

numero
4

Dossier
Principe: l'interscambio
che non c'è

Intervista
Domande a Claudio
Burlando

Speciale
La ferrovia Genova-Casella

Il nostro racconto nelle viscere della città.
Seguendo i lavori della metropolitana.

LA LUNGA STRADA

Come eravamo
La Guidovia
della Guardia

Attualità
Il nuovo
MoBike

Servizio:
pubblico o
sociale?

E ancora: la nascita dei gruppi di lavoro. Le opinioni del forum.

Cari amici,

molto tempo è trascorso dalla realizzazione dell'ultimo numero del nostro Metrogenova.com Magazine. Era esattamente il giugno del 2008, quando cioè proponemmo al pubblico una pubblicazione extra dedicata allo studio di Genova Mobilità 2020 che accompagnava, nello stesso mese, il nostro convegno omonimo. Una riorganizzazione dei compiti interni all'associazione e problemi tecnici di vario tipo hanno reso più complicata l'uscita di questo numero 4, ma noi abbiamo deciso di continuare a pubblicare il Magazine, consapevoli che ciò rappresenta senz'altro un nuovo punto di partenza per l'intero staff.

Proprio per questo ci affidiamo a voi lettori, curiosi di ascoltare i vostri pareri e suggerimenti che ci aiuteranno a mantenere il nostro lavoro a livelli elevati. Ma questo editoriale ci fornisce l'occasione per ringraziare ognuna delle persone che dal 2006 segue le nostre attività con passione, tutti quelli cioè che ci hanno accompagnato fin qui in questa avventura che cresce giorno dopo giorno e che comincia a dare dei risultati significativi, soprattutto grazie all'impegno "da dietro le quinte" che stiamo portando avanti. In questo numero proponiamo, come piatto forte, l'intervista al presidente della regione Liguria Claudio Burlando, così come vi racconteremo in anteprima le sensazioni che abbiamo vissuto in diretta presso i cantieri della metropolitana grazie ad una visita guidata organizzata assieme ad Ansaldo STS, vi illustreremo le novità legate al Bike Sharing e molto altro ancora. Nella speranza che il nostro magazine abbia ancora una volta tutte le carte in regola per offrirvi un'informazione corretta e completa, Non ci resta che augurarvi buona lettura e darvi appuntamento alla prossima pubblicazione.

Lo Staff

Associazione Metrogenova



Perché associarsi

- Più siamo, più peso avranno le nostre iniziative
- Potrai dire la tua e aiutare l'associazione in prima persona
- Avrai questa rivista in esclusiva per il primo mese dalla sua pubblicazione direttamente nella tua casella email
- Potrai partecipare alle visite e gite organizzate dall'associazione riservate ai soli soci
- e, naturalmente avrai... la tessera!

Come associarsi

1. Vai su www.metrogenova.com, scarica e compila il modulo per richiedere l'iscrizione ed invialo al nostro indirizzo email info@metrogenova.com
2. La tua richiesta d'iscrizione sarà esaminata dal consiglio direttivo dell'associazione nel più breve tempo possibile. Una volta approvata, riceverai una e-mail di conferma, in cui troverai i dettagli per il pagamento della quota associativa annuale di 10€ per
3. Una volta effettuato il pagamento, per rendere effettiva la tua iscrizione dovrai inviare copia della ricevuta di versamento e copia di un documento di identità tramite e-mail o posta ordinaria all'indirizzo che ti forniremo

Qualche dubbio?

- Vuoi fare il socio sostenitore?
 - vuoi delle altre informazioni?
- scrivici e ti diremo tutto quello che ti serve:
info@metrogenova.com

