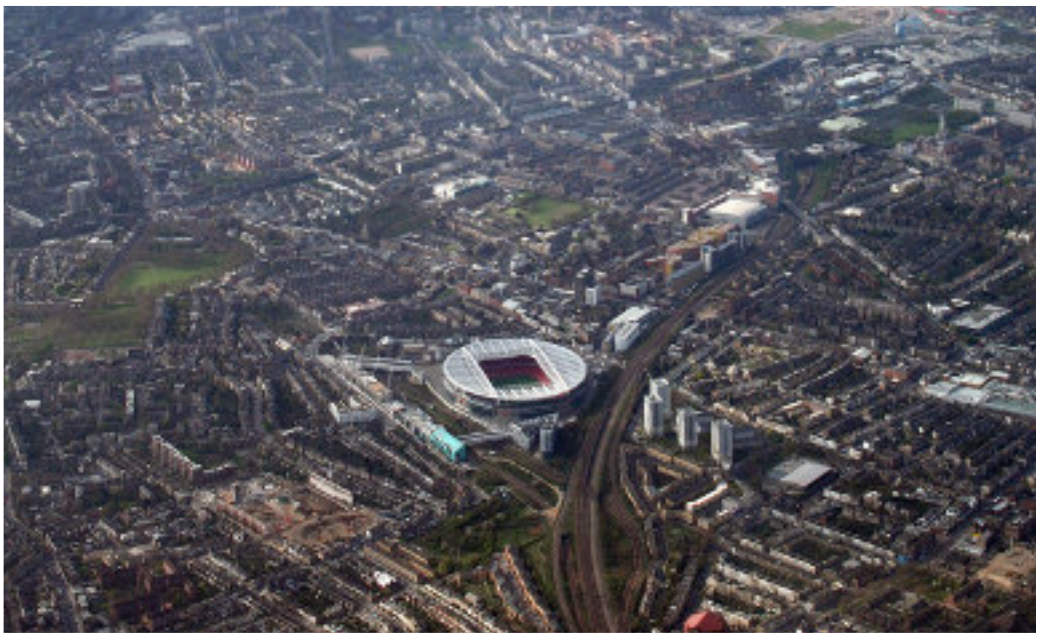
Flavio Giuffra

Footy & Subway

Gli stadi di calcio, nel resto d'Europa spesso di proprietà delle società che li utilizzano, sono dei grandissimi poli attrattivi spesso non solo durante le domeniche sportive. Il nuovo stadio di Genova potrebbe entrare a far parte di questi fortunati esempi europei, senza dimenticare il nostro amato Luigi Ferraris. E a Londra come funziona?
Ecco come, in questo viaggio londinese breve.

Tifosi Chelsea in festa a Fulham Broadway

Da fine 2012 sembra che il nuovo tormentone per l'anno che verrà sarà il nuovo stadio di Genova, progetto fortemente voluto dalla famiglia Garrone proprietaria dell'UC Sampdoria, e la recente idea di realizzarlo nelle aree della Fiera di Genova. Tralasciando commenti di fede calcistica, di necessità o meno di spendere tali cifre in un momento difficile come questo vorrei focalizzare l'attenzione sul ruolo che la mobilità assume in relazione ad un polo attrattivo così particolare, come uno stadio di calcio. Innanzitutto ci tengo a sfatare il mito degli stadi fuori dai centri urbani, chi si interessa minimamente di calcio sa perfettamente che la maggior parte degli stadi si trova all'interno del tessuto urbano cittadino questo sia in Italia sia all'estero. Chi scrive ha avuto modo negli ultimi dieci anni di visitare stadi italiani e stranieri e quasi tutti si trovavano all'interno della città, diventando soprattutto all'estero un simbolo, un valore per la comunità. Lo stadio di Marassi, croce e delizia per chi abita in Val Bisagno, è interamente inserito del tessuto urbano, in un punto particolarmente infelice stretto tra il fiume, vie di grande importanza per il quartiere e persino la casa circondariale, rendendo i weekend spesso molto problematici per chi abita a ridosso di questa struttura. Come ben sappiamo la Val Bisagno non ha, per ora, un sistema di trasporto pubblico pesante dedicato e anche raggiungere lo stadio per la partita domenicale si trasforma spesso in un'autentica caccia al posteggio, in una selva di auto e moto. Il servizio AMT speciale garantisce invero un buon servizio



Prospettiva aerea dell'Emirates Stadium dell'Arsenal, dentro al tessuto urbano

navetta con le principali zone della città (BM da Molassana, CM da Caricamento, KM da piazzale Kennedy nel quartiere Foce e SM da Stazione Principe) oltre alle normali linee in transito nei dintorni dello stadio che permettono, in parte, di scaricare il peso di ulteriori mezzi privati sull'area. Per chi non si fa spaventare da qualche decina di minuti di cammino è possibile anche utilizzare il treno, con discesa a Brignole e ormai da alcune settimane anche la metropolitana scendendo al capolinea di Borgo Incrociati. Nei sogni della nostra associazione la metropolitana potrebbe trovare nuova linfa raggiungendo proprio lo stadio, ma anche il celebrato (e troppo presto dimenticato) dibattito pubblico proponeva la soluzione tram che avrebbe intercettato gioco forza il pubblico calcistico domenicale.

Lo spostamento eventuale dello stadio alla Fiera apre quindi due problemi di fondo: il primo è che ne sarà dei progetti per la Val Bisagno, in quanto eliminando il flusso domenicale si perderebbe un buon grimaldello per scardinare le resistenze degli scettici per un futuro prolungamento della metropolitana verso lo stadio (anche se il bacino di utenza della Val Bisagno merita a prescindere un vettore dedicato, tram o metropolitana che sia) e il secondo è come creare un vettore per non isolare questa nuova struttura in un'area al momento servita, poco e male solo dalla linea 31.

Vero che le navette domenicali dovrebbero solo cambiare percorso, e per gli amanti delle passeggiate resterebbe valida la scelta di scendere nelle stazioni di Brignole ma questo progetto, che a quanto pare dovrebbe essere particolarmente avveniristico meriterebbe allora anche un collegamento degno di questo nome, tanto più che il nuovo stadio dovrebbe essere sullo stile inglese, ovvero in grado di attirare flussi non solo in occasione dei match calcistici. Ecco allora forse una linea tramviaria potrebbe davvero divenire una soluzione la quale, partendo dall'alta val Bisagno e costeggiando il torrente, correrebbe veloce verso la Foce, intercettando la linea metropolitana a Brignole. Questi ragionamenti mi hanno portato a riflettere su come anche la mobilità calcistica abbia un suo peso e, visto che si parla spesso di modello inglese, mi sono chiesto: in Inghilterra come funziona?

Vecchia foto in cui i tifosi raggiungono il L. Ferraris con un mezzo AMT

In un futuro forse molto lontano questa scena sarà possibile, un tram raggiunge la delegazione di Prato, passando davanti al Ferraris

Tifosi Chelsea scortati dalla polizia a cavallo fuori dalla loro stazione della Tube

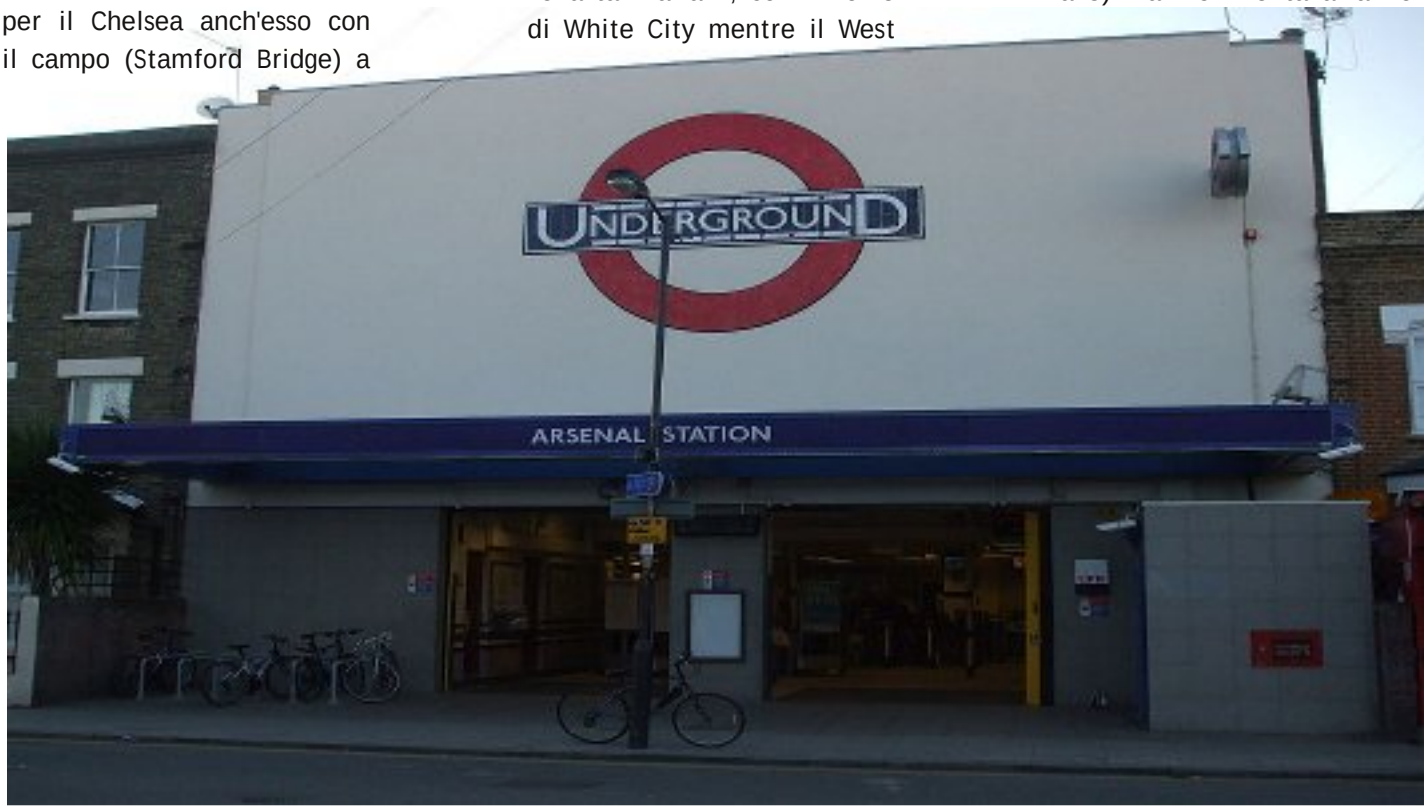
La città di Londra conta al suo interno quattordici stadi, tutti di proprietà delle società che li utilizzano (il Luigi Ferraris, invece, è di proprietà del Comune e le società genovesi pagano una quota per utilizzarlo) che militano per la maggior parte nella serie A inglese (chiamata Premier League).

Questi stadi sono dei veri templi del calcio contemporaneo e attirano decine e decine di migliaia di persone tutte le volte che la squadra scende in campo, oltre ad essere anche spesso contenitori di attività legate al mondo calcistico ma anche congressuale ed economico della zona in cui sorgono.

Lo stadio dell'Arsenal (dal 2006), l'Emirates Stadium che ha preso il posto del compianto Highbury, ha ad esempio una fermata dedicata sulla linea Piccadilly di cui condivide anche il nome con la squadra (Arsenal) ed essa si trova a meno di cinque minuti di cammino dall'ingresso del campo, discorso analogo per il Chelsea anch'esso con il campo (Stamford Bridge) a pochi passi dalla stazione Fulham Broadway sulla District Line.

Non si tratta di casualità dovute alla fama di queste società calcistiche, perchè questa situazione si mantiene anche per le squadre meno note ai non appassionati.

Il Queens Park Ranger, che alcuni ricorderanno per l'avventura calcistica del noto Briatore, ha la propria fermata sulla Central Line, nella zona tariffaria 2, con il nome di White City mentre il West Ham accoglie i propri tifosi ad Upton Park (ha infatti lo stesso nome dello stadio) che svolge servizio su due linee District e Hammersmith and City. Persino il Leyton Orient, squadra che sicuramente pochi dei nostri lettori conosceranno, ha la propria fermata di metropolitana che si chiama (ovviamente) Leyton. Posizionato sulla linea Central questa piccola stazione è già considerata periferia (zona 3) ma movimenta all'anno



La fermata presso lo stadio dell'Arsenal

qualcosa come 12 milioni di passeggeri, quindi quasi 35 mila al giorno oltre ai pochi tifosi della squadra locale.
Il Tottenham invece non ha una stazione della metropolitana dedicata, infatti nelle immediate vicinanze troviamo la fermata ferroviaria di White Hart Lane servita dalla Greater Anglia, compagnia che serve la Grande Londra e l'est dell'Inghilterra. I giorni della partita da Liverpool St. partono molti treni speciali che, saltando le fermate intermedie, consentono un rapido arrivo allo stadio. La squadra del Fulham possiede lo stesso nome di una fermata precedentemente citata ma questa volta la stazione ha nome differente da quello del team calcistico. La fermata per il Craven Cottage è infatti Putney Bridge, posizionata sulla District, nelle immediate vicinanze del Tamigi, ostacolo che non ha bloccato l'espansione della sotterranea londinese. Le altre squadre londinesi, quasi tutte di grande e celebre storia militano ormai in campionati minori che in Italia solo gli appassionati seguono, sono posizionate nelle zone esterne della conurbazione londinese e sono servite da servizi ferroviari. Ciò che resta dopo questo breve viaggio è la certezza che tali poli attrattivi richiedono sistemi di trasporto dedicati, e la cronica mancanza di programmazione che la nostra città (ma l'Italia in generale) possiede rischia di far perdere l'ennesima occasione per dotarci di un sistema funzionale e funzionante.

Davide Vallese

Upton Park e indicazioni per lo stadio

Tifosi di Liverpool raggiungono Londra Euston

Calca di tifosi dell'Arsenal nella stazione per raggiungere lo stadio Emirates

SISTEMI EUROPEI
IL MIRACOLO PRAGHESE

Praga è diventata uno dei cardini del turismo europeo, e se ne comprendono facilmente le ragioni: uscita quasi indenne dall'ultima guerra, la capitale ceca conserva un fascino particolare, con la sua secolare stratificazione di stili e di architetture, e la sua invidiabile posizione geografica.

Vettore	Linee	Km. rete	Stazioni/ Fermate	N° mezzi	Pass. /Anno (x 1000)	Pass. /Giorno (base 360gg)	I.P.R.(*)
METRO	3	59,4	57	635	578.515	1.606,986	466
TRAM	33	620	143	931	345.485	959,680	278
BUS	319 (176)	1212	2310	1714 (1160)	334.646	929.672	269
ESKO (S-Bahn)	17	=	226	=	18.126	50.350	15
BATTELLI	6	=	14	6	492	1366	0,4
Totale			2.750		**1.277.264**	**3.547.000**	**1028,4**

(*) = Indice di Produttività Relativa (viaggi per abitante/anno) (dati 2010)
I dati in parentesi si intendano riferiti all'area solamente urbana.

Nelle sue qualità vanno comprese l'organizzazione dei servizi pubblici, e in particolare dei trasporti. Sotto questo profilo, Praga si pone ai vertici europei per la produttività relativa del TPL, come si può osservare dalla tabella in alto. Come si vede i dati sono importanti anche in termini assoluti: la metro porta oltre 1.600.000 passeggeri al giorno, i mezzi di superficie sfiorano i due milioni: ma sono i dati relativi a porsi in vetta alle statistiche internazionali: ogni abitante di Praga (neonati e vegliardi compresi) effettua oltre mille viaggi all'anno (quindi quasi tre al giorno) sui mezzi del TPL, e 466 sulla sola rete metro (record mondiale).

L' aspetto stupefacente è che questi risultati sono stati ottenuti con una rete di metropolitana relativamente contenuta (tre linee per quasi 60 km, la rete è più piccola di quella di Milano) e piuttosto recente (la prima tratta è stata aperta nel 1974).

La rete di superficie è basata soprattutto sul tram (24 linee) che opera sia in centro che in periferia, mentre i bus sono relativamente scarsi in centro, ma operano una fondamentale funzione di collegamento verso le periferie (a partire dalle stazioni metro e dai capolinea tranviari) e tra le periferie stesse.

La ferrovia urbana è ancora in fase embrionale, anche se le potenzialità – in termini di infrastrutture come di domanda passeggeri – vi sono tutte.

L'impianto della rete di TPL è razionale ed intuitivo: le tre linee di metro attraversano il centro provenendo da opposte periferie e si incrociano in tre differenti punti ai margini del nucleo storico.

Anche le linee tranviarie hanno andamento diametrale, e in pratica non vi sono capolinea in centro. I tram sfiorano la zona storica di Starè Mesto e attraversano Novè Mesto, sulla sponda destra della Moldava, mentre sulla sponda opposta attraversano il celeberrimo quartiere di Malà Strana, ai piedi della collina del Castello, e aggirano a monte il Castello stesso, lambendone gli edifici storici.

Foto tratta da wikipedia.cz

Lo sviluppo delle periferie, negli ultimi trent'anni è stato molto intenso, e lo sviluppo degli assi infrastrutturati ha seguito – se non in molti casi preceduto – questo sviluppo. La metro ha raggiunto le città satelliti a sud-ovest (linea B), a sud est (linea C) e a nord est (linea C). Le linee tranviarie hanno raggiunto quartieri periferici come Repy, Pankrac, Dablice. A partire dagli anni novanta sono state realizzate estensioni in sede protetta verso Modřany (1995) e verso Sidliště Barrandov, con stazioni simil-metro che nella struttura ricordano molto la nostra stazione metro di Brin (2003). La straordinaria attrattività del TPL praghese è quindi da ricercare nell'accurata pianificazione e nel mantenimento del servizi di superficie al progredire della metro: le ultime chiusure di linee tranviarie risalgono al 1980/85, quando i binari vennero eliminati da piazza San Venceslao (che, come molti sanno, è un largo viale di 650 m) e dal viale dei fossati (Na Prikopè) che circonda il centro storico della città vecchia (Starè Mesto): una decisione sulla quale molti praghesi vorrebbero ritornare, e infatti il ripristino del tram sui fossati è uno dei temi più dibattuti in campo trasportistico.

Qualunque ne sia la ragione, valori di utilizzo del TPL come questi non hanno paragone, e non hanno prezzo: sarà uno dei centri turistici più gettonati in Europa, sarà una capitale con tutte le funzioni superiori correlate, sarà interessata da un fortissimo flusso di pendolari, ma una città di un milione e duecentomila abitanti che trasporta ogni giorno tre milioni e mezzo di passeggeri sui suoi mezzi pubblici non può che costituire un modello e un investimento virtuoso in sé, a prescindere dalla qualità tecnologica delle reti.

Questi numeri sono stati ottenuti con mezzi tenuti impeccabilmente ma non certo all'avanguardia (gran parte dei treni che circolano sulla metro sono spartani e indistruttibili "muli" di costruzione sovietica, in buona parte revampizzati; il parco tranviario è in gran parte costituito dalle famose Tatra T3 dalla caratteristica immagine vintage che rappresenta una nota di colore della città) , con servizi capillari ma che non "viziano" l'utente (su alcune tratte periferiche le fermate dei tram distano anche seicento metri), con nessun gadget tecnologico (le paline elettroniche sono agli esordi).

La risposta sta sicuramente nell' efficienza e nell' affidabilità del sistema, che comunque non perde un colpo.

Foto di Honza Groh

Foto tratta da wikipedia.cz

Qui, come e più che a Zurigo, a Goteborg, a Zagabria, vi è la dimostrazione che il migliore investimento per una rete di TPL è, a conti fatti, la pianificazione e l'efficienza: che a Praga sembrano coniugare la concezione welfariana del vecchio regime socialista e il rigore gestionale del modello asburgico.

Questo non significa che l'innovazione e gli investimenti strutturali siano messi da parte; la rete metro è comunque cresciuta negli ultimi anni: è in corso il prolungamento della linea A, è in progetto una quarta linea che dovrebbe snodarsi nella parte orientale della città, sono previste altre estensioni della rete tranviaria (tredici nuove sezioni per circa 30 km); sono in corso interventi strutturali per l'adeguamento delle fermate a e dei depositi ai nuovi tram a piano ribassato. Il rinnovo del parco mezzi, soprattutto nella consistente flotta di bus (oltre 1100 urbani) procede speditamente.

Sono state poi definite delle linee forti di bus (Metrobus), con percorsi protetti, esercite con bus articolati.
Vi è una validissima integrazione funzionale e tariffaria, che comprende tutti i vettori gravitanti sull' area della capitale (ROPID – Regionàlnì Organizàtor Pražskè Integrovanè Dopravy – Organismo Regionale per i trasporti integrati di Praga) che, oltre alla zona urbana centrale comprende sei zone concentriche esterne con tariffe differenziate, che sconfinano nella regione Boemia Centrale. Del consorzio di gestione fanno parte anche alcuni operatori privati, tra cui il gruppo Arriva.
Il sistema tariffario privilegia nettamente gli utenti fidelizzati: esistono biglietti a tempo da 30', da 90' , 24 h e 72 ore. Un mensile costa quanto cinque giornalieri, un annuale circa l'equivalente di otto mensili.

E gli ultrasettantenni viaggiano gratuitamente...

Tram a piano ribassato Skoda 15 C sulla Linea 18 – Fermata Hradčanskà - Foto di Honza Groh

In definitiva, vi sono tutte le premesse perché questo sistema possa porsi come un modello di eccellenza per il TPL europeo e non solo: la sfida per il futuro riguarda non solo gli interventi di modernizzazione della rete di superficie (adeguamento sedi e fermate tranviarie, diffusione delle paline informative elettroniche, minibus di quartiere e nel centro storico) e le estensioni in programma ma anche il mantenimento dei suoi invidiabili standard quantitativi, che rimangono subordinati alla stabilità dei finanziamenti: sarebbe una splendida occasione, per la politica comunitaria in materia trasportistica, di sostenere un'alternativa alle restrizioni indotte dai quei programmi di stabilità troppe volte presentati come inevitabili.

Massimo Palomba

Sopra: Tatra T3SUCS - Sotto: Tatra T6A5 - Foto di Honza Groh

5° Anniversario dell'Associazione

Gianpaolo Baratelli, Francesco Carboni e Flavio Giuffra raccontano la giornata a Casella per il nostro "compleanno". Le foto sono state scattate da diversi amici e partecipanti, che ringraziamo per la presenza e per l'affetto dimostratoci.

“Non si è mai troppo giovani o troppo vecchi per la conoscenza della felicità.
A qualsiasi età è bello occuparsi del benessere dell'anima. Da giovani come da vecchi è giusto che noi ci dedichiamo a conoscere la felicità. Per sentirci sempre giovani quando saremo avanti con gli anni in virtù del grato ricordo della felicità avuta in passato, e da giovani, irrobustiti in essa, per prepararci a non temere l'avvenire”.

Con queste parole di Epicuro, il nostro amico Gianpaolo descrive la splendida giornata passata il 17 novembre 2012 in quel di Casella per festeggiare il 5° compleanno dell’Associazione Metrogenova. Un’occasione davvero speciale, non solo per gioire di questo piccolo grande evento, ma anche per rilanciare con lo spirito giusto lo storico trenino della Ferrovia Genova-Casella, il cui futuro è sempre avvolto nell’incertezza.
Il clima alla partenza è gioioso e festoso, addirittura al nostro caro Francesco sembra quasi di partecipare ad una gita scolastica.

"Si, la definirei proprio così: sarà per il mezzo di trasporto usato, sarà per l'entusiasmo di guardare fuori dal finestrino in ogni stazione, ma personalmente mi è sembrata una gita scolastica, una bellissima gita scolastica, la "metrogita" a Casella con pranzo per l'anniversario della Associazione Metrogenova.

Un po' di attesa per raccogliere tutti i partecipanti, Cliobini (Claudio, ndr) che fa la conta per fare i biglietti, e poi via a prendere posto in un vagone tutto nostro, aspettando così di partire.

Appena partiti, tra gli scossoni del trenino, tutti a parlare. Molti si frequentano per ragioni di lavoro o amicizia, molti si vedono solo in queste occasioni, ma è bello vedere come tranquillamente si discute, si parla, come se ci si conoscesse da anni di persona: argomenti tecnici sul trasporto pubblico, curiosità varie del trenino stesso, le varie dispute su tram, metro o filobus, oppure sul bel sole che caratterizza la giornata o sulla quantità e qualità delle portate del menù del ristorante scelto per questa occasione. Arrivano le fermate: tutti in piedi ad aprire i finestrini, per vedere la bellezza del panorama, in alcuni casi il degrado delle stazioni, oppure solo per sentire l'aria più fresca della campagna.

Ed eccoci arrivati a Casella; il gruppo si divide: chi va in deposito, chi gira per le bancarelle del mercato tra l'aria davvero fresca (quasi fredda).

Ci unisce dopo poco davanti al ristorante l'aria non proprio frizzantina e ormai il languorino pensando alle prelibatezze del ristorante.

Entrati in sala, ci accoglie una stufetta che emanava un calore incredibile. Ed ecco arrivare tutte le portate, tutte squisite, tra i brindisi, le chiacchiere, le risate, i peperoncini infuocati che sotto la famosa frase di Fantozzi "E questo me lo pappo io!" fanno arrossire dal piccante i temerari che li assaggiano. Che dire… una bella domenica, come quelle di una volta, coccolati da tutto ciò che ci circonda.

Foto di gruppo e, controllando l'orologio, arriva l'ora di ripartire: che maratona culinaria! Si riprende il treno per il ritorno e gli scossoni che all'andata hanno acceso le conversazioni, probabilmente ovattati dalla sazietà, ci cullano fino alla stazione di Manin, tra le immagini incredibili di un tramonto bellissimo. Da ripetere anche non solo per un anniversario, ma per un motivo di incontro e allegria". Una giornata indimenticabile all'insegna della semplicità e dello stare insieme. Ancora tanti auguri Metrogenova e… 100 di questi giorni!

metrogenova MAGAZINE

Coordinamento editoriale e grafica numero 12:
Davide Vallese

Hanno scritto in questo numero:
Giampaolo Baratelli, Claudio Bellini, Paolo Carbone, Francesco Carboni, Luca Cianelli, Flavio Giuffra, Massimo Palomba, Stefano Sabatini e Davide Vallese.

Per info e contatti
info@metrogenova.com
redazione@metrogenova.com

Queste pagine sono da considerarsi parte del sito amatoriale www.metrogenova.com e non hanno scopo di lucro. Il pdf è di libera diffusione attraverso tutti i mezzi disponibili ma non è possibile usarlo a scopo commerciale o modificarlo.
Si prega di scrivere la fonte in caso di citazione.

Prima di stampare considerate l'impatto ambientale
Please consider the environment before printing this magazine

CHI SIAMO: ASSOCIAZIONE METROGENOVA

L'associazione nasce nel 2007, nella scia del preesistente omonimo sito internet Metrogenova.com, ad opera di un gruppo di persone appassionate non solo del trasporto pubblico ma, soprattutto, della propria città, per la quale auspicano un sistema di mobilità moderno, efficiente, a basso impatto ambientale, allineato a quanto già oggi riscontrabile in molte realtà europee con connotazioni di territorio paragonabili alle nostre. "Associazione Metrogenova" si pone quindi come associazione indipendente e senza fini di lucro finalizzata, per statuto, alla promozione del trasporto pubblico in Genova e nella sua area metropolitana, con particolare attenzione alla metropolitana, alla ferrovia e, in generale, ai sistemi in sede propria che garantiscano un elevato livello di mobilità sostenibile. In tale ambito, l'associazione organizza convegni ed iniziative, pubblica periodicamente questa rivista e, grazie alle proprie competenze specifiche, produce importanti studi quali, ad esempio, "Genova Mobilità 2020", liberamente scaricabile dal sito www.metrogenova.com, puntuale visione di ampio respiro su come potrebbe essere, e vorremmo un giorno fosse, il Trasporto Pubblico nella nostra città.
Se sei interessato e vuoi saperne di più, ti suggeriamo di visitare il nostro sito www.metrogenova.com. oppure di scriverci a info@metrogenova.com.

www.facebook.com/metrogenova