metrogenova.com magazine

Gratis
numero 2/2007

Rivista indipendente sulla metropolitana di Genova

Dossier
Un piano della mobilità per Genova

Fermata per fermata
Brin: storia, attualità e futuro

Ferrovia urbana
Il nodo di Genova

numero 2

I candidati sindaco **Enrico Musso e Marta Vincenzi** parlano dei loro programmi per il trasporto pubblico

Quale futuro per la metropolitana?

Lavori in corso
Aggiornamenti sulla De Ferrari–Brignole

Trasporto elettrico
Il filobus torna sulle nostre strade

Come eravamo
Il progetto di Cattaneo Adorno

Inoltre **Sondaggio:** quale priorità per l'estensione della metro?

Si andrà mai oltre Brignole?

Non è un gran periodo per la metropolitana e il trasporto pubblico genovese. Le elezioni da una parte pongono attenzione su questi temi con promesse e proposte più o meno intelligenti e sensate ma dall'altra il passaggio da una amministrazione all'altra ha fermato qualsiasi progetto, tutto in ferie in attesa della nuova giunta. L'unica cosa che si muove, pur con i classici tempi genovesi, è il prolungamento verso Brignole che, notizia recente, costerà ben cinque milioni di euro in più, la metà di questa cifra solo per i famosi ritardi dovuti ai ritrovamenti archeologici (ma in tanti si chiedono: non si potevano fare delle indagini preliminari come stanno facendo a Roma per la linea C?). Stanno partendo i lavori di scavo dal lato stazione Brignole ma i problemi rimangono tanti anche se i tre principali sono: gli spazi per la stazione a Brignole (non c'è ancora l'accordo per l'acquisizione di parte del palazzo delle Poste), i nuovi treni che finalmente ora hanno delle specifiche ben definite ma i circa 50 milioni di euro per acquistarli non ci sono, infine il nuovo deposito/officina per i treni a Dinegro che servirà per contenere anche quelli nuovi, anche questo non ha per ora finanziamenti e tempi certi di realizzazione.

Dal termine dei lavori a Brignole inizialmente stabilito per il 2009 siamo già passati al 2010 e qualcosa ci lascia presagire che tra un po' si parlerà di 2011, sperando di non andare avanti con il conteggio. Inoltre nubi minacciose si addensano sui futuri prolungamenti della metropolitana, entrambi i candidati sindaco sembrano puntare sul tram quale cura per tutti i mali del trasporto pubblico genovese, anche AMT/Transdev sembra dello stesso parere e noi ci domandiamo: i treni della metropolitana andranno mai oltre Brignole? nessuno ha un progetto preciso, si naviga a vista, una situazione francamente intollerabile. Dieci anni di giunta Pericu non hanno prodotto un piano per la mobilità urbana se non un documento presentato in sordina, quasi di nascosto, proprio prima di chiudere e andare a casa. Una bella fabbrica dei sogni che non è stata nemmeno discussa in giunta. Veramente poco serio.

Speriamo nel nuovo sindaco e nella sua squadra per dare l'approvazione a un piano della mobilità concreto su cui ci si possa basare per i prossimi dieci anni, così potremo sapere finalmente se a Marassi o San Martino ci arriveremo in metrò o con il tram. Noi naturalmente speriamo ancora di poterci arrivare in metro o che tecnici e amministratori coraggiosi e competenti possano trovare soluzioni tecnologicamente evolute per far convivere, rendere integrati ed efficienti metropolitana, tram e treno che in molte città europee possono essere considerati un'unica entità.

Se la logica economica sarà il solo metro di giudizio (scusate il gioco di parole) è purtroppo probabile che la nostra metrò rimarrà un opera incompiuta con il tram a completare il suo percorso anche se noi speriamo ancora in una regia pubblica che possa compensare questa visione per il bene futuro della città e dei suoi abitanti.

La redazione di www.metrogenova.com

Sarzano/S. Agostino

arzano/S. Agostino
ANSALDO
22

Le vostre opinioni e segnalazioni dal nostro forum collegatevi a **www.metrogenova.com** e dite la vostra!

Opinioni raccolte dallo staff

Keynesian: La metropolitana così com'è oggi è sicuramente bella e funzionale, anche se la linea è ancora poco estesa e copre solo una piccola parte della città. La 'mia' metropolitana ideale a Genova dovrebbe rispondere a questi requisiti: una linea capillare e un interscambio efficiente. Al primo requisito la nostra metropolitana risponde per ora solo in parte, anche se le stazioni di De Ferrari, Sarzano, San Giorgio, Darsena e Principe (in attesa di Corvetto a completare l'opera) permettono di raggiungere la quasi totalità del centro storico e attualmente trovo che questo sia il vero punto di forza della nostra metropolitana. Se si vuole che la metro diventi un mezzo essenziale nel sistema di trasporto urbano è necessario estendere la linea, a Levante verso San Martino e Marassi, a Ponente verso Sampierdarena e magari fino a Cornigliano e all'aeroporto.
Riguardo all'interscambio: attualmente è il punto debole. L'apertura della stazione a Brignole sarà da questo punto di vista di vitale importanza. Un'idea potrebbe essere la realizzazione di un grande parcheggio per le auto nella zona dell'aeroporto, creando un importante punto di interscambio alternativo alla ferrovia (già presente in corrispondenza di Principe e Brignole). In questo modo si garantirebbero molteplici servizi: interscambio autostrada/metropolitana, aeroporto e quartiere di Sestri collegati al centro dalla metro, prossimità al futuro polo tecnologico che sorgerà agli Erzelli.

MaxDoriaFan: Personalmente riterrei utile l'adozione, a bordo delle vetture, di un sistema di avviso acustico delle fermate. Basterebbe, ad esempio, un banale: "Prossima fermata De Ferrari". E' così difficile e dispendioso?

Ralco: Per come la vedo io, il pregio della Metro Genovese (quando arriverà a Brignole) sarà l'aver realizzato un passante rapido di attraversamento del centro cittadino, cosa non facile, vista la conformazione della città, con fermate "importanti". Il limite fondamentale attuale è la bassa fruibilità per ridotta estensione verso la periferia: oggi come oggi la metro serve quasi esclusivamente per trasportare passeggeri dalla val Polcevera in centro e viceversa. Non penso che l'arrivo a Brignole cambierà radicalmente la situazione. La vera utilità della metro genovese non è infatti il trasporto centro-centro (il centro città non è poi così esteso) quanto quello periferia-centro e periferia-periferia. Realizzato il lavoro più complesso (il passante Di Negro-Caricamento-Brignole) occorrerebbe quindi valorizzarlo pienamente aprendo in via prioritaria alle direttrici del levante e della val Bisagno, oltre che di Sampierdarena.

Benjan: il metrò genovese ha un grosso difetto: non collega le periferie al centro.
Su 7 stazioni solo una (Brin) serve un quartiere periferico... mi sembra un po' poco. D'altro canto estendere il metrò costa molto e richiede tempi lunghi. La soluzione allora dovrebbe essere trasformare in metro le linee FS Voltri-Nervi e Brignole-Pontex che servono già capillarmente i quartieri periferici. Rimarrebbe scoperta la val Bisagno, sulla quale secondo me andrebbero concentrati gli sforzi di prolungamento del metrò. Ultima cosa: fondamentale a questo punto l'interscambio metro-FS; completare l'interscambio a Principe e non commettere mai più un errore/orrore simile!

MimiMetro (da Napoli): Dico subito che non mi aspettavo di vedere un vero e proprio metrò... a furia di parlare di linea tranviaria rapida... si finisce per confondersi le idee. Per il fatto che Genova sia partita prima rispetto a Napoli con la LTR (Linea Tranviaria Rapida, la linea 6 del metrò napoletano n.d.r.), mi aspettavo che a Genova il progetto fosse rimasto più o meno a quello originario. Invece, con mia soddisfazione e un po' di meraviglia, ho visto che anche qui le cose sono molto cambiate. Mi è piaciuta molto la stazione De Ferrari. Devo dire che Genova ha fatto un grosso sforzo, considerando pure che la metropolitana attualmente si sviluppa prevalentemente al centro, in periferia è facile scavare e andare avanti con i binari...

Pinuccio 58: La Metropolitana di Genova, ovvero il mancato ritorno del Tram. La Storia della nostra metropolitana comincia nel lontano 1982. Con il crescere del traffico cittadino, ed il bisogno sempre maggiore di una mobilità collettiva, gli amministratori dell'epoca pensarono di reintrodurre il tram.
Venne pensato d'iniziare con una linea, ripristinando nuovamente la galleria di Certosa nei due sensi di marcia; lunga 1761 mt. la più lunga galleria tranviaria d'Europa, a doppio binario, era stata costruita, con pala e picco in tre anni, iniziati i lavori nel 1905, il primo tram ci transitò il 23 maggio 1908. Venne chiusa il 30 settembre 1964 con l'eliminazione del tram per essere riaperta dopo tre anni il 1° ottobre 1967 agli autobus a senso unico alternato. L'8 febbraio 1982 venne nuovamente chiusa per iniziare i lavori, del tram che qualche benpensante nel frattempo, volendo dotare Genova di qualcosa d'importante, fece diventare metropolitana. Però, commise un errore, non tenne conto che era un'opera al di sopra delle possibilità di una città di 680.000 abitanti con costi e tempi eccessivi. Ai Mondiali del '90 saremmo stati a Brignole (si diceva). Arrivarono i Mondiali 1990, stadio nuovo, nuova viabilità a Marassi finalmente c. De Stefanis raggiungeva p.le Parenzo, e finalmente il gran giorno... la fanfara, le autorità, il 13 Giugno 1990 il metro iniziava con i suoi viaggi... peccato solo Brin - Dinegro. Però, sempre discorsi dell'epoca, nel 1992 con le Colombiane la nostra metro sarebbe arrivata a Caricamento; PALLE!!!! arrivò a Principe. Lavori fermi per anni. Una volta i finanziamenti, una volta la talpa che si guastava, etc. etc.... Arriviamo ad oggi 2007 che siamo a De Ferrari. Brignole 2009 - 2010 - 2011 mah? e poi Rivarolo? - Stadio? - S. Martino?- Sampierdarena? Aereoporto? Nodi Fondamentali se vogliamo avere una metro seria ma chissà quando ed a che prezzo. Inoltre senza tram in superfice che ti portano nelle remote periferie e colleghino il centro in superfice non si va da nessuna parte e di quest'ultimi manco i progetti. Idem per il prolungamento del filobus dopo Sampierdarena.... forse val Bisagno?
Ci fossimo tenuti i tram all'epoca non sarebbe stato meglio? Oggi potremmo magari anche aspettare il 3000 per una metropolitana che ci porti quasi ovunque. Ma se la matematica non è un opinione 5 km 25 anni per fare 20 km ci vorranno 100 anni?

Metrosur: Credo che la cosa più importante è pensare ai soldi spesi. Li buttiamo nel cesso e ci teniamo la linea striminzita che, anche quando arriverà a Brignole, servirà relativamente? oppure la rendiamo veramente utile togliendo buona parte degli autobus che intasano il centro e lo fanno diventare una camera a gas lasciando solo le linee di adduzione? Di dati di passeggeri, flussi ne abbiamo già parlato e credo che i numeri ci siano per sostenere una metro leggera lungo la Val Polcevera (preferibilmente una linea staccata dall'attuale, chiamiamola linea 2 che vada poi fino alla Foce), centro, val Bisagno, San Martino e anche Sampierdarena. Basta pensare a che risparmi di costi ci sarebbe in termini di gestione e personale avere solo la metro (magari automatica) invece di decine di linee di autobus, credo che solo questo non possa che far pensare a che economie di costi ci sarebbero. In più ci dimentichiamo che potremmo arrivare da Bolzaneto a San Martino in 20-25 minuti invece dell'ora abbondante di adesso? i collegamenti veloci e comodi sono quelli che fanno progredire le città, tutto il resto la farebbe regredire o rimanere ferma cosa che Genova non può permettersi.

Xoth: Credo che per questo tipo di opere ci sia da valutare il rapporto costo/benefici, dove nel costo incluso anche i disagi (e i loro costi indiretti) prodotti durante i lavori, e per i benefici intendo quelli a breve e medio termine (nel lungo termine le situazioni potrebbero cambiare tanto che non è possibile a mio

avviso fare valutazioni). Ebbene secondo me per la metropolitana di Genova, ad oggi, il rapporto costo/benefici è sfavorevole, molto sfavorevole, e sempre a mio parere lo sarà probabilmente, seppur meno, anche quando nel 2012 od oltre (speriamo non troppo oltre) si avranno anche le stazioni di Corvetto e Brignole. A questo punto è tuttavia evidente che non si può buttare via quello che si è fatto o che sia già finanziato per la maggior parte, per cui ora metropolitana c'è e bisogna usarla (e finirla almeno fino a Brignole), se non altro per aumentare almeno un po' il fattore "benefici", in maniera da portare il rapporto verso il pari. Per quello che riguarda la presecuzione del precorso invece, pur aumentando indubbiamente i benefici se si arrivasse a Staglieno o a Rivarolo o a via Cantore, proseguire anche per i prossimi decenni con lavori infiniti e relativi disagi a mio avviso sarebbe un costo troppo alto, soprattutto in un'epoca di "vacche magre" come la nostra, per cui credo che se non si troveranno i fondi per costruire sicuramente tutte le nuove tratte in maniera coordinata e contemporaneamente, con date di consegna dei lavori certe, invece pezzettino per pezzettino, sarebbe meglio utilizzare quei pochi soldi che ci sono (o che si riesce ad elemosinare con manifestazioni varie) per potenziare il seppur breve tratto attuale (integrazione maggiore con gomma e ferrovia, apertura serale e notturna, informazioni alla clientela, stazioni presenziate, ecc.) oltre agli altri mezzi pubblici (nuove stazioni FS, parcheggi di interscambio in periferia, autobus verso i quartieri collinari anche la sera, ecc.).