Le idee dei nostri soci Nuova linfa per l'Associazione

All'inizio del 2009, una parte del nostro staff ha pensato che sarebbe stato utile e doveroso coinvolgere i soci nella pianificazione delle iniziative da portare avanti sul territorio. Fino a quel momento ogni attività del nostro gruppo era a discrezione esclusiva del Consiglio Direttivo, cioè dell'organo che ne determina movimenti, prese di posizione e comunque eventuali proposte da concretizzare. In seguito ad una progressiva riorganizzazione interna, con relativi nuovi compiti assegnati, il nostro staff ha trovato un nuovo assetto ed senza troppi indugi ha promosso l'iniziativa dei Gruppi di Lavoro. Sotto la regia di due membri del CD, Andrea Aleo ed Alex Bettucchi, sono quindi iniziati lo scorso 24 febbraio gli incontri, i quali sono destinati ad essere convocati con una cadenza mensile e che, per il momento, hanno come luogo di ritrovo una sala presso la chiesa di San Marcellino in Via Bologna a Genova. Le riunioni sin qui svolte hanno messo in luce una forte compattezza di intenti, una voglia genuina e sentita di collaborare e di fare proposte, dimostrando che la famiglia dell'Associazione Metrogenova ha nelle risorse umane forse l'aspetto più forte su cui contare. Ad oggi lo staff è lieto nel poter affermare che si è creato un gruppo compatto attorno alle 10-12 persone, che di volta in volta stanno acquisendo sicurezza e consapevolezza nel fare proposte e/o suggerimenti al nostro Consiglio Direttivo. Come funzionano i Gruppi di Lavoro? Innanzitutto con almeno due settimane d'anticipo viene pubblicato sul nostro sito (www.metrogenova.com) l'annuncio della successiva convocazione, poi lo stesso avviso viene inviato tramite posta elettronica a tutti i soci e a tutti gli utenti del forum; il passo successivo, quando possibile, è la conferma da parte delle persone a partecipare alla riunione ed infine ci si ritrova presso la sala di San Marcellino a data e ora prestabilite. Entrando nel vivo dell'incontro, all'inizio i due responsabili Aleo e Bettucchi relazionano sulle attività recenti dell'Associazione e sulla pianificazione del lavoro



e sulla pianificazione del lavoro nei mesi successivi, dopodiché uno dopo l'altro i membri del gruppo hanno la possibilità di chiedere dei chiarimenti su quanto illustrato, ma soprattutto di fare nuove proposte ai membri dello staff. Segue di solito un approfondito dibattito su quanto avanzato dai singoli soci, il quale da poi origine ad un verbale che verrà poi messo all'ordine del giorno della prima riunione utile del Consiglio Direttivo. A questo punto proprio il CD dell'associazione vaglierà tutte le proposte e cercherà di analizzarle per capire quali di esse possono essere intraprese e sviluppate con efficacia. Fino a questo momento le idee maturate dall'esperienza dei Gruppi di Lavoro hanno portato sviluppi interessanti: presto infatti verranno avviati volantini informativi in molti quartieri cittadini, cosiccome l'associazione cercherà di cementificare i rapporti esterni con altre realtà del territorio, in modo da ampliare il proprio raggio d'azione e per cercare di intraprendere iniziative congiunte. Ma il lavoro è appena iniziato, il 2009 sarà l'anno della maturità e la volontà di proseguire a testa bassa, nella nostra opera di informazione e sensibilizzazione del trasporto sostenibile, sarà assolutamente ferrea e tenace. I Gruppi di lavoro sono quindi una realtà positiva aperta a tutti i soci, non resta che augurarsi che sempre più persone possano aderire a questo importante progetto.

Viabilità Ferroviaria

Fonte: Carta Tecnica Regionale 1:5000
Scala di abilitazione 1:3000



Claudio BURLANDO

La metropolitana di Genova, ma anche tutte le altre tematiche legate al trasporto pubblico sia nella nostra città sia nella regione.

Ecco tutte le domande che Metrogenova ha potuto porre al presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, nel corso di un interessante colloquio.

Presidente Burlando, a che punto è il lavoro, iniziato dall'ex assessore Merlo, mirato al riordino delle varie società liguri di trasporto pubblico?

Il lavoro va avanti, se trovassimo disponibilità da parte degli azionisti delle varie aziende a costituire una società unica, noi appoggeremmo la cosa, è chiaro che si tratta di un'operazione complessa che richiede un certo tempo, dipenderà anche da alcune riforme istituzionali.

Pensa che in Liguria, questo tipo di società, possa avere anche un tipo di coordinamento relativo alle infrastrutture?

E' evidente che con la carenza di spazi che c'è a Genova e in Liguria, non si può organizzare un sistema di trasporto efficace senza pensare ad un'integrazione tra rete ferroviaria

e viabilità locale. Il nodo ferroviario di Genova, ad esempio, tra dieci anni è destinato a cambiare il volto della città. In questo caso, anche AMT stessa potrebbe essere interessata alla gestione. La metropolitana ferroviaria comporterà il ridisegnamento del trasporto pubblico da Terralba a Voltri e quindi è auspicabile una gestione integrata dei trasporti, se non unitaria.

Il problema del materiale rotabile e del personale, come potrebbe essere affrontato in futuro se Trenitalia non vincesse il bando per la gestione del futuro nodo?

Io penso che le reti debbano rimanere pubbliche, però per la gestione dev'esserci una certa concorrenza. Ciò va fatto con delle regole, garantendo il posto di lavoro al personale coinvolto, mentre per quanto riguarda il materiale rotabile si deve andare verso uno schema in cui il concedente risulti proprietario stesso dei treni. Se si facesse un'operazione di grande acquisto di materiale rotabile con fondi FAS, componente azionario e componente regionale, si farebbe un grande passo in avanti non gravando su Trenitalia e facendo un grande rinnovo del parco rotabile.

Nel caso di Genova occorrerebbe poi l'acquisto mirato per i treni metropolitani.

Quindi conferma il fatto che si sta lavorando per garantire al nodo ferroviario genovese nuovo materiale rotabile ed una nuova gestione

Lavoriamo all'appalto per le opere civili, il vincitore dovrebbe conoscersi tra non molto, attualmente ci sono 622 milioni di euro per il nodo e poi servirà una flotta adatta per la metropolitana di superficie.



I fondi che citava prima per l'acquisto dei treni, potrebbero essere disponibili facilmente?

Innanzitutto bisogna vedere se avanzerà una quota di fondi dai lavori per il nodo, se ci sarà un ribasso nella gara, lo scarto potrà essere immediatamente destinato all'acquisto di treni.

E' possibile fare ragionamenti per il nodo ferroviario a Levante?

Questa è una cosa molto importante, seppur in prospettiva, prima si era pensato di arrivare a Pieve Ligure, successivamente si è ragionato per arrivare fino a Sestri Levante. Si potrebbe anche in quel caso realizzare un raddoppio ferroviario per dedicare al trasporto locale dei binari appositi.

L'alleanza col Piemonte, può portare benefici nell'ambito dei trasporti?

Il vantaggio più grande è quello delle aree retro portuali, quindi più un discorso sulla logistica. Si potrebbe però ottimizzare il trasporto interregionale e poi si potrebbe pensare di acquistare in comune del materiale con fondi FAS. Le nuove infrastrutture ferroviarie del paese alleggeriranno il traffico nelle nostre aree e quindi si potrebbe pensare ad un'ottimizzazione del trasporto locale ed interregionale.

Ha qualche idea in generale per il reperimento di risorse economiche in ambito trasportistico?

Io ho parlato recentemente col ministro Matteoli e spero che si attivi una discussione importante. L'Italia ha tre importanti caratteristiche: 1) ha una potenzialità logistica come nessun altro paese al mondo 2) c'è un gap strutturale evidente, a furia di esser contro a tutto non si realizza niente 3) c'è un debito pubblico altissimo. Detto questo c'è un evidente limite a quello che si può fare, noi perciò abbiamo proposto di poter usufruire dell'extragetto portuale, in modo tale da destinarlo alle infrastrutture.

Guardando il passato si evince che lei sia stato un grande sostenitore del progetto per dotare Genova di una metropolitana. Lei era per il metrò in Val Bisagno e probabilmente come l'ex sindaco Merlo credeva in una estensione a Sampierdarena. Negli anni '80 c'erano davvero le possibilità di realizzare quest'opera?

Le possibilità c'erano anche fino a poco tempo fa, ricordiamo la quota di finanziamento per la metropolitana in Val Bisagno al 60%. Poi l'aumento dei costi sulle altre tratte ha fatto sì che il comune chiedesse di dirottare queste finanze su ciò che è ancora in costruzione. Dai giornali leggo che per la vallata ora si parla di tramvia o altri mezzi di trasporto.

La forza della metropolitana è la sede propria che non interferisce con altri vettori, soprattutto in una città congestionata come Genova. Per il momento occorre concentrarsi su Brignole, mentre il discorso a Sampierdarena sembrerebbe superato dal discorso del raddoppio del nodo ferroviario a ponente.

Per la Val Bisagno spero che comunque si arrivi a realizzare un'infrastruttura efficace e se non sarà la metropolitana che almeno sia una tram o qualcosa di veramente efficace.

I passaggi sin troppo disinvolti dalla metropolitana al tram al phileas, ci fa pensare che dietro a queste scelte non ci siano dei veri studi sui flussi e sul traffico passeggeri.

La Regione non ha competenze?

I Piani Urbani della Mobilità sono di competenza comunale, la Regione ha finanziato in parte la metropolitana fino a Brignole e si sta adoperando per recuperare su Genova dei fondi inutilizzati da Savona per il metrobus.

E' chiaro che la parte finanziaria ha condizionato pesantemente quest'opera, il comune sta facendo fatica ad arrivare a Brignole, quindi presumo che non se la sentano di aprire un ulteriore fronte. Peccato perché la Val Bisagno resta senza metrò e ferrovia ed è l'unico asse cittadino privo di queste infrastrutture. Adesso si arriva a Brignole e poi si vedrà.



Abbiamo sempre pensato che quando si propongono ad una città queste opere, esse sono destinate a cambiare la vita delle persone che ci abitano, la metro a Certosa ne è un esempio; la politica si rende conto che questi cambiamenti in corso d'opera possono disorientare la gente? Probabilmente in Val Bisagno contavano molto sul metrò...

Senz'altro le persone ci contavano eccome, può anche darsi che in futuro l'ipotesi in Val Bisagno venga ripresa. La metropolitana è molto cara, ma è anche molto utile e perenne. Io sono convinto che abbiamo fatto bene a costruire il metrò, non sono d'accordo con i detrattori e mi auspico almeno un percorso sull'asse Brignole-Terralba-Stadio che possa intersecarsi con una futura metropolitana di superficie Voltri-Levante. Credo anche che in Valbisagno possano essere superati i problemi idrogeologici.

La metropolitana è iniziata negli anni '80 e ad oggi non è stata completata, qual è stato il problema principale?

Il problema è stato che se ne fa un pezzo quando ci sono un po' di soldi...ad esempio a Torino con le olimpiadi ci sono stati degli ingenti finanziamenti che hanno accelerato la cosa. In realtà a Genova la cosa è nata con una pianificazione per recuperare la galleria di Certosa e alla fine meno male che sia stata utilizzata. L'arrivo a Brignole secondo me sarà di fortissimo impatto.

Si spera anche che l'arrivo a Brignole possa quindi fare da traino per rivalutare l'opera...

A Brignole si arriverà credo nel 2011, dopodiché con il nodo ferroviario realizzato resteranno da affrontare le problematiche del levante e della Val Bisagno.



Presidente un'ultima domanda, è dimostrabile che nel 2004 la regione Liguria aveva un accordo preliminare con Rfi per fare arrivare la metropolitana a Terralba, mentre oggi questa soluzione sembra divenuta impensabile: cosa è successo in questi anni?

Andare sottoterra costerà eventualmente molto, se fosse possibile sembrerebbe sensato andare in superficie almeno fino a Terralba, però sembrano esserci dei problemi di interferenza con alcuni fasci di binari; diciamo comunque che nei prossimi mesi con la definizione delle opere del nodo si potrà rivedere anche questa situazione e magari trovare una soluzione. Per ora comunque abbiamo l'obiettivo di rivedere il finanziamento della tratta fino a Brignole per avere i soldi per il deposito ed i treni nuovi e l'altro è quello di far partire il nodo. Successivamente cercheremo di trovare qualche soluzione per proseguire su Terralba. A questo punto poi si potrebbero gettare le basi per un prolungamento successivo e fare in modo che si crei un'ansa che salga in Val Bisagno. Non sono tanto favorevole alla biforcazione a levante a causa delle perdite di carico.

Potrebbe la linea ferroviaria costiera diventare la linea 2 del metrò come è successo a Napoli?

Sarà una cosa a lungo termine, ma la mia idea finale è proprio quella, cioè avere una linea costiera che interseca l'attuale linea del metrò che sarà destinata a servire le due valli. Con questo sistema la città andrebbe a mille. Con questo sistema si darebbe la prospettiva a Levante per le ferrovie e al comune lo sviluppo in Val Bisagno del metrò il quale sarebbe anche compatibile con l'autobus che vogliono fare adesso (sorride).

Ringraziamo il presidente per la cortesia dimostrata.

Intervista a cura di
Alex Bettucchi e Claudio Brignole

L'autoguidovia che portava al Santuario

L'AUTOGUIDOVIA DELLA MADONNA DELLA GUARDIA VIENE COSTRUITA NEL VENTESIMO SECOLO CON L'OBIETTIVO DI CREARE UN COMODO COLLEGAMENTO DIRETTO VERSO IL MONTE FIGOGNA OVE SORGE IL NOTO SANTUARIO. L'IDEA ERA DI REALIZZARE UN MEZZO PER TRASPORTARE I NUMEROSI FEDELI, CHE FINO AD ALLORA POTEVANO RAGGIUNGERE IL SANTUARIO SOLAMENTE A PIEDI O CON BESTIE DA SOMA.

Nel 1896 l'ing. Severino Picasso progettò una ferrovia a trazione elettrica con filo aereo, per un tracciato complessivo di quasi 9 chilometri: ma anche in questo caso, l'assenza di denaro impedì che i lavori venissero completati. Il tragico avvento della Prima Guerra Mondiale mise in secondo piano la progettazione di un collegamento con il Monte Figogna (nel frattempo si pensava alla realizzazione di una funivia), ma dal 1919 si ricominciò a parlare della ferrovia per il Santuario della Madonna della Guardia. Proprio negli anni Venti si iniziava a diffondere tra i mezzi di trasporto un nuovo sistema ideato da Alberto Laviosa, la "guidovia": questo mezzo, che univa la trazione su gomma alla guida su rotaia, era più sicuro, avendo una guida facilitata, e permetteva il superamento anche di forti pendenze.

L'idea di utilizzare questo mezzo di trasporto per raggiungere il monte Figogna si deve all'imprenditore piacentino Carlo Corazza: egli, che si trovava in gravissime condizioni di salute, pregò la Madonna affinché potesse guarirlo. Le sue preghiere vennero miracolosamente esaudite ed il Corazza in segno di ringraziamento volle dimostrare la sua gratitudine. Il 28 dicembre 1924 fu costituita la Società Anonima Ferrovia Santuario della Guardia e, ottenute le dovute concessioni, nel 1925 iniziarono i lavori per realizzare la prima tratta della linea (circa 8.860 metri) che prevedevano un collegamento fra la località Cà Bianca nel Comune di Ceranesi e la frazione di Serro, nell'ex Comune di San Quirico; numerosi erano gli scambi per permettere alle vetture di incrociarsi (presso le località di Piani, Galleria, Panigone, Sareto, Gaiazza, Fontanassi e Riviera). L'autoguidovia era costituita da due cordoli in calcestruzzo larghi 25 centimetri, sui quali rotolavano le gomme delle vetture; inoltre, perpendicolarmente ai cordoli, vi erano profilati in ferro a circa un metro di distanza l'uno dall'altro:

I PROGETTI PROPOSTI FURONO NUMEROSI FIN DALL'INIZIO DELL'OTTOCENTO, MA NESSUNO DI ESSI FU MAI PORTATO A TERMINE. INIZIALMENTE SI PENSÒ AD UNA "FERROVIA A DENTIERA" (COME LA NOSTRA SPLENDIDA PRINCIPE-GRANAROLO), MA I COSTI VENNERO GIUDICATI ECCESSIVI; PER LO STESSO MOTIVO VENNE ABBANDONATA L'IPOTESI DI UNA FERROVIA SIMILE ALLA SASSI-SUPERGA (TORINO).



su di essi venivano imbullonate le due rotaie sulle quali scorreva il mezzo. Ai capilinea alcune piattaforme girevoli (denominate "giostre") permettevano di far ruotare le vetture per invertirne il senso di marcia. Il viaggio inaugurale ebbe luogo il 28 luglio 1929; in 45 minuti si giungeva per l'appunto alla frazione Cà Bianca, situata a circa due chilometri dal Santuario. A questo punto era quindi necessario costruire l'ultimo tratto della guidovia, per far sì che i fedeli potessero arrivare proprio in prossimità del Santuario. Il tratto mancante, avrebbe dovuto attraversare terreni di proprietà della Masseria della Guardia, che temeva che l'arrivo così a ridosso del Santuario potesse arrecare disturbo alla quiete della zona. Il Corazza, dopo estenuanti trattative, riuscì a raggiungere un accordo con la Masseria: il capolinea sarebbe stato collocato vicino alla Cappella dell'Apparizione. Il 23 giugno del 1934 finalmente l'autoguidovia è completa! La linea si estende per un totale di 10.594 metri, con un dislivello di circa 700 metri ed una pendenza media di quasi il 7%.

Durante i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, la guidovia svolge l'importante compito di trasferire gli sfollati

nell'entroterra, decisamente più sicuro della città. Terminato il conflitto, la guidovia viene rinnovata: vengono installati sulle vetture dei freni ad aria compressa della "Westinghouse" e sono adottate le prime gomme della fabbrica italiana "Pirelli". In occasione dell'anno santo del 1950, la guidovia ritorna ai suoi antichi fasti ed ogni giorno festivo le persone trasportate al Santuario raggiungono le 3000 unità. Il parco vetture originario era costituito da 8 motrici e due "giardinieri" (numerate 9 e 10). Nel 1938 i motori a benzina di due motrici vengono sostituiti con motori diesel, che permettevano un risparmio di carburante del 30%. Le restanti vetture verranno

riceveranno la stessa modifica tra il 1940 ed il 1949. Nel 1955 verrà aggiunta un'ulteriore motrice (numerata 11) già dotata di motore diesel. Tutte le motrici avevano 18 posti a sedere e 40 in piedi, mentre su ogni carrozza potevano salire al massimo 40 persone. La velocità media delle vetture era di 15 km/h. Nei periodi di minor affluenza al Santuario veniva utilizzata una sola motrice, mentre nel caso di composizione di convogli, questi erano quasi sempre costituiti da una motrice e due carrozze, agganciate tra di loro con un sistema simile a quello che ebbe larga diffusione tra i tram.



Il declino della guidovia ha inizio negli anni Sessanta e più precisamente da quando iniziarono i lavori di asfaltatura della nuova strada che da Geo avrebbe condotto in otto chilometri al Santuario. L'introduzione delle corriere rende più veloce il collegamento con il Santuario ed ormai la guidovia avrebbe bisogno di parecchia manutenzione per restare competitiva. Il 31 ottobre 1967, alla data di scadenza della concessione, cessa anche il servizio della guidovia. Una curiosità: Umberto Romani fu l'ultimo conduttore della guidovia, ma la cosa strana è che lo stesso Romani fu anche il primo conduttore nel viaggio inaugurale del 1929. Il tracciato odierno della guidovia, parzialmente asfaltato ed ampliato, è ancora oggi percorribile. Partendo dall'ex Comune di San Quirico, si imbecca via Romairone all'altezza del ponte Tullio Barbieri e dopo circa mezzo chilometro, a destra vi è l'unica costruzione superstite del passato. Accanto ad essa si trovavano l'ingresso alla stazione di partenza della guidovia ed i fabbricati utilizzati come deposito ed officina delle vetture. Dunque, dopo aver percorso via al Santuario di Nostra Signora della Guardia, si

giunge alla piccola frazione Gaiazza, dove vi era uno scambio per l'incrocio delle vetture. Il paesino successivo che si incontra sul percorso è Sareto, frazione in cui il tracciato è quasi totalmente asfaltato: si possono individuare i cordoli della guidovia sui quali correvano le vetture più avanti, oltre via Piancraiole e via Sareto. Da questo punto in poi il percorso della guidovia non ha subito cambiamenti e si può percorrere senza difficoltà, fino all'attuale parcheggio distante un centinaio di metri dalla Cappella dell'Apparizione, luogo in cui era posizionata la stazione di arrivo. Emozionante poter osservare ancora oggi gli scambi dove si incrociavano le vetture. Negli ultimi anni, il Comune di Ceranesi è intervenuto sul tracciato nel tentativo di riqualificarlo: sono stati rimossi arbusti ed erbacce e sono stati assicurati alcuni tratti del percorso privo di protezione a valle. Grazie a questi semplici ma efficaci interventi, il vecchio percorso è ritornato fruibile, sia per gli amanti della mountain-bike sia per gli escursionisti.

Flavio Giuffra
con la collaborazione di Andrea Aleo

SERVIZIO PUBBLICO SERVIZIO SOCIALE ?

Sembra opportuno sviluppare qualche considerazione su termini che sembrano sinonimi, ma non lo sono. E su questa sottile differenza si giocano tutte le controversie "teoriche" che coinvolgono il trasporto pubblico e il suo futuro. Il servizio pubblico è rappresentato dai mezzi e dalle prestazioni che le istituzioni pubbliche organizzano nell'interesse della collettività, e che non possono essere individualizzate. Come le strade, le ferrovie, i presidi sanitari, le scuole, gli impianti sportivi, le poste e le telecomunicazioni. Il soggetto destinatario del servizio pubblico è, almeno in teoria, socialmente trasversale, cioè rappresenta un potenziale utente a prescindere dalla sua situazione reddituale. Il servizio sociale, viceversa, è costituito dai mezzi e dalle prestazioni anche teoricamente individualizzabili, che le istituzioni pubbliche elargiscono ai soggetti in condizione economicamente o socialmente disagiata, e questi rappresentano il target esclusivo dei servizi stessi. Ora, negli ultimi vent'anni circa si è consolidata la tendenza a classificare il trasporto pubblico di base non più come servizio pubblico ma come servizio sociale. Mi spiego meglio: le teorie apertamente liberiste ed aziendaliste che hanno progressivamente preso campo in Italia (e più modestamente in altri paesi), e il recepimento delle direttive comunitarie che hanno imposto le scissioni societarie in aree di interesse, hanno determinato una scissione tra "servizi di mercato" caratterizzati da un elevato livello di qualità (treni ad Alta Velocità, Eurostar, Intercity) e "servizi sociali" (treni regionali), in base alla martellante propaganda secondo la quale i primi garantiscono profitti, i secondi perdite. E quindi i primi possono divenire oggetto di liberalizzazioni e privatizzazioni, mentre i secondi vengono "devoluti" alle Regioni e rimangono a carico della collettività.

Il servizio sociale, viceversa, è costituito dai mezzi e dalle prestazioni anche teoricamente individualizzabili, che le istituzioni pubbliche elargiscono ai soggetti in condizione economicamente o socialmente disagiata, e questi rappresentano il target esclusivo dei servizi stessi

C'è voluto qualche anno perché emergesse in pieno il carattere mistificatorio e truffaldino di questa teoria: anzitutto, anche i "servizi di mercato" non si pagano da soli ma generano comunque disavanzo, che lo Stato più o meno indirettamente ripiana. Secondo, la privatizzazione di questo settore avviene solo sulla carta, perché in ogni caso è sempre la mano pubblica a costruire le linee e acquisire i mezzi rotabili. Terzo, la qualità di questi servizi non è sempre uniformemente elevata, anzi nella parte bassa del segmento (gli IC, per intenderci) è spesso mediocre