Titoit: Non vedo perché una città come Genova con un uso del mezzo pubblico tra i più alti d'Italia e problemi di congestionamento e mobilità gravissimi dovrebbe sprecare l'occasione di proseguire la metro. E' chiaro che questo deve avvenire in tempi certi e con un criterio che può essere dettato solo da un piano generale dei trasporti. Spero che la nuova Giunta si impegni inquesti obiettivi.

Munchner.Fan: Se la metro rimane com'è ora, non solo non serve quasi a niente, ma potrebbe pure diventare controproducente un giorno che saltasse in mente l'idea di limitare, per esempio, tutte le linee di levante a Brignole "perché tanto a De Ferrari ci vai in metropolitana". L'interscambio è pessimo, e oltretutto per un paio di stazioni non vale la pena. Stesso discorso da ponente dover cambiare a Principe per arrivare a Caricamento. Chiedersi se ne è valsa la pena o meno è sicuramente una discussione interessante, ma lascia un po' il tempo che trova. Ormai che abbiamo iniziato a costruirla (dico iniziato perché questo può essere considerato solo un inizio, non un'opera completa) siamo obbligati ad andare avanti e a collegare i punti nevralgici della città. Altrimenti davvero sarà stato un enorme spreco di soldi. Di questo "obbligo" dovrebbe prendere atto anche la classe dirigente. Il tram o qualunque altra tipologia, ormai che si è iniziato con la metro, non potrà che essere complementare - e in ogni caso, venire solo dopo la metro completa.

Euge1893: Continuare a guardare indietro, ripensando a tutti gli errori che sono stati fatti, ai troppi quattrini buttati nel cesso, alle scelte strategiche sbagliate (la costruzione per tratte funzionali invece che seguendo un coerente disegno di sviluppo della rete, la non del tutto convincente localizzazione di alcune stazioni, come secondo me Brignole) e dedurre da questa triste disamina che il futuro deve necessariamente continuare in questo modo significa secondo me porsi in una prospettiva sbagliata e riguardare quindi con un pregiudizio di base alla potenziale risorsa per la mobilità cittadina offerta dalla metropolitana. Sbagliano ancora maggiormente, a mio parere, coloro che ritengono che siccome fino ad oggi la metro è stata una "lumaca", allora bisogna nel futuro puntare su tram o su altri vettori alternativi (come lo stramaledetto "peole-mover" adorato soprattutto da chi parla senza conoscere minimamente le cose). Questo è un gioco al ribasso inaccettabile, in quanto è un rassegnarsi ad un andazzo (e a una mentalità negativa, ritorta su se stessi) che invece può e deve essere modificato. Perché se tu fai delle scelte che sai già da subito che non saranno sufficienti a raggiungere l'obbiettivo che ti poni, magari ottieni subito un primo, modesto obbiettivo (e il consenso del pubblico) ma ti ritrovi fra le mani un sistema che dovrai poi presto rivedere. Ed è precisamente questo, per me, lo sperperare il danaro. La metro, è vero, costa parecchio, ma laddove essa rappresenta una soluzione ideale (per i numeri dei passeggeri che potrebbe trasportare) essa non soltanto non sottrae spazio ad una città che spazio ne ha poco davvero (ed è per questo che prediligo un percorso sempre se possibile sotterraneo o sopraelevato), ma può contribuire a togliere molti autobus dalle strade stette che ci sono da noi e quindi, indirettamente, può pure costituire una importante fonte di risparmio per l'azienda di trasporto e rappresenta una soluzione definitiva di cui beneficeranno i nostri figli. Tram e metro, come spesso abbiamo detto sul sito e su questo forum, non sono alternativi e auspicabilmente dovrebbero poter coesistere ed integrarsi, in quanto rispondono ad esigenze diverse. Sarebbe bello se anche i nostri pianificatori facessero il percorso che molti di noi forumisti hanno compiuto (a cominciare dal capire che differenza c'è fra metropolitana, metropolitana leggere, metrotranvia, tranvia). Costruire una metro crea disagio? Certo che si, ma credo che qualche disagio lo si possa ben sopportare se nel giro di qualche anno si può disporre di un sistema di mobilità razionale, efficiente, ecologico e soprattutto dai tempi certi spaccati al minuto secondo.

Chicc0zz0: A cosa serve avere un metrò che procede a 1-2 km ogni 4-5 anni? Arriveremo a completare tutti i prolungamenti di cui parliamo tra 30 anni come minimo, sempre che tutto va bene, che i fondi ci siano, che non escano fuori problemi idrogeologici enormi... a questo punto, pensando meglio sui tempi di realizzazione, credo che sarebbe necessario arrivare a S. Martino o allo stadio con il metrò, poi potenziamo bene, con l'aggiunta di nuove stazioni, la rete urbana RFI, vero asse veloce e capiente per il collegamento con le medie e lontane periferie. Il resto lo facciamo tutto via tram, raggiungendo zone con alta richiesta di mobilità come Albaro, Rivarolo, Sampierdarena ecc.

GenoaJackson: Per costruire metropolitane bisogna coinvolgere i privati come si fa in molti paesi del mondo. Esempio: se la proprietà del complesso Fiumara capisse e convenisse di avere dei vantaggi notevoli nell'avere la metro nel proprio sottosuolo (flusso di consumatori e clienti moltiplicato per 1000), perchè allora non finanziarla in parte? Ecco... Genova deve provare ad andare anche in questa direzione... perché di soldi ce ne sono troppo pochi, sia a livello nazionale che comunale. Ben venga anche un vero e proprio project financing.

Quale priorità per l'estensione della metropolitana?

tratta
Brin Rivarolo
9,4%

tratta
Dinegro Fiumara
14,2%

tratta
Brignole San Martino
33,1%

tratta
Brignole Staglieno
43,1%

Sondaggio condotto attraverso il forum di Metrogenova.com a cui hanno partecipato 232 votanti

In senso orario cantieri di: Piazza Brignole, Acquasola, tunnel di Borgo Incrociati, stazione Brignole-muraglione di Corso Montegrappa (nell'immagine la parte più grigia sarà dove inizierà lo scavo del tunnel)

Aumento di costi per cinque milioni di euro per la tratta De Ferrari /Brignole della metropolitana. L'investimento lieviterà di circa il 4 percento salendo dai 127 milioni previsti nel contratto con Ansaldo a 132 milioni.
L'aggravio del costo è dovuto ai numerosi intoppi e imprevisti incontrati durante la prima fase dei lavori con il ritrovamento di reperti archeologici all'Acquasola e in piazza Brignole che oltre a un ritardo stimato in circa un anno comporteranno una spesa imprevista di tre milioni di euro. Poco meno di due milioni, poi, saranno pagati alle Ferrovie per la predisposizione, all'interno della stazione Brignole, dei binari di arrivo del metrò. Un'altra piccola spesa è costituita dai rimborsi alle attività commerciali e artigianali sfrattati dalla metropolitana in via Santi Giacomo e Filippo e nel tunnel di Borgo Incrociati, che collega piazza Verdi con piazza Raggi. La delibera che recepisce le maggiori spese indicando le nuove fonti di finanziamento e varando piccole varianti progettuali, è stata approvata dalla uscente giunta Pericu in una delle sue ultime sedute. Due milioni saranno ricavati tramite l'emissione di Boc (Buoni ordinari comunali) o mutui bancari. I restanti tre milioni sono relativi a lavori di rifinitura che saranno finanziati in una seconda fase. Nel sottopasso di Borgo Incrociati non torneranno più le attività commerciali, una decina in tutto. Il tunnel, su indicazione della Provincia, dovrà essere lasciato libero dai negozi perché, in caso di esondazione del Bisagno, funzionerà come un canale scolmatore liberando dall'acqua la zona a monte della stazione. C'è anche un altro problema da risolvere e che incredibilmente è stato trascurato in fase di progettazione: il cunicolo che, all'interno del tunnel di Borgo Incrociati, dà accesso all'ascensore di corso Monte Grappa è inutilizzabile perché troppo vicino alla futura galleria del metrò. Bisognerà decidere se realizzare un nuovo collegamento sotterraneo con l'ascensore oppure un nuovo ascensore, all'interno della stazione Brignole, per raggiungere corso Monte Grappa. La costruzione del nuovo cunicolo costringerebbe a tenere chiuso ancora nove mesi il tunnel sotto la stazione, che altrimenti potrebbe essere riaperto nel giro di 5/6 mesi.

Infine è ufficiale che il tracciato sotterraneo non sarà completato prima del dicembre 2010, attualmente è stata realizzata l'armatura del pozzo di piazzetta Brignole, profondo trenta metri, e all'Acquasola, a partire dallo scavo a 40 metri di profondità e stata avviata la costruzione della galleria che condurrà verso Brignole, anche in senso contrario stanno per essere avviati gli scavi a partire dal muraglione di Corso Montegrappa verso piazza Brignole.

Per quanto riguarda i nuovi treni che entreranno in servizio con l'apertura dell'estensione, attualmente sono state decise le specifiche da un gruppo di lavoro composto da Comune, Regione, Ministero, AMT e Ansaldo. Al momento non si conoscono i particolari se non il fatto che saranno predisposti per la marcia automatica (ma inizialmente avranno un conducente) e che saranno più lunghi di quelli attuali occupando tutta la banchina disponibile. Sono previsti almeno 36 mesi per avere i primi esemplari una volta ordinati al costruttore ma al momento gli almeno 50 milioni di euro necessari non ci sono. Mancano anche parte dei finanziamenti per il nuovo deposito/officina che sarà realizzato ampliando quello esistente ricavando lo spazio dalle aree dismesse delle ferrovie, anche quest'opera è fondamentale per il completamento dell'estensione verso Brignole ma purtroppo ad oggi non è ancora prevista una data certa dell'inizio dei lavori.

L'intervista a **Enrico Musso** e il programma sulla mobilità di **Marta Vincenzi**

Qualche mese fa, all'apertura della campagna per il nuovo sindaco di Genova, la redazione di Metrogenova.com pensò di chiedere ad entrambi i candidati i loro programmi e pareri sui punti che ritenevamo di maggior importanza e interesse riguardo la mobilità cittadina. L'idea era di fare ai due candidati venti domande uguali per avere una visione speculare delle loro proposte e idee e dar modo ai genovesi di confrontarle.

Il candidato di centro-destra Enrico Musso dopo un tempo ragionevole ha accettato volentieri di rispondere alle nostre domande, Marta Vincenzi, candidata del centro-sinistra, dopo quasi due mesi d'attesa non ci ha risposto. Diciamo solo che è un peccato non avere un equo confronto tra i due candidati. Per avere le linee guida della candidata del centro-sinistra vi riportiamo un estratto del suo programma sul tema della mobilità sostenibile.

Enrico Musso

Nato a Genova, dove vive, il 14 febbraio 1962.

- Laureato in Economia nel 1984 con il massimo dei voti, lode e dignità di pubblicazione della tesi, a 25 anni diventa professore a contratto nell'università di Genova, a 28 è professore ospite presso il Department of Land Economy dell'università di Cambridge, ed a 30 vince il concorso da professore associato in Politica Economica nell'università italiana.

- Dal 2000 è professore ordinario di Economia Applicata nell'università di Genova, dove oggi insegna economia urbana ed economia dei trasporti e guida un gruppo di ricercatori di una ventina di persone, italiane e straniere. È stato ed è titolare di corsi in varie università italiane e straniere, quali Roma La Sapienza, Cambridge, Nizza, Anversa. È stato invitato a tenere lezioni e conferenze in circa 35 paesi.

- Si è specializzato nell'economia del territorio, nell'economia urbana e nell'economia dei trasporti; co-editor di riviste scientifiche internazionali, e autore di oltre 100 fra volumi e pubblicazioni internazionali – scritte o tradotte in una decina di lingue – è oggi uno dei massimi studiosi mondiali in materia di economia portuale e marittima ed economia dei trasporti. L'ultimo volume curato è La città logistica, edito dal Mulino, uscito il 12 gennaio 2007.

- È co-presidente mondiale degli studiosi di porti e trasporti marittimi nell'ambito della World Conference on Transport Research Society.

- È presidente della Società Italiana di Economia dei Trasporti.

- Dirige master universitari e un dottorato di ricerca sui temi delle politiche urbane e dei trasporti, e dirige il centro di ricerca internazionale sulle politiche urbane Go UP.

- Ha svolto incarichi di ricerca e di consulenza per aziende private, istituzioni pubbliche italiane e straniere. È stato responsabile di programmi di ricerca nazionali e internazionali per il Ministero della Ricerca, la Commissione Europea, l'International Development Bank, e ha coordinato missioni didattiche o scientifiche in diversi paesi.

- È un fan della mobilità sostenibile, e si sposta in città con una bicicletta elettrica.

- Ama il cinema e la lettura. Si è appena reiscritto all'università, corso di laurea in Filosofia.

- Parla correntemente inglese, francese, spagnolo.

Agenzia della mobilità

1) Pensa che sia opportuno istituire un'agenzia della mobilità pubblica e privata che integri le competenze di Comune, Provincia, Regione che sia in grado di pianificare e gestire la mobilità nella futura città metropolitana?

Certo. La proposi già in una mia pubblicazione del 1999. Lo ritengo opportuno sia perché le amministrazioni comunali non possiedono al loro interno le competenze di pianificazione e controllo del trasporto pubblico (tradizionalmente delegate alle aziende di trasporto), sia perché occorre sincronizzare l'azione della Regione, competenze nel trasporto pubblico locale, con comune e provincia, data l'estensione extracomunale dei flussi di mobilità.

Piano per il trasporto pubblico

2) Napoli rappresenta un esempio di come una adeguata programmazione contribuisce a lungo termine ad uno sviluppo coerente del trasporto pubblico, specie su ferro. Si ha invece l'impressione che a Genova manchi totalmente la programmazione e che gli interventi (o, piuttosto, gli annunci) siano più legati ad esigenze contingenti che a un disegno preciso per la mobilità a lungo termine. Se lei sarà eletto sindaco come intende comportarsi, su questo punto? Vedremo mai un piano per il trasporto pubblico che non duri più di qualche mese ma che sia ancorato a dati scientifici e si proietti nel futuro della città, prefigurandone i mutamenti?

Il Piano Urbano della Mobilità (alla cui redazione il Comune mi ha chiesto di collaborare, principalmente nella metodologia di valutazione delle ipotesi proposte) langue da anni sui tavoli dell'amministrazione e ora viene completato in fretta e furia per presentarlo alla meno peggio prima della fine del ciclo, con risultati di dubbia efficacia. Se sarò eletto sindaco lo passerò attentamente al vaglio delle mie strategie per il trasporto pubblico: aumento della qualità e della frequenza del servizio sulle linee di forza, almeno tre parcheggi di interscambio (Val Bisagno, Levante-Terralba, San Benigno), limitazione delle emissioni inquinanti (veicoli ibridi, biodiesel, trazione elettrica, tram). In caso di non rispondenza ne richiederò un rapido aggiornamento.

3) È d'accordo con la scelta attuata fin qui di costruire parcheggi in centro città? secondo lei dove andrebbero costruiti i prossimi?

I parcheggi in centro città andrebbero riservati ai residenti, limitando i parcheggi a rotazione. Fondamentali invece i parcheggi di interscambio, ovviamente fuori dal centro.

4) Cosa pensa delle città che hanno attuato una politica di pedaggio per entrare in centro città con l'auto? crede che a Genova si potrà mai introdurre un simile provvedimento ed essere rieletti alle elezioni successive?

L'esempio di Ken Livingstone a Londra dice di sì. Ma il punto cruciale è che il pedaggio dovrebbe servire a scoraggiare l'auto privata, più che a far cassa. Quindi deve esistere (prima) una valida offerta alternativa di traspor-

to pubblico, diversamente da come è oggi a Genova. Fra vent'anni il pedaggio sarà applicato in tutte le città, ma bisogna arrivarci per gradi, prima potenziando il trasporto pubblico, poi educando gli automobilisti attraverso "simulazioni" degli effetti del pedaggio, infine introducendo un contingente di accessi al centro gratuiti e il pedaggio solo per la quota eccedente.
Oltre a ciò si può pensare ad un pedaggio per l'ingresso nel territorio comunale esclusivamente da parte dei veicoli dei non residenti. Sarebbe un provvedimento più equo perché chiederebbe un contributo a persone che usano lo spazio stradale del Comune senza pagargli alcuna tassa.

AMT

5) Ritiene opportuno che sia una sola azienda di trasporto a offrire il servizio integrato oggi svolto da AMT e Trenitalia sul territorio comunale?
No, non è necessario. Ma l'integrazione tariffaria deve essere adeguatamente articolata e l'integrazione funzionale va migliorata.

6) Come giudica il nuovo corso gestionale di AMT operato da Transdev? sarebbe d'accordo a progetti in project financing con il partner francese per l'estensione della metro, per nuove linee di tram e la realizzazione di nuovi impianti collinari?
La nuova AMT ha aumentato un po' l'efficienza aziendale ma a prezzo di un aumento di prezzo e di un peggioramento del servizio. D'altra parte con i vincoli posti dal Comune il pur bravo Guyot non poteva fare miracoli.

7) Pensa di riuscire davvero a finanziare la proposta "trasporti gratis per gli anziani"? in una città il cui numero di anziani è destinato a salire sempre più? Questo provvedimento non metterebbe una seria ipoteca sui costi del trasporto pubblico?
Ho indicato con precisione dove prendere i soldi per finanziare l'intervento, che vale circa 10 milioni di euro all'anno (gettito atteso da contravvenzioni per transito ai semafori con il rosso, rilevato da apposite telecamere da installare in tutti i semafori pericolosi, come in molte città europee). In prospettiva vorrei estendere il trasporto gratuito anche ai ragazzi, cosa che avrebbe la funzione "educativa" di abituare al trasporto pubblico chi ha ancora tutta la vita davanti a sé.
I costi del trasporto pubblico sono del tutto indipendenti dal grado di copertura offerto dai ricavi. I costi potrebbero ridursi anche se si introducesse, al limite, il trasporto pubblico gratuito per tutti (ovviamente in tal caso si azzererebbero i ricavi e aumenterebbero le perdite, con un conseguente ricorso alla fiscalità). Ed è proprio la riduzione dei costi che va perseguita, poiché oggi il costo a chilometro è largamente superiore alla media europea.

Risorse economiche

8) Come pensa il Comune possa ricavare nuove risorse economiche per finanziare il trasporto pubblico?
Restando nell'ambito del trasporto, risorse possono essere ricavate dalla sorveglianza semaforica (30 milioni) ed eventualmente da un pedaggio per l'ingresso nel territorio comunale da parte dei soli veicoli dei non residenti in Genova (circa 20-30 milioni con pedaggi medi inferiori ad un euro), che però non ritengo sia necessario. Nel contempo i parcheggi di interscambio potranno fornire un (modesto) gettito richiesto ai non residenti, e soprattutto incentivare un maggiore uso del mezzo pubblico. Ma in realtà è tutta la riduzione dei costi della macchina comunale, stimabile in circa 110 milioni di euro nei primi 3 anni e di circa 8-9 milioni all'anno negli anni successivi, a fornire la base di risorse per finanziare il trasporto pubblico, anche a livello infrastrutturale (soprattutto per le infrastrutture, come il tram, che consentono un successivo risparmio nei costi di gestione rispetto al trasporto su gomma che vanno a sostituire).

Urbanistica

9) In molte città europee i nuovi progetti di insediamenti industriali, civili e commerciali sono subordinati all'estensione del trasporto pubblico e/o al suo rafforzamento. Spesso i costruttori stessi devono contribuire economicamente alla loro realizzazione. Pensa possa essere un modello importabile nella nostra città?
In linea di massima sì, ma con gradualità e corrispondenza fra i flussi generati (e verificati) e l'eventuale contributi.

Ecologia

10) Attualmente gli autobus contribuiscono notevolmente all'inquinamento atmosferico. Cosa intende fare per eliminare gli scarichi nocivi dei mezzi pubblici?
A parte l'installazione di dispositivi di abbattimento delle emissioni sui veicoli esistenti, occorre programmare la graduale sostituzione dei veicoli con altri a basso o nullo impatto ambientale locale (ibridi, elettrici).

Metropolitana

11) Quali pensa siano stati gli errori che hanno portato Genova ad avere dopo venti anni di lavori solo 5,3 km di metro e come pensa di porvi rimedio per le future tratte? Dobbiamo aspettarci altri venti anni per arrivare a Staglieno e San Martino?
Scarsissima capacità e autorevolezza della pianificazione e insufficiente concorrenza nella scelta del fornitore hanno allungato i tempi e alzato i costi (il costo di un chilometro di metropolitana risulta quasi doppio a Genova che nella maggior parte delle città europee, dove per altro si tratta di metropolitane con prestazioni superiori). A Staglieno, a questo punto, consiglio di arrivarci con un tram. Mentre per San Martino l'utilizzo del sedime ferroviario esistente dovrebbe abbattere tempi e costi.

Estensioni

12) Terralba-San Martino: come intende superare l'impasse creato dalla sovrapposizione di competenze RFI, Trenitalia, Regione, Comune per poter sviluppare questa direttrice che sulla carta sarebbe la più veloce e meno costosa da realizzare?
Con un più forte e autorevole ruolo del Comune, che dovrebbe far rientrare l'estensione in un accordo globale sul trasporto pubblico su ferro a Genova.

13) Valbisagno: vorremmo sapere a quale soluzione pensa e per quale motivo, eventualmente, ritiene tale soluzione preferibile rispetto alla soluzione ipotizzata dal Comune negli ultimi anni (metrò sotterraneo sul tracciato Terralba-Martinez-Piazza Ferraris-Parenzo, capolinea Staglieno), previa biforcazione con il ramo diretto verso San Martino su cui è già stato realizzato uno studio già pagato e non utilizzato fin ad ora.

Per la Val Bisagno penso al tram (o ad altro sistema people mover anche sopraelevato), destinato a proseguire verso la Foce e il Centro (con un servizio e un tracciato sostanzialmente diversi dalla metropolitana), a costi che sono meno di un decimo (9 milioni a km) di quelli della metropolitana genovese.

14) Sampierdarena: come ha intenzione di risolvere il problema dei trasporti espresso da questa importante area della città? pensa che la metropolitana potrà mai arrivare in piazza Montano o alla Fiumara oppure pensa di rivolgersi verso altre soluzioni?

Penso che il tram potrebbe offrire la soluzione migliore anche per la tratta Principe-Sampierdarena, sia per il rapporto 1 a 10 nei costi di realizzazione, sia per la possibilità di stazioni più frequenti in un tessuto urbano densamente abitato come quello di Sampierdarena. In un secondo tempo, la connessione Brignole-Principe chiuderebbe l'anello tranviario rispetto alla Val Bisagno e alla Foce, da un lato, e a Sampierdarena, dall'altro.

15) Val Polcevera: il prolungamento della metro attualmente è previsto solo fino alla fermata Canepari ma recentemente l'attuale amministrazione comunale ha affermato che sarebbe opportuno prolungare la linea fino a Rivarolo (secondo il progetto originale) per creare un interscambio con la ferrovia. E' d'accordo?

Sì, ma non per l'interscambio con la ferrovia, in questo caso piuttosto irrilevante, quanto per soddisfare la domanda della popolazione di Rivarolo.

Impianti speciali

16) Erzelli, Quezzi, Oregina, Scalinata Montaldo, Staz. Ferrovia Ge-Casella-Brignole sono alcuni degli impianti speciali ipotizzati nel corso degli ultimi anni e che potrebbero continuare la tradizione di questo genere di vettore di trasporto pubblico che a Genova gode di grande popolarità e di grande utilizzo. Vorremmo sapere su quali impianti intenderebbe puntare

Già da molti anni ho assegnato tesi di laurea per la valutazione di fattibilità di questi impianti, ottenendo quasi sempre risultati positivi e incoraggianti. Per stabilire in modo serio un ordine di priorità occorre fare un'analisi benefici-costi che metta in relazione la domanda prevista su ciascun possibile impianto con i costi di realizzazione dello stesso. Immagino che Oregina e Quezzi potrebbero risultare gli impianti con migliori prospettive di economicità, ma bisogna comunque effettuare una verifica quantitativa.

Tram

17) Come vede il possibile ritorno del tram a Genova? secondo che logica lo userebbe?

Punto molto sul tram, come emerso dalle risposte precedenti. La logica è – a differenza della metropolitana – quella di una perfetta sostituzione dell'autobus, su alcune delle direttrici di forza di quest'ultimo. In questa logica, i costi di gestione si riducono abbastanza sensibilmente, e il risparmio sui costi di gestione potrebbe costituire idealmente la rata di un mutuo per finanziare o cofinanziare l'investimento infrastrutturale. In questo senso si potrebbe attivare un capitale privato, remunerato da tale rata, o addirittura un project financing, remunerato dall'intera sovvenzione relativa al trasporto su gomma soppresso, nonché dai ricavi di esercizio.

Ferrovie urbane

18) Cosa intende fare per dare un accelerata all'inizio dei lavori del nodo di Genova? come mai, secondo lei, la vicenda del loro riinvio è passata praticamente sotto silenzio pur essendo fondamentale per il futuro della città?

Le amministrazioni locali appaiono molto poco autorevoli nel rivendicare la priorità di quest'opera, come del resto del terzo valico ferroviario dei Giovi. Il silenzio assordante degli organi d'informazione è, si spera, solo dovuto al fatto che il nodo ferroviario è un argomento di relativamente scarso interesse per la maggior parte dei lettori o telespettatori.

19) Una volta che saranno completati i lavori più importanti del passante ferroviario, pensa che si possa trasformare davvero la ferrovia in una seconda metropolitana?

No, non nel senso che si intende in tutta Europa dal punto di vista delle frequenze. Però, sempre in termini di frequenze, può diventare una "vera" ferrovia suburbana.

20) Pensa che il Comune dovrebbe agevolare RFI nell'individuazione di nuove fermate da aggiungere alla linea costiera e dei Giovi per aumentarne l'efficacia?

Qualcosa si può ancora fare, anche se Genova è, credo, il comune italiano con il maggior numero di stazioni ferroviarie nel suo territorio, e non restano oggettivamente molti margini per aggiungerne altre. Sarebbe assai più utile agevolare nelle stazioni esistenti gli interscambi funzionali con il trasporto pubblico (capolinea, fermate) e privato (piccoli parcheggi di interscambio).

Marta Vincenzi

Nata a Genova, città in cui vive e che ama. E' laureata in Filosofia. Il suo "mestiere" è quello di preside titolare di istituto superiore a Genova, carica da cui è in aspettativa per svolgere il suo mandato di parlamentare europea.

Ha aderito al PCI nel 1974 che, insieme al Sindacato e al mondo del volontariato, è stato scuola di passione politica e di impegno civile. Eletta consigliere comunale, dal 1990 è stata Assessore in due giunte di centrosinistra.

All'entrata in vigore della Legge 81 è stata eletta per la prima volta Presidente della Provincia di Genova direttamente dagli elettori. E' stata rieletta alla guida della Provincia di Genova nel 1997 mantenendo la delega alla portualità e alla pianificazione urbanistica, sia nel primo che nel secondo mandato.

Non più rieleggibile, è stata candidata come capolista in Comune e contemporaneamente in Provincia, risultando la più votata in entrambe le Istituzioni. Entrata nella giunta comunale non ha dimenticato l'attenzione che ha sempre avuto per la pianificazione territoriale ed il porto, scegliendo di assumere la delega all' Area vasta e la delega alla cultura scientifica e del lavoro, entrando così anche tra le promotrici di Genova 2004 capitale europea della cultura.

Dal 2002 e sino alla elezione al Parlamento europeo ha lavorato per dare concretezza ad una gestione integrata del sistema logistico ligure in rapporto con l'alessandrino e il piacentino.
A vario titolo ha dato vita e ha contribuito a realizzare molte iniziative culturali sul territorio non rinunciando alla dimensione femminile nel fare politica .
Pratica l'agricoltura biologica. Inoltre si diletta a scrivere.

Estratto del programma elettorale di Marta Vincenzi
Capitolo: La mobilità sostenibile

L'esigenza di una nuova mobilità sostenuta da un sistema integrato di circolazione urbana e metropolitana.

La città di Genova sconta l'oggettiva difficoltà ad una facile soluzione dei problemi connessi alla mobilità per la difficile struttura orografica del territorio.
Si impongono decisioni attente che sappiano adattarsi a tale situazione indirizzando gli investimenti su opere e servizi realmente capaci di perseguire finalità di tipo più generale:
– ridurre le emissioni;
– diminuire l' incidentalità;
– aumentare la vivibilità dei luoghi;
– garantire il diritto alla mobilità per tutti.

E quindi obiettivi quali:
– diminuzione caos del traffico;
– diminuzione stress da spostamenti;
– maggiore vivibilità degli spazi, non solo nel centro storico ma nell'intero tessuto urbano ed aree periferiche;
– diminuzione dei livelli di inquinamento acustico e dell'aria;
– maggior sicurezza delle strade;
– diminuzione degli incidenti stradali e delle patologie correlate all'inquinamento;
– agevolare l'uso dell'auto per coloro che ne abbiano effettiva necessità.

Va quindi posta al centro una forte attenzione alla mobilità pubblica sia sul piano degli investimenti strutturali che nella logica di miglioramento delle strutture dei servizi e quindi:
– aumento dell'uso urbano delle ferrovie;
– reintroduzione di tranvie di superficie a rete protetta;
– realizzazione di funicolari, cremagliere ascensori;
– attento piano di preferenziazione del percorsi dei mezzi pubblici (preferenziamento semaforico e percorsi riservati);
– attenta definizione dei contenuti di qualità e tipologia dei servizi nei contratti con le aziende di Trasporto pubblico;
– organizzazione della distribuzione delle merci;
– sostegno e tutela della mobilità pedonale.

L'omogeneità della direzione politica tra Regione, Provincia e Comune potrebbe consentire un' effettiva messa a sistema della mobilità nell'area genovese. Nello specifico, occorre rendere facile l'utilizzo la mobilità pubblica per acquisire nuova utenza migliorando l'accessibilità ai servizi (interscambio fra i vari vettori; fermate ferroviarie accessibili – ad esempio come la nuova fermata del WTC; informazioni, con un piano tariffario effettivamente integrato urbano – extraurbano, ferro- gomma, bus-taxi, mezzo-pubblico-auto a noleggio; operando in una logica di aumento dell'offerta di trasporto pubblico e non di tagli).
Lo sforzo maggiore di investimento per la mobilità pubblica è stato concentrato sulla metropolitana. Va conclusa la tratta De Ferrari–Brignole. La prosecuzione va attentamente valutata rapportando i costi agli effettivi flussi di traffico ed alla possibilità di creazione in Valbisagno di tranvie in sede protetta. È però necessario proseguire la metropolitana in Valpolcevera per realizzare interscambio metro-treno avvalendosi di parcheggi per l'interscambio. Va attentamente studiata la possibilità di integrare la rete nel nodo di Sampierdarena. Tale zona è particolarmente in sofferenza e sempre più strategica per le trasformazioni delle relazioni urbane indotte dai nuovi insediamenti previsti a Cornigliano e agli Erzelli e per i lavori previsti dal Piano Regolatore Portuale.
La mobilità privata va tenuta in considerazione e resa facile per coloro che sono vincolati al mezzo privato in maniera stabile od occasionale.
La politica degli investimenti strutturali va orientata sulla realizzazione di opere che contribuiscano a rompere l'assedio quotidiano nell'accesso alla città creando strutture di parcheggio di interscambio localizzate in prossimità delle porte di accesso (caselli autostradali) e parcheggi vicini alle aree di residenza. Non più nel centro cittadino.

L'uso dell'auto privata in città deve essere reso facile per chi ne abbia reali esigenze. Dunque, soggetti disponibili a sostenere costi di ingresso o di sosta, salvo agevolazioni legate ai situazioni particolari (ad esempio disabilità). Comunque regolamentato in termini di velocità (aree 30KM) e di repressione di sosta selvaggia (fermata autobus, doppia fila).
La movimentazione delle merci dovrebbe trovare nella ferrovia la prima risposta per il traffico pesante mentre la movimentazione commerciale leggera va regolamentata grazie all'individuazione di orari compatibili con l'uso delle aree interessate (non trascurando le fasce orarie notturne), con la riserva di zone adatte per dimensioni e localizzazioni alla sosta per consegne e la creazione di "Centri di distribuzione delle merci".

Mobilità significa anche orientare comportamenti e abitudini. Processi che tendono, nello spirito proposto dai programmi delle "città educative" fra cui Genova si annovera, a diminuire il parco auto e parco moto cittadino (bonus sugli abbonamenti e sull'utilizzo del car sharing per chi riduce il proprio parco mezzi), agevolazioni ai commercianti che premiano i clienti che usano il mezzo pubblico, seria politica di eliminazione di auto e moto abbandonate o non utilizzate che occupano il suolo pubblico, un sistema di scuolabus che attenui l'afflusso alle scuole con auto privata, mobilità pedonale con la creazione di percorsi pedonali o ciclistici sicuri (soprattutto per gli alunni sul tratto casa-scuola); favorendo il commercio senz'auto, i centri integrati di via.

A Carnevale ogni scherzo vale...

Fino all'ultimo ho temuto che si trattasse veramente di uno scherzo: ed invece no, il 12 febbraio i filobus sono tornati in grande stile sulle strade di Genova, con una festa di Carnevale nei giardini di Brignole. Ma, se diamo uno sguardo al passato, si capisce il perché di tale diffidenza.

La prima generazione di filobus arriva a Genova nel 1938 in pieno periodo fascista, durante il quale la politica autarchica imponeva lo sviluppo di sistemi di trasporto che fossero in grado di sfruttare risorse nazionali. Nel giro di 20 anni la rete filoviaria si sviluppa per 40 km di linee e la flotta arriva a 120 veicoli. Nel '66 a Genova si elimina il tram e sette anni più tardi cala il sipario anche sul filobus, per lasciare completamente la scena all'autobus. Trascorreranno pochi mesi e la crisi petrolifera del 1973 lo farà già rimpiangere.

Alla fine degli anni '80, i primi passi di una coscienza ambientalista spingono per un allontanamento dei veicoli inquinanti dai centri urbani e l'inaugurazione del primo tratto di metropolitana è imminente.

Nel 1988, a seguito di raccomandazioni della Regione Liguria per il miglioramento della qualità dell'aria, in due sedute del Consiglio Comunale (marzo e giugno) si auspica la reintroduzione del sistema filoviario e AMT nella primavera dell'anno successivo aveva già predisposto un progetto preliminare: tre linee (Brignole - Principe, Tommaseo - Principe e Foce - San Benigno); 30 vetture snodate; 35 corse all'ora per senso di marcia nel tratto comune (Brignole - Principe) nell'ora di punta; 29 miliardi di lire di investimento; tempi di realizzazione "ragionevolmente brevi: 24 mesi" (rivista aziendale Omnibus, n° 39, Luglio 1989). Il tutto abbinato ad una razionalizzazione delle linee di autobus per una riduzione complessiva di quasi 3 milioni di km all'anno (circa un decimo della percorrenza complessiva del servizio urbano). Nel 1990 lo studio AMT è approvato dalla Regione Liguria; nel 1991 il Ministero dell'Ambiente ne autorizza il co-finanziamento; nel 1995 AMT procede alla gara per la realizzazione del progetto: nel frattempo i 30 miliardi inizialmente stimati sono sufficienti soltanto per una sola linea (Foce - San Benigno) e per 20 vetture non articolate, con un servizio (quello della linea 30) che non andrà mai oltre le 10 corse all'ora.

L'inaugurazione della nuova filovia avviene il 26 giugno 1997, si promuove un concorso nelle scuole genovesi per trovare uno slogan promozionale ("io filo-via e non inquino"), una mostra a Palazzo San Giorgio, si distribuiscono gadget (penne, poster, cartoline e magliette) e si pubblica anche un libro. Si pensa anche alle future estensioni: linea fino a Sampierdarena, rimessa mista per bus e filobus a Campi, altri 40 miliardi di lire di investimento (rimessa esclusa), raggiungimento della "piena potenzialità dell'impianto nella primavera del 2001" (aziendale Omnibus, n° 74, Giugno 1998).

Nonostante questi buoni presupposti, il servizio ha funzionato (seppur con qualche periodo di limitazione temporaneo dovuto alla non percorribilità di alcuni tratti di strade) soltanto fino al 2000, anno in cui la chiusura al traffico di piazza De Ferrari per i lavori del G8 ne ha impedito l'utilizzo. Al termine dei lavori nel 2001, che hanno restituito alla città la sua piazza più importante con una nuova veste, si è verificato un altro periodo di inutilizzo causato dal mancato ripristino della linea aerea, essenzialmente per questioni estetiche (il dilemma era tra i pali lisci e anonimi oppure provvisti di decorazioni barocche come i pali dell'illuminazione) e per l'individuazione dell'ente che avrebbe dovuto accollarsene le spese.

Finalmente nel 2003 la rete aerea nella piazza era ripristinata, ma sono sopraggiunti nuovamente alcuni rinvii dovuti a questioni di sicurezza: le nuove ringhiere posizionate in via XX Settembre non rispettavano la norma relativa alla lunghezza massima di elementi metallici posti nelle vicinanze di linee aeree di alimentazione. A ciò si sono aggiunte le proteste dei conducenti che lamentavano un lungo periodo di inattività, e quindi la necessità di corsi di aggiornamento, e la mancanza di materiale indispensabile all'esercizio filoviario (ad esempio i guanti per provvedere ad eventuali scarrucolamenti del mezzo) che nel frattempo erano spariti dalla rimessa. Un nuovo stop all'esercizio arriva dopo pochi mesi quando si incominciano i lavori in via Balbi (che viene chiusa) per il rifacimento della pavimentazione per Genova2004: la novità in questo caso è che l'amministrazione comunale ha deciso che, a seguito della ristrutturazione, la strada, prima a doppio senso di marcia, sarebbe stata trasformata in un senso unico; nonostante la rete aerea sia stata mantenuta per entrambe le direzioni, ovviamente in una direzione è risultata inutilizzabile. Per ovviare a questo problema e poter utilizzare parzialmente i filobus è stato realizzato un anello di ritorno tra la galleria Nino Bixio e via Interiano: per circa quattro anni il servizio è stato limitato alla linea 30 barrata circolare tra Foce e piazza Fontane Marose, sulla quale giornalmente erano impiegate ben due vetture (su venti...). Si arriva finalmente al 2005, quando AMI, nel frattempo diventata proprietaria delle strutture fisse della rete, intraprende la costruzione della linea aerea in via Adua ed in via Gramsci, consentendo quindi ai veicoli elettrici di poter percorrere il tragitto tra la Foce e San Benigno in entrambi i sensi di marcia senza ricorrere all'alimentazione autonoma.

E così si giunge ai nostri giorni: i filobus Breda-Ansaldo sono trasferiti alla rimessa di Sampierdarena, alcuni autisti ottengono le abilitazioni per la guida dei filobus, il servizio è ripreso sul percorso della linea 30.

Accantonata l'idea di proseguire anche in Val Bisagno fino a Staglieno, il prossimo passo è l'arrivo in piazza Vittorio Veneto (la linea aerea e le nuove sottostazioni sono pronte) e la consegna di 17 nuove vetture snodate della Van Hool, simili a quelle con motore termico già consegnate, che saranno impiegate anche sul 20. Ci auguriamo che questo non sia uno scherzo… M

Testo di **Eugenio Segalerba** con la collaborazione di **Alex Bettucchi**

Brin fra opportun

Viaggio nel piccolo quartiere della val Polcevera che tanto ha avuto dalla metropolitana anche se non tutto è rose e fiori

Di metropolitana a Brin se ne cominciò a parlare nella seconda metà degli anni '80, dopo che la vecchia galleria di Certosa (aperta nel 1908 dalla UITE) aveva già ospitato per molti anni una linea di tram a doppio binario, garantendo così il collegamento fra il quartiere di Rivarolo con Dinegro. Successivamente alla sciagurata Operazione rotaie (1966 - dismissione dei tram) e alla cancellazione pure del servizio filoviario (1973), tutto il servizio pubblico urbano (fatta eccezione per gli impianti speciali) venne affidato al bus, ivi compresa la tratta attraverso la Galleria di Certosa. Tuttavia, gli autobus erano troppo larghi per transitare a doppio senso in quella galleria e quindi erano costretti ad attraversarla a senso unico alternato, con portate molto limitate ed inadeguate alla richiesta (per non dire dei problemi di inquinamento determinati da tale soluzione).

Per tali ragioni il Comune decise di ripristinare il servizio tranviario fra Brin e Dinegro, salvo poi progressivamente riconvertire l'originario progetto in quella che poi diventò la metropolitana di Genova, la quale entrò in esercizio nel 1990, proprio sulla tratta Brin-Dinegro (si veda il servizio pubblicato sul n. 1 di questa rivista).

Ma come vive la zona di Brin il suo rapporto con la metropolitana e con la stazione che attualmente ne rappresenta il capolinea verso Ponente? Quali sono i problemi, quali le aspettative della gente di Brin? Siamo andati a scoprirlo e quanto segue è ciò che abbiamo registrato, parlando con la gente del quartiere.

Arriviamo a Brin che sono le nove meno un quarto. Gli autobus provenienti da tutta la Valpolcevera vomitano, a rapide ondate, un fiume di cittadini che con passo celere ascendono la Via Brin e salgono le scale della più architettonicamente celebre fra le stazioni della metropolitana genovese.

Eccola, Brin, la porta della Valpolcevera, un piccolo insieme di case con una forte identità, una comunità destinata necessariamente da cent'anni a rapportarsi con il centro e con i popolosi quartieri che si sviluppano appena al di là del passaggio che oltrepassa la ferrovia. Loro la metropolitana ce l'hanno in casa e con lei fanno i conti da venticinque anni. E per alcuni di essi il tronchino che si proietta nel vuoto in una tersa mattinata di sole di inizio primavera rappresenta anche una minaccia.

Il battagliero Enrico, 59 anni, osserva che la metropolitana ha contribuito a richiamare gente da fuori, "clienti per i negozi di Certosa (e fa cenno al popoloso quartiere al di là della ferrovia, dove è attivo da anni un assai vivo CIV, n.d.r.), ma anche tanti sbandati che prima bazzicavano per il centro storico e che evidentemente qui si sentono meno controllati".

"La metro" - soggiunge con un sorriso Agostino, 57 anni - "porta il buono e il cattivo. Certamente la metropolitana è una grande comodità, perché in una decina di minuti ti porta nel cuore del centro. Dopo la chiusura della galleria di Certosa ci voleva invece quasi un'ora e il quartiere - e tutta questa parte di Valpolcevera - era indubbiamente in una condizione di isolamento: gli abitanti tendevano a stare maggiormente nel quartiere rispetto ad oggi, con il risultato che ci si conosceva tutti e se si poteva ci si dava volentieri una mano. Ma forse erano semplicemente altri tempi, oggi tutti hanno fretta e sembrano non curarsi del prossimo".

Interviene Gino, 68 anni, che amaramente osserva come la piccola realtà di Brin sia divenuta ormai "un quartiere dormitorio, mentre una volta c'era vita di quartiere. Certo, accede così un po' in tutta la periferia cittadina e non solo da noi. Ma la metropolitana ha certamente accentuato questo lato negativo, anche se la comodità che essa ci consente, una volta ce la sognavamo".

ità ed incertezza

Ma la metropolitana non ha reso il centro più vicino solo per i vecchi polceveraschi, ma anche per i "nuovi" Genovesi: sempre Gino ci racconta che "Grazie alla metropolitana, moltissimi stranieri si sono stanziati nella zona e molti di essi sono di condizione anche culturale disagiata, con la conseguenza che il quartiere, che è sempre stata una zona estremamente tranquilla, lo è divenuto progressivamente meno, specialmente la sera. Qui a Brin i poliziotti di quartiere che girano a Canepari e in Via Jori non vengono mai".

La Signora Anna, 60 anni, sintetizza con tenerezza: "adesso siamo agevolati per andare in centro, ma la zona è in disordine: guardate le aiuole!"

Si avverte in queste parole una orgogliosa denuncia della condizione di marginalità in cui il piccolo quartiere, Brin, è tenuto rispetto ai "grandi" vicini, Certosa e Rivarolo. E qui non è tanto il controverso rapporto con la metropolitana o quello ancor più sospettoso con quelli che vengono dal centro (ma loro continuano ad usare la vecchia bellissima espressione di una volta "da Genova") a rilevare, ma è quello con la Circoscrizione, che gli abitanti che abbiamo sentito sentono particolarmente lontana, attenta solo alle "strade con molti negozi", come osserva Enrico e sorda rispetto alle piccole ma importanti esigenze della comunità, sintetizzate dall'intervento di Anna.

Brin quartiere giocoforza di transito, e non certo da oggi. Ma una volta la vita scorreva più lentamente e anche i quartieri periferici erano più vivi di quanto non siano adesso.

Affrontiamo quindi un nuovo argomento, che tasta il polso della realtà locale, chiedendo quale sia lo stato di salute delle attività commerciali di Brin e che cosa sia cambiato con l'apertura della stazione della metropolitana.

Ci risponde Lorenzo, 38 anni, titolare di un esercizio commerciale. "In questa zona della città è cambiato tutto, dal punto di vista del commercio. Nel giro di qualche anno, con l'apertura dei grandi centri commerciali l'esistenza è diventata problematica

per i piccoli. Laddove gli esercenti hanno fatto sistema, il tessuto ha retto bene, ed è il caso del CIV di Via Jori che ha beneficiato senz'altro del collegamento veloce garantito dalla metropolitana con il centro cittadino. In altri casi, il destino è stato segnato per i piccoli commercianti. Qui a Brin la situazione è particolare: passaggio ce n'è, ma la gente ha fretta e non viene certo qui per lo shopping".

Ecco riemergere la particolare situazione del piccolo mondo di Brin, proiettato verso il centro grazie alla metropolitana, ma "altro" rispetto a Certosa e geloso della propria peculiarità. E dei propri parcheggi.

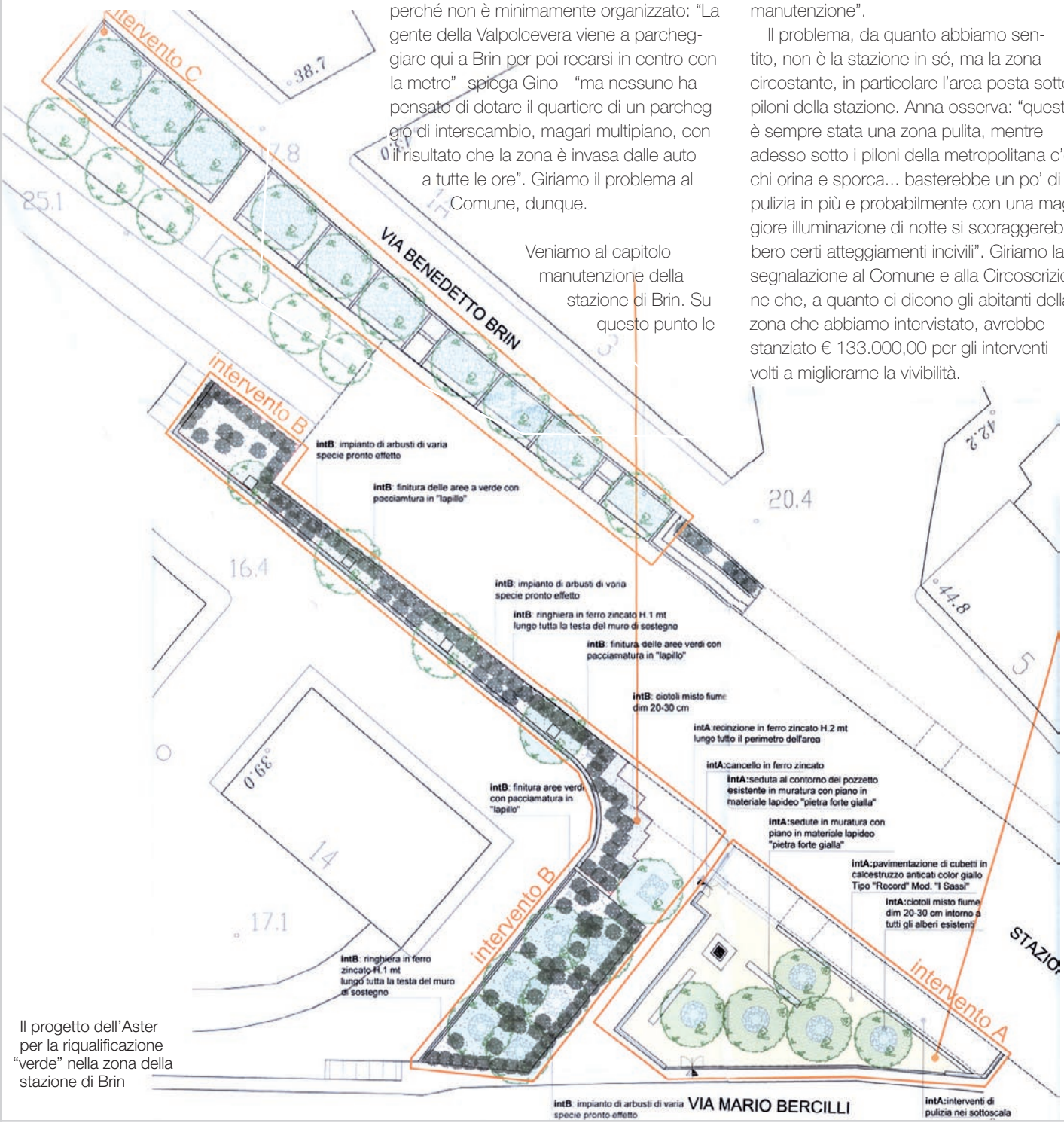
Già, l'interscambio ferro/gomma tanto sbandierato dal Comune non si può dire che a Brin funzioni, fondamentalmente perché non è minimamente organizzato: "La gente della Valpolcevera viene a parcheggiare qui a Brin per poi recarsi in centro con la metro" -spiega Gino - "ma nessuno ha pensato di dotare il quartiere di un parcheggio di interscambio, magari multipiano, con il risultato che la zona è invasa dalle auto a tutte le ore". Giriamo il problema al Comune, dunque.

Veniamo al capitolo manutenzione della stazione di Brin. Su questo punto le notizie sembrano positive ed in effetti anche noi abbiamo riscontrato come la manutenzione ordinaria sia abbastanza ben curata. La stazione in sé è pulita e in ordine, anche se mancano gli optionals, come ad esempio i display elettronici informativi ai binari e all'ingresso inferiore della stazione.

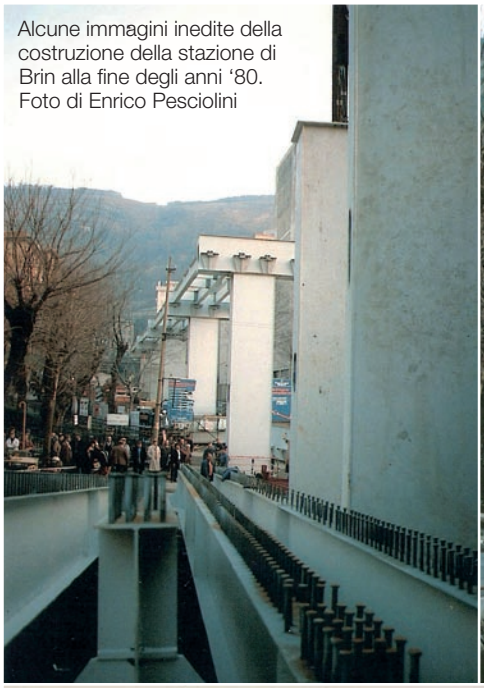
Al nostro arrivo, alcuni giovanotti erano intenti a lavare i vetri che delimitano una parte del perimetro della struttura, e non si può purtroppo dire che la scena sia familiare presso altre stazioni della nostra underground mignon.

Gino, il battagliero pensionato già ricordato in precedenza, riconosce che "la stazione la tengono pulita, con costante manutenzione".

Il problema, da quanto abbiamo sentito, non è la stazione in sé, ma la zona circostante, in particolare l'area posta sotto i piloni della stazione. Anna osserva: "questa è sempre stata una zona pulita, mentre adesso sotto i piloni della metropolitana c'è chi orina e sporca... basterebbe un po' di pulizia in più e probabilmente con una maggiore illuminazione di notte si scoraggerebbero certi atteggiamenti incivili". Giriamo la segnalazione al Comune e alla Circoscrizione che, a quanto ci dicono gli abitanti della zona che abbiamo intervistato, avrebbe stanziato € 133.000,00 per gli interventi volti a migliorarne la vivibilità.



Il progetto dell'Aster per la riqualificazione "verde" nella zona della stazione di Brin



Alcune immagini inedite della costruzione della stazione di Brin alla fine degli anni ‘80. Foto di Enrico Pesciolini

Quale futuro per Brin? Anche in questo angolo di Valpolcevera, come nel resto della città, scendono le cortine fumogene da parte di un Comune e degli altri enti competenti incapaci, sino ad ora, di svolgere una programmazione coerente e di lungo periodo sulla mobilità, e dunque pure sulla prosecuzione della metropolitana nella valle.

E’ normale che, in una simile atmosfera di incertezza ed apparente improvvisazione legata più alle contraddittorie dichiarazioni sui giornali di diversi esponenti politici che ad un disegno organico sullo sviluppo della metropolitana, la gente di Brin si dichiari preoccupata.

“Nessuno ci dice niente, sono tutte congetture e quando uno non sa bene come e quando il quartiere verrà interessato dai nuovi lavori è normale non essere sereni”. Questo il coro unanime che abbiamo registrato a Brin, e sinceramente non riusciamo a dare torto agli abitanti di quest’angolo di periferia genovese.

Si parla di demolizioni, necessarie a consentire al viadotto su cui oggi i veicoli invertono la marcia di abbassarsi gradualmente al livello del rilevato ferroviario della vicina linea del Campasso e da lì proseguire verso Canepari e Piazza Pallavicini: la Brin che abbiamo trovato noi non è fatta di NO METRO o di contestatori ad oltranza; al contrario, gli abitanti si rendono perfettamente conto dell’utilità dell’opera per la Valpolcevera e per tutta la città, e non sono contrari alla prosecuzione della metropolitana anche se questo dovesse determinare la demolizione di una porzione dell’ultimo edificio a valle della strada, in cui abitano sei famiglie comprensibilmente assai preoccupate per il loro futuro. “L’importante” - osservano “è ricercare soluzioni di buon senso, come quelle trovate con successo a Bolzaneto per l’edificazione del nuovo mercato ortofrutticolo”.

Il sole è ormai quasi allo zenit quando salutiamo gli amici di Brin e il loro piccolo, vitale ed orgoglioso mondo e risaliamo le scale della più famosa stazione realizzata a Genova da Renzo Piano.

Crediamo che la civiltà dimostrata dalla maturità delle considerazioni dei cittadini con cui abbiamo avuto il piacere di intrattenerci meriti una sollecita ed esaustiva risposta sul futuro della zona da parte degli enti competenti.

Da parte della redazione di Metrogenova.com ringraziamo la comunità di Brin per il prezioso contributo alla conoscenza dei problemi e delle aspettative del loro territorio, che vive a stretto contatto ormai da anni con la talvolta ingombrante presenza della metropolitana.

 Testo di **Paolo Carbone**

Il treno che arriverà (purtroppo non presto)

Il treno può a ragione essere considerato croce e delizia del sistema di trasporto pubblico della nostra città. Purtroppo negli ultimi anni molte sono state le note dolenti che i pendolari e gli utenti del mezzo ferroviario hanno dovuto sopportare quotidianamente: convogli sporchi, ritardi, disservizi sono ormai all'ordine del giorno. Questo panorama desolante offusca quanto di buono la ferrovia può offrire al sistema della mobilità urbana di Genova ma anche di moltissime località dell'area metropolitana da Savona fino a Sestri Levante, da Acqui fino ad Arquata Scrivia. Tale area può contare su un buon numero di linee ferroviarie con una penetrazione alquanto capillare, specie nelle zone di alta urbanizzazione.

Uno dei problemi principali è da ricercarsi nell'eccessivo numero di treni che circola sulle linee del nodo ferroviario; tutti i tipi di convogli sono presenti nella nostra città, dagli IC, ai merci, ai regionali a lunga o a breve percorrenza.

Tutto ciò ha creato una situazione di sovraccarico e di sostanziale saturazione delle linee, soprattutto nelle tratte tra Recco-Savona sulla linea costiera e Genova Brignole-Busalla sulla linea lenta dei Giovi, con frequenze che possono arrivare ad un treno ogni 2-3 minuti. A fronte di questa situazione, l'unico rimedio al crollo definitivo del sistema, anche in vista del potenziamento dei traffici merci, è quello di attuare una separazione tra il trasporto regionale/suburbano da una parte e merci/lunga percorrenza dall'altra. Questa specializzazione del traffico necessita la realizzazione di opere di una certa entità, che rientrano nel progetto di riorganizzazione del nodo ferroviario di Genova il cui iter è stato avviato da Italferr e RFI nel 2005. Il punto centrale di tali interventi consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di 3,5 km di collegamento tra la linea Voltri-Borzoli con le linee di valico (lenta e succursale dei Giovi).

In tal modo la linea costiera (e anche un tratto della lenta dei Giovi) potrà essere dedicata al traffico regionale e locale, con importanti e significative conseguenze per tutto il servizio ferroviario regionale e principalmente dell'area metropolitana genovese.

Potranno essere in questo modo realizzate nuove fermate nel territorio comunale; sono già in progetto Genova Palmaro, Genova Multedo e una nuova stazione nella delegazione di Cornigliano sulla linea costiera e Genova Teglia sulla linea dei Giovi. Inoltre la stazione di Voltri diventerebbe un interscambio di importanza notevole tra i treni regionali e locali che percorreranno la costiera e quelli a lunga percorrenza che verranno istradati su Borzoli-Fegino e da qui via Granarolo direttamente su Principe.

Tali opere, secondo le notizie apparse sulla stampa verso la metà del 2006, sarebbero già state finanziate dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ma in questo momento la mancanza di fondi ha messo tutto in attesa, si parla di un inizio lavori per fine 2008 - 2009.

Inoltre nuovi scenari potrebbero aprirsi anche in relazione alla gestione del servizio. La specializzazione di alcune linee al traffico locale potrebbe aprire finalmente la strada all'affidamento del servizio ferroviario urbano ad un gestore privato tramite gara che potrebbe portare anche una

Treno Taf in arrivo a Genova P. Principe sotterranea

Fotomontaggio di un treno di ultima generazione con livrea AMT (modello Civia di Alstom, fotografato sulle linee suburbane di Madrid) che transita per la fermata di Via di Francia

nuova organizzazione e soprattutto nuovi convogli e nuovi servizi più adeguati degli attuali al trasporto ferroviario vicinale.

Sfortunatamente tali opere che risultano vitali per evitare il collasso del trasporto ferroviario merci e passeggeri nell'area del capoluogo, saranno attuate con tempi eccessivamente lunghi. In un primo momento la riorganizzazione del nodo si sarebbe dovuta completare entro il 2014, ma la mancanza di finanziamenti fanno presagire che tale termine difficilmente verrà rispettato.

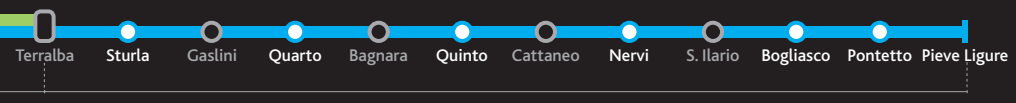
Tuttavia, se i progetti di sistemazione della parte Ovest del nodo, ovvero delle linee di afferenza alla zona compresa tra Brignole-Sampierdarena-Voltri sono in una fase attuativa avanzata, la situazione è notevolmente più confusa per il segmento orientale del nodo, ovvero la tratta compresa tra Brignole-Nervi-Recco. Al riguardo è stato elaborato uno studio di fattibilità (dunque non ancora un progetto vero e proprio) per quadruplicare la tratta Brignole-Pieve Ligure, in modo da destinare la litoranea ai treni locali con inserimento di nuove stazioni (si parla di Cattaneo, S. Ilario, ecc.), lasciando alla nuova tratta (per lo più in galleria) i treni a lunga percorrenza. In questo caso la stazione di porta diventerebbe Pieve Ligure. L'attuazione di tale disegno è tuttavia molto complicata dal fatto che la nuova tratta sarebbe di totale nuova costruzione in un territorio ad alta densità abitativa nella parte urbana (fino a Nervi) e comunque con difficoltà notevoli di costruzione per la presenza di spazi angusti e di montagne che necessiterebbero la costruzione dell'intera tratta in galleria.

La nuova fermata di Via di Francia è sempre desolatamente vuota. Solo pochi treni si fermano, un vero spreco!

Concludendo, si può notare come nei prossimi anni Genova abbia l'occasione di far compiere al proprio sistema ferroviario urbano e suburbano un vero e proprio salto di qualità che permetterebbe alla nostra città di portarsi a livelli di offerta di trasporto pubblico degni delle più evolute città dell'Europa centro-settentrionale che tali progetti hanno attuato da moltissimi anni. A completamento di tali interventi si dovrebbero creare ulteriori condizioni per favorire gli interscambi con il vettore ferroviario, vale a dire sia con il trasporto pubblico su ferro (metropolitana) e su gomma (autobus urbani ed extraurbani, ma anche taxi e car sharing) sia con il trasporto privato (realizzazione di parcheggi di interscambio efficienti in corrispondenza delle stazioni).

È auspicabile che gli addetti ai lavori prendano coscienza dell'importanza capitale del trasporto ferroviario per la mobilità cittadina e metropolitana tenuto conto che la domanda è a Genova molto alta e che dunque costituirebbe un giusto e significativo investimento.

Su questo tema lo staffi di Metrogenova.com ha in programma una serie di iniziative e di attività al fine di sensibilizzare le istituzioni politiche e i tecnici del settore, ma anche i mezzi di comunicazione di massa in modo tale da cogliere al più presto questa importante occasione per il rilancio del treno quale un mezzo di trasporto pulito, efficiente e fortemente compatibile sotto il profilo sociale ed ambientale. M



Tratta Terralba–Pieve Ligure: da progettare e finanziare, tempi incerti, minimo 2020

Chi ben comincia...

... è a metà dell'opera dice un noto proverbio. E anche nel settore dei trasporti l'affermazione è vera. La fase di pianificazione è fondamentale, non solo nel settore dei trasporti ma in qualunque altro campo, dall'energia alle comunicazioni, dalla sanità all'economia.

Il panorama degli strumenti di pianificazione trasportistica nella nostra città è abbastanza desolante: abbiamo un PUT (Piano Urbano Traffico) non aggiornato secondo la legge (ogni due anni) ed applicato solo in parte,un PUM (Piano Urbano Mobilità) presentato in fretta e furia e lasciato in eredità alla prossima amministrazione comunale (di cui si parla nel riquadro nella pagina accanto), un PRT (Piano Regionale Trasporti) allo stadio preliminare che si attende da anni.

A Genova il PUT più recente ha visto la collaborazione di un grande esperto a livello europeo, l'architetto Winkler. Delle tre fasi di attuazione previste, solo due sono state portate a termine, la terza (comprendente la realizzazione del doppio senso di marcia in via Serra) è inapplicata, anche per l'ingombrante presenza del cantiere della metropolitana in piazza Brignole. Winkler è stato chiamato anche per risolvere altre piccole problematiche locali, ma spesso i suoi "rimedi" sono stati osteggiati dalla popolazione, come nel caso di Nervi.

Gli errori compiuti a livello di pianificazione sono abbastanza evidenti: ad esempio la bretella ferroviaria Voltri – Borzoli, destinata al traffico merci del VTE, realizzata con elevati costi monetari e ambientali, ma in realtà utilizzata pochissimo perché non raccordata con una linea ferroviaria importante per la Pianura Padana; oppure il mancato utilizzo della filovia per parecchi anni prima per i lavori di piazza De Ferrari per il G8, poi per la realizzazione del senso unico in via Balbi. Certo in questo secondo caso, si trattava di importanti occasioni di rilancio dell'immagine di Genova a livello internazionale, che non potevamo perdere. D'altro canto gli stessi lavori per De Ferrari sono stati un ottimo esempio di pianificazione: visto che si doveva rifare completamente la piazza, è stato intelligentemente scelto di realizzare contestualmente tutte le opere civili per i locali della metropolitana, senza attendere la ristrutturazione delle gallerie delle Grazie, avvenuta in un secondo momento.

Ma in quanti altri casi si potrebbero sfruttare occasioni del genere? La conversione urbanistica del mercato di Corso Sardegna, prossimo al trasferimento nel nuovo polo di Bolzaneto, potrebbe essere accompagnata da una stazione della metropolitana, se fossimo certi che questa possa proseguire per la Val Bisagno in sponda sinistra. Analogamente gli eventuali investimenti per la ristrutturazione del parco ferroviario del Campasso per il traffico merci del porto, potrebbero essere abbinati alla creazione di un polo manutentivo dei rotabili, utilizzabile sia da Trenitalia (passeggeri e merci) sia da AMT per la metropolitana. E ancora: la costruzione del polo tecnologico degli Erzelli, la localizzazione di un nuovo stadio a Sestri e un (da noi augurato) rilancio dell'Aeroporto

potrebbero essere abbinati ad un sistema di trasporto che possa collegare la ferrovia (che in futuro sarà sempre di più somigliante ad una metropolitana) con questi tre nuovi poli di attrazione.

Ma cosa serve per sfruttare queste occasioni? Di certo non è un'impresa facile: bisogna vedere al di là del problema contingente, agire non per piccoli passi successivi come se ognuno fosse a sé stante, ma come costitutivi tutti insieme di un progetto più grande che coinvolga tutta la città, cercando di sinergizzare le risorse (soprattutto economiche) e di ottimizzare i tempi di realizzazione. Oppure affidarsi alla sfera di cristallo di uno stregone.

Chi deve occuparsi di trasporti pubblici?

Il panorama del trasporto pubblico locale è stato rivoluzionato dal decreto legislativo 422 del 1997 (modificato successivamente più volte), il quale aveva definito le deleghe per Regioni ed Enti Locali in materia di programmazione e finanziamento dei trasporti di interesse regionale e locale (compresi quelli ferroviari e marittimi) ed aveva anche stabilito, per adeguarsi alle normative europee in materia di concorrenza, le tempistiche per il passaggio dal monopolio dei servizi di trasporto da parte delle aziende pubbliche (in larga parte le municipalizzate) ad una condizione di libero mercato nel quale l'assegnazione di tali servizi avrebbe dovuto avvenire mediante gara a livello europeo.

L'applicazione di tale decreto è stata rimandata più volte e, allo stato attuale, sono pochissimi i casi di gare espletate per l'affidamento del trasporto pubblico locale. Quasi tutte le aziende di trasporto ex-municipalizzate si sono trasformate in Società per Azioni, con una forma giuridica più improntata quindi all'imprenditorialità e all'efficienza interna. Genova da questo punto di vista è stato un caso pionieristico sia per la trasformazione in SpA (risalente al 1999) sia per il trasferimento di una quota del capitale sociale dal Comune ad un gruppo industriale impegnato a livello internazionale.

Il decreto 422 è stata anche l'occasione per mettere mano alla struttura organizzativa delle competenze in materia di trasporti; pur non essendo specificamente presente in tale provvedimento normativo, in molte realtà locali è nata una nuova forma di soggetto per la pianificazione e la gestione della mobilità: si tratta delle Agenzie dei Trasporti o della Mobilità, presenti in variegate forme (si può affermare che non esistano due Agenzie con la stessa missione ed organizzazione...).

Le competenze sono molto diverse da caso a caso: dal semplice trasporto pubblico all'intera mobilità urbana, dai confini comunali a tutto il territorio regionale, dal trasporto su gomma a quello ferroviario, dalla proprietà e manutenzione del parco veicoli alla sola gestione delle risorse finanziarie degli Enti Locali.

Oltre a ciò, seguendo la direttiva 440/91/CE (pur non essendo specificamente rivolta al trasporto su gomma, ma a quello ferroviario) si è assistito ad una separazione delle funzioni di gestione dell'infrastruttura e gestione del servizio. Il primo caso in tal senso è stata proprio la creazione di due società distinte per il trasporto ferroviario a livello nazionale, vale a dire RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e Trenitalia. Anche nel gommato si è arrivati a tali forme di separazione ed anche alla creazione di holding che riuniscono società diverse, ciascuna operante in un campo ben definito. Basti pensare ad AMI (Azienda Mobilità e Infrastrutture) nata come costola di AMT, che forse in un futuro potrebbe anche diventare Agenzia per la Mobilità (già adesso si occupa dei parcheggi e delle zone blu), oppure alle FNM (Ferrovie Nord Milano), la cui holding raccoglie società specializzate nella manutenzione delle infrastrutture (FerrovieNord), nei servizi ferroviari passeggeri (LeNord) e merci (CargoNord), nei servizi automobilistici (FNMA) e addirittura nel campo dell'energia (NordEnergia).

Quali sono i modelli di gestione?

Pur essendo difficile individuare categorie ben definite, tre sono i modelli istituzionali di

Il PUM

E' stato recentemente presentato un PUM di 300 pagine contenente un piano della mobilità per Genova con un orrizzonte temporale che si spinge fino al 2020.
Per ora si tratta solo di un documento elaborato da un team coordinato da Alberto Santel che dovrà essere discusso, eventualmente modificato e attuato dalla prossima giunta.
Un primo passo, tardivo, verso un piano condiviso e chiaro per il futuro.
A grandi linee questi gli interventi proposti più importanti:

TRAM
- **Lungo Corso Europa a sostituire la linea 17, da Brignole verso la Val Bisagno e attraversando la città fino a Sampierdarena**

METRO
- **Fino a San Martino lungo la ferrovia**

IMPIANTI SPECIALI
Il PUM prevederebbe 16 impianti speciali: due turistici Acquario->Righi e Fiera->Porto Antico in orizzontale mentre alcuni per i cittadini sono ipotizzati a Sestri verso gli Erzelli, stazione Principe->Oregina, in C.so Sardegna verso Via Amarena e in C.so Europa verso Via Tanini a Borgoratti oltre al completamento degli impianti di Quezzi e quello tra via Bobbio e via Montaldo.

PARCHEGGI
- **Estensione delle Blu Aree anche nei "centri" delle delegazioni**
- **Pedaggio per il transito in centro Genova (entro il 2020)**
- **Creazione di 3 parcheggi interscambio (Staglieno attuale rimessa AMI e San Benigno in pole e decisione per quello di Quarto nei pressi dell'uscita di Ge Nervi)**

riferimento sviluppati in altrettante realtà locali: Roma, la Lombardia e l'Emilia Romagna.

Il modello romano si è sviluppato per passi successivi per gestire la mobilità nella città più grande d'Italia, caratterizzata da sempre da un traffico veicolare molto caotico. Attualmente i soggetti che sono chiamati a far parte di questo modello sono controllati in larga misura dal Comune di Roma:

- una agenzia della mobilità a livello metropolitano (che integra le funzioni che prima erano distinte per il trasporto pubblico (ATAC) e per quello privato (STA);
- due società pubbliche distinte per la gestione del trasporto di superficie (Trambus) e per il trasporto metropolitano e ferroviario urbano (Met.Ro);
- altre società di trasporto che si sono aggiudicate le gare indette per alcuni servizi specifici (come le linee giubilari).

La Lombardia, pur essendo caratterizzata come il Lazio dalla presenza di una metropoli di quasi 3 milioni di abitanti, ha una complessità gestionale maggiore, legata all'estensione dell'influenza di Milano non solo al di fuori dei limiti comunali, ma anche di quelli provinciali e alla sovrapposizione di competenze di vari Enti Locali. Inoltre la Regione, oltre ad essere il punto di riferimento per la pianificazione dei trasporti di interesse regionale, è anche l'azionista principale di una delle maggiori società di trasporto a livello nazionale, vale a dire le FNM.

Infine l'Emilia Romagna, caratterizzata da città abbastanza piccole, con una densità abitativa decisamente minore rispetto alle precedenti, una mobilità molto più diffusamente distribuita sul territorio, ma con una forte volontà di gestione diretta del trasporto da parte degli Enti Locali. E' nato così un modello organizzativo che si basa sulla presenza di una Agenzia regionale per il trasporto ferroviario e sulla delega alle Agenzie provinciali delle competenze per i trasporti gommati, il cui esercizio è affidato a società per azioni distinte dalle agenzie.

Con quali strumenti?

A seconda dell'orizzonte temporale e dell'impegno economico previsto, si possono distinguere tre livelli di pianificazione.

La pianificazione strategica riguarda le scelte che incidono nel lungo periodo sulla struttura del sistema nazionale, regionale e locale dei trasporti; gli investimenti, di solito di entità elevata, sono finalizzati alla realizzazione di infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e di merci.

La pianificazione tattica riguarda invece la gestione del sistema dei trasporti, l'utilizzo ottimale delle risorse infrastrutturali, umane ed organizzative disponibili al fine di soddisfare la domanda di mobilità nel breve periodo con un ridotto apporto di finanziamenti.

Infine la pianificazione operativa definisce nel brevissimo periodo ed a scala locale (quasi a livello di quartiere) gli interventi ed i relativi finanziamenti per attuare le indicazioni dei livelli superiori di pianificazione.

Pur essendoci anche da questo punto di vista una variegata casistica di modelli, gli strumenti legislativi che permettono di concretizzare le azioni di pianificazione a livello locale (non nazionale) sono principalmente tre:

- il Piano Urbano del Traffico, noto come PUT,
- il Piano Urbano della Mobilità (PUM),
- il Piano Regionale dei Trasporti (PRT).

Il PUT, previsto dall'art. 36 del Codice della Strada, è obbligatorio per tutti i Comuni al di sopra dei 30.000 residenti e deve essere rinnovato ogni due anni. E' uno strumento di pianificazione tattica, poiché di solito non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture ma soltanto l'ottimizzazione delle risorse esistenti attraverso misure soft (ad esempio la riorganizzazione dei flussi veicolari e delle modalità della sosta). L'attuazione degli interventi del PUT avviene mediante finanziamenti comunali.

Il PUM è uno strumento istituito dalla legge n° 340 del 24 novembre 2000, che si pone a livello strategico (5-10 anni) non in contrapposizione né in sovrapposizione con i PUT: si tratta di due strumenti di pianificazione che si integrano tra di loro, avendo i medesimi obiettivi finali, anche se con archi temporali e tipologie di interventi diversi. Per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM, dovrebbero essere indicati ogni anno nella legge Finanziaria i cofinanziamenti statali a cui è possibile accedere mediante procedure concorsuali: i proponenti possono essere i singoli Comuni, aggregazioni di Comuni, le Province con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti.

Infine le Regioni sono tenute ad elaborare ed approvare i Piani Regionali dei Trasporti (legge n° 151/1981), coordinati con gli altri strumenti di programmazione e pianificazione territoriale di lungo periodo alla stessa scala territoriale ed a scala territoriale maggiore. Le linee guida per la redazione dei Piani Regionali sono contenute nel capitolo 6 del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato nel 2001.

Stefano Cattaneo Adorno

Progetto di linea elettrica urbana metropolitana di Genova

1. Introduzione

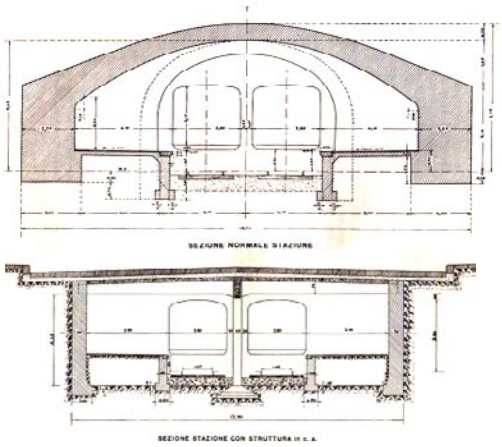
Fin dai primi anni del Novecento Cattaneo Adorno si interessò di linee metropolitane seguendo particolarmente la nascita della London Central Railway e della Subway a 4 binari lungo Manhattan a New York. Da questo interesse nasce l'idea per una costruzione simile, a Genova, negli anni seguenti (per l'esattezza nel 1909) e nonostante il progressivo avanzamento del progetto, l'idea venne accantonata a causa dello scoppio della Grande Guerra. Naufragava così il primo progetto ma non la voglia di creare qualcosa di davvero innovativo per la città, al punto di creare un secondo programma di lavori in data 1923.

Venne costituita una nuova società che in base al progetto di base dell'Adorno e dell'Ing. E. Ravà stipularono un atto di concessione con il Regio Governo (agosto 1923) e successivamente particolari convenzioni con i comuni di Genova e Sampierdarena (in data 27 e 28 dicembre 1923). Il progetto (suddiviso in due parti Sampierdarena – P.zza De Ferrari e P.zza De Ferrari - Sturla) ebbe immediatamente l'approvazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, ma la crisi finanziaria sempre più acuta costituì il primo grande ostacolo alla realizzazione, e a nulla servirono gli sforzi di diversi istituti finanziari di primo ordine, tanto che nel 1926 le trattative si infransero contro la peculiare situazione amministrativa determinatasi in Genova.

La Società divenuta inadempiente decadde, perdendo la forte cauzione depositata presso il Governo e con l'abbandono di un complesso enorme di studi e piani di realizzazione. In questo volume del 1934 l'Adorno riprende la prima idea di tracciato portando però un progetto del tutto nuovo rispetto a quello della Società decaduta seguendo nuovi concetti di tracciato e di costruzione

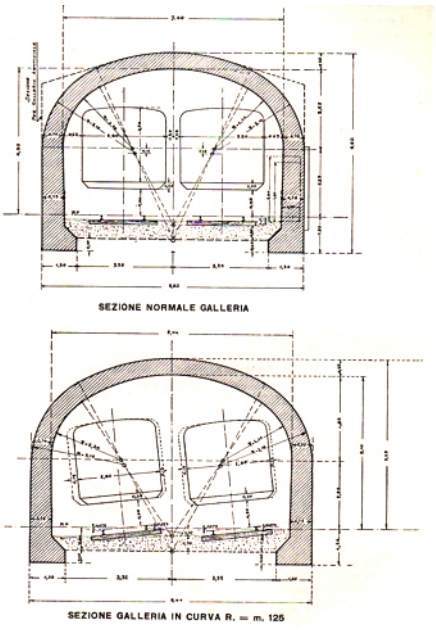
2.La metropolitana, studi preliminari

In quegli anni la struttura di Genova cambiò radicalmente, quando il Duce Benito Mussolini, tramite un provvedimento legislativo



SEZIONE NORMALE STAZIONE

SEZIONE STAZIONE CON STRUTTURA in c. a.



SEZIONE NORMALE GALLERIA

SEZIONE GALLERIA IN CURVA R. = m. 125

creava di fatto un nuova città, unendo tutti i 18 comuni precedenti. La popolazione dell'epoca era stimata intorno ai settecento mila abitanti e lo stesso Adorno pensava che nel decennio successivo si sarebbe potuti arrivare a ottocento mila con estrema disinvoltura, da qui la necessità di un sistema di trasporti valida ed efficiente. Lo studio inizia con un attenta analisi del traffico locale (vedi tabella, i dati sono espressi in milioni di passeggeri) il quale viene rapportato con i dati di traffico di Torino, Roma e Milano arrivando alla conclusione che, i flussi genovesi sono minori non tanto per mancanza di popolazione rispetto agli altri luoghi ma per una scarsa potenzialità della rete di trasporti. Da questi dati Adorno calcolava che, con una linea metropolitana si sarebbe arrivati a circa 88 milioni di passeggeri in più all'anno, di cui 35,2 milioni solo sulla linea sotterranea per quanto riguarda i passeggeri persi per scarsa potenzialità; a questi dati Adorno aggiungeva anche un 20% di passeggeri che, con la nuova linea metropolitana, avrebbe cambiato mezzo di locomozione arrivando alla cifra di 63,5 milioni di viaggiatori complessivi. L'Adorno comunque rimane su cifre più prudenti calcolando come passeggero solo il 50% della cifra precedente (30 milioni). Nel progetto si porta anche la trattazione del sottosuolo definendolo particolarmente idoneo allo scavo meccanico in quanto la roccia calcarea sarebbe abbastanza compatta ma non troppo dura, e la stessa conoscenza del materiale, dovuto a scavi precedenti avrebbe dovuto favorire la velocità dei lavori e il mantenimento dei costi.

3. La metropolitana, analisi del tracciato

Nel suo lavoro Cattaneo Adorno porta la descrizione solamente del primo tronco, lungo Km. 9.195,00 da Sampierdarena fino alla stazione di Sturla, ma vista l'assoluta necessità era in procinto di presentare anche le espansioni verso ponente (Cornigliano, Borzoli e Sestri con interesse verso Pegli) e a levante (Quarto, Castagna, Quinto e Nervi). L'idea era ovviamente quella di collegare le due estremità della città, partendo dalla stazione FS di Sampierdarena nel sottosuolo (- 0,75 metri) dell'attuale Piazza Montano. Superando l'attuale Via Cantore in sotterranea prevedeva la fuoriuscita dopo circa 850 metri all'altezza del piazzale della Camionale dove era prevista la seconda sosta. Superati i binari che dal Campasso corrono verso le calate, si procedeva in galleria rettilinea per raggiungere la stazione Di Negro (km. 1.827,00 indipendente dalle linee FS) dove si prevedeva un interscambio con la linea tranviaria proveniente da Certosa-Rivarolo. Dalla stazione Di Negro a quella di Principe si sarebbe andati completamente in sotterranea per 770,50 metri correndo sotto via Milano (ora via Buozzi). La stazione di Principe doveva trovarsi quindi a profondità maggiori in quanto, essendo vicino a quella delle FF.SS. ed alla Marittima avrebbe

dovuto sottopassare la galleria che collega Brignole con S. Limbania. Dalla stazione di Principe la linea avrebbe seguito linee rette sotto grandi arterie stradali raggiungendo, dopo 693 metri, la stazione Annunziata sotto la piazza omonima e in grado di servire il quartiere della Darsena, le vecchie calate, via Balbi e delle Fontane fino a Piazza Caricamento. Continuando in rettilineo dopo 671 metri era previsto l'arrivo nella stazione di Portello, utile all'arrivo nella zona del Comune e in grado di servire la Circonvalmonte a mezzo degli ascensori di Castelletto e della funicolare di S. Anna. Da Piazza Portello la linea, sempre in galleria normale, tendeva verso est , salendo lievemente per sorpassare le due gallerie ferroviarie di allacciamento del porto dalle Grazie a Principe e Brignole. La successiva stazione di Piccapietra (441 metri) andando nel cuore di quello che sarebbe diventato il nuovo centro urbano della città, rappresentava un punto fondamentale di tutta la linea.

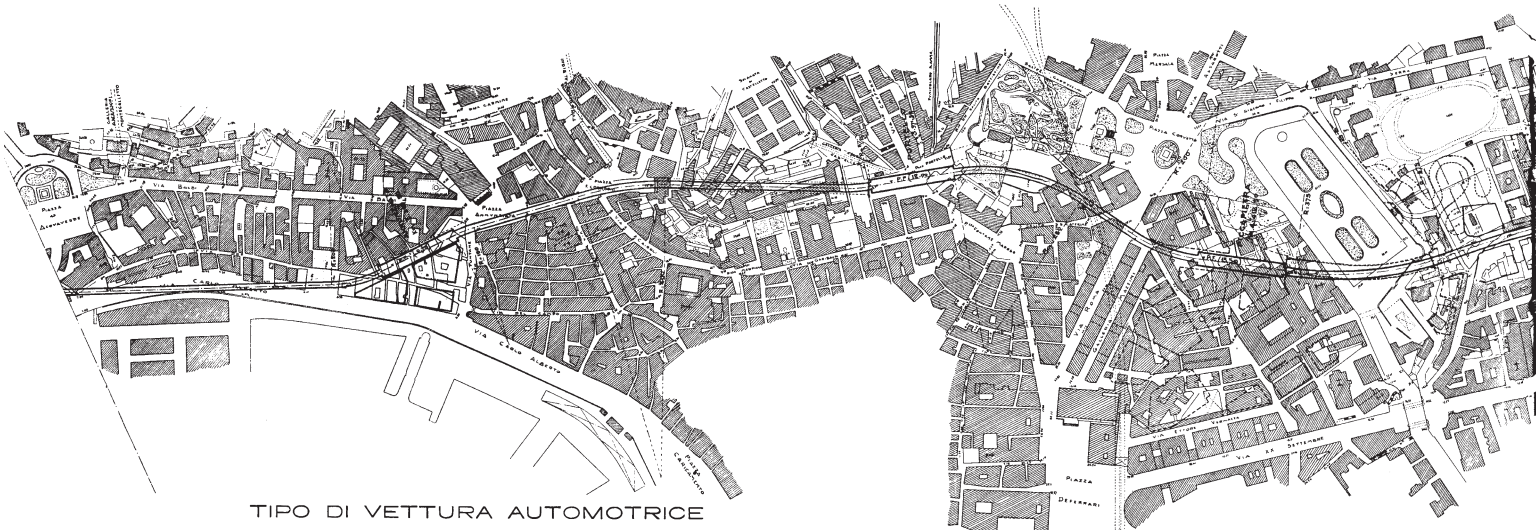
Da qui, seguendo la nuova via di San Vincenzo allargata, la linea con un percorso di 722,50 metri in galleria raggiungeva piazza Verdi dove trovava sistemazione la stazione di Brignole, nelle immediate vicinanze dell'omonima stazione delle FF.SS. Attraversando il torrente Bisagno (Adorno sottolinea con "non particolari difficoltà") la linea riprendeva il suo corso seguendo l'asse di via Archimede per raggiungere la stazione di Corso Sardegna distante 813 metri dalla precedente, e dopo ulteriori 589 metri trovavamo la stazione di Terralba sempre sotto il livello stradale.

Da Terralba la linea proseguiva per altri 300 metri attraverso lo scalo merci delle FF.SS. cambiando struttura una volta raggiunta la collina di Albaro. Nel massiccio alla quota di m. 13,50 si situava la stazione Ospedale fondamentale per la cittadinanza diretta al nuovo nosocomio e agli uffici universitari e, dopo 614 metri, la stazione San Martino. In queste due fermate, essendo a basso livello sotto la strada era prevista l'istallazione di potenti ascensori. Proseguendo verso levante la linea torna in superficie e segue per 281 metri un pianoro nel quale dovevano trovare luogo le stazioni di Serretto e il deposito principale del materiale rotabile, annessa officina e uffici. Proseguendo a cielo aperto con curva a grande raggio e pendenza accentuata (2.988%) la linea incontrava, e superava, un ponte a travi metalliche utile per la linea FS diretta a La Spezia. Tagliava dunque la strada del Serretto da San Martino a Sturla, la si sottopassava con tratti all'aperto e in galleria fino a raggiungere la stazione terminale del 1° tronco, ovvero Sturla distante 855 metri dalla precedente, situata parallelamente alla via dei Mille. In complesso la linea doveva essere quindi lunga Km. 9.195 con le seguenti distanze parziali fra stazione e stazione.

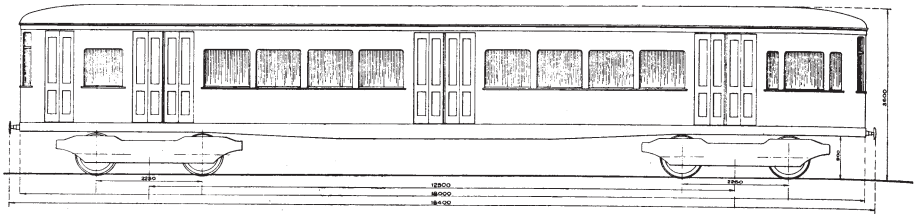
Come si capisce dalla relazione la linea era prevalentemente rettilinea (circa 6 km sui 9.195 totali) e con un profilo altimetrico mite, visto che non si supera la pendenza massima di 2,988%, queste caratteristiche avrebbero fatto della linea metropolitana di Genova la più veloce in Europa.

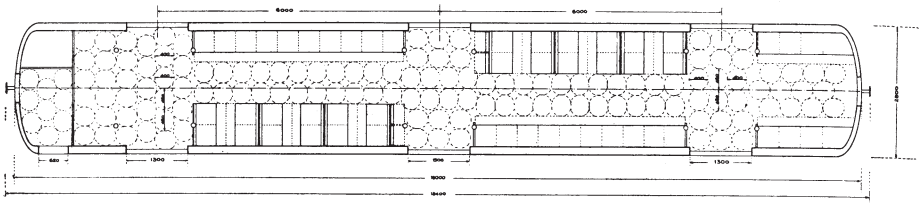
4. Le Stazioni

Lungo la linea erano quindi previste N. 14 stazioni comprese le estreme, con una distanza media di 650 metri, di cui 12 sotterranee e due all'aperto. Per le stazioni sotterranee 5 erano previste con galleria a volta e 7 con costruzione allo scoperto con struttura in cemento armato. Le piattaforme erano previste della lunghezza di 110 metri e della larghezza di 3,95 metri in grado di assicurare un comodo accesso da parte dell'utenza.



TIPO DI VETTURA AUTOMOTRICE



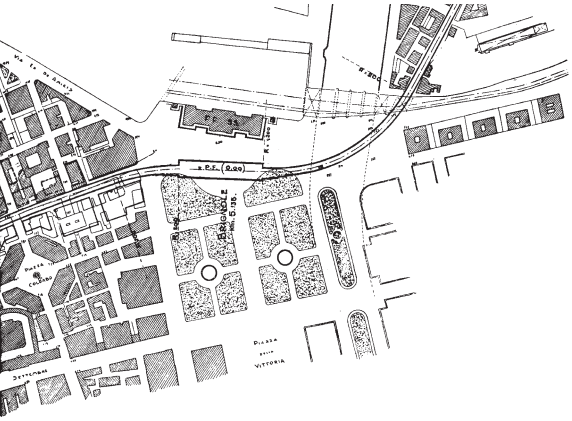


5. Composizione dei treni, materiale mobile e gestione della linea

Il materiale mobile previsto consisteva di vetture automotrici e di vetture rimorchio, atte alla formazione di treni composti, all'inizio, rispettivamente di una vettura motrice e un rimorchio, oppure di due motrici con una rimorchiata nel mezzo. Il numero dei treni era in relazione alla necessità di traffico, tenendo in considerazione l'intervallo mini-

mo raggiungibile pari a 3 minuti. Le vetture automotrici dovevano essere lunghe 18,40 metri e larghe 2,80 metri con 4 motori di circa 110Kw per un peso a vuoto di circa 39 tonnellate, mentre quelle rimorchiate, pur avendo eguali dimensioni avrebbero avuto un peso inferiore alle 30 ton. Accelerazione e frenatura erano calcolate in 0,85 metri al secondo con una velocità massima oraria di moto pari a 70 km, mentre quella commerciale media di 28 e 30 km. I posti a sedere erano pensati sulle 50 unità, più un centinaio "in piedi".

L'orario di servizio si estendeva per 19 ore sulle 24 totali della giornata (tanto per capirci dalle 5 di mattina fino alla mezzanotte) con frequenza variabile fino al minimo consentito di 3 minuti nelle ore di maggiore affluenza. La durata delle corse veniva così distribuita:
- andata a 28 km di media = 19' e 30"



- ritorno a 28 km di media = 19' e 30"
- fermata a Sampierdarena = 3'
- fermata a Sturla = 3'

per un totale di 45' permettendo quindi un totale corse giornaliero superiore ai 500 tragitti, rendendo necessari N. 15 vetture durante il servizio "intenso" e N. 7 nelle ore di traffico scarso.

Per quanto riguarda le tariffe Adorno apre il discorso con un confronto tra la tariffe dei tram e degli autobus, e ritiene che un lieve aumento delle prime per utilizzare la linea sotterranea sarebbe più che sufficiente a coprire i costi di gestione, sempre sua l'idea di una tariffazione a zone o di una fascia unica:

- A tariffe zonali:

Sampierdarena à Sturla (pari a 9 km) L. 1,50 Tariffa per due terzi del percorso (pari a 6 km) L. 1

Tariffa percorso intermedio (3 km) … L. 0,60

Arrivando ad un biglietto a tariffa ordinari pari a L. 0,80 soggetto però a riduzione per orari operai e per gli abbonamenti

- Biglietto Unico:

Spesa di L. 1 per qualsiasi tragitto con riduzioni per il rientro in giornata o con l'acquisto di blocchetti di biglietti, permettendo l'uso di un singolo biglietto si sarebbe eliminato di fatto il personale venditore a favore di macchine automatiche emittrici.

6. Costo presunto di costruzione e bilancio d'esercizio

Preventivo costruzione

1. Espropriazioni:
L. 5.000.000
2. Linea corrente, camere scambi e raccordi:
L. 30.000.000
3. Stazioni:
L. 14.000.000
4. Sistemazione canali e fognature:
L. 1.200.000
5. Deposito vetture e officina:
L. 2.200.000
6. Armamento, terza rotaia e posa:
L. 5.500.000
7. Sottostazioni e condutture elettriche:
L. 800.000
8. Illuminazione
L. 700.000
9. Telefoni, segnalazioni:
L. 700.000
10. Materiale rotabile:
L. 11.000.000
11. Ascensori:
L. 800.000
12. Materiali officina e scorta
L. 500.000
13. Opere diverse:
L. 2.600.000
Totale: L. 75.000.000
14. Spese generali, direzione lavori, interessi passivi e imprevisti 20%
L. 15.000.000
Totale: L. 90.000.000
Costo medio di un chilometro di linea
L.10.000.000

Bilancio d'esercizio

L. 8.000.000 pari a circa L. 2,50 per vettura-chilometro M

Il progetto del 1934

Un logo per la metro?

In tutto il mondo le metropolitane hanno un logo o un simbolo che le identificano. Abbiamo pensato che anche quella di Genova dovrebbe averlo (la M bianca su fondo rosso è un simbolo uguale per tutta Italia e identifica solo le entrate delle stazioni) e così abbiamo realizzato questo logo che utilizza i caratteri del nuovo marchio dell'AMT in modo che sia coerente con la nuova immagine aziendale.
Per simularne l'effetto abbiamo realizzato un fotomontaggio sul treno che vedete nelle foto.
Se AMT lo vorrà utilizzare lo staff di Metrogenova.com lo donerà volentieri.

Metro

metrogenova.com

Staff
Alex Bettucchi webmaster – amministratore forum
Cristina Solenni co-webmaster – vice ammin. forum

Claudio Bellini resp. area tecnica
Claudio Brignole graphic & editor – moderatore forum
Paolo Carbone editor – moderatore forum ferrovie
Eugenio Segalerba editor – moderatore forum
Davide Vallese editor – resp. zona Sampierdarena

Ideazione, progetto e realizzazione grafica
metrogenova.com magazine
Claudio Brignole – www.254dpi.it

Per info e contatti
Email: info@metrogenova.com
Tel. 3391259630

Metrogenova.com e metrogenova.com magazine nascono dal progetto di un gruppo di volenterosi genovesi che hanno deciso di rendere un servizio alla propria città informando la cittadinanza con notizie su tutto quello che riguarda la linea sotterranea genovese ed allo stesso tempo di promuoverne lo sviluppo.

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 e modificarlo in alcun modo.
Si prega si scrivere la fonte in caso di citazione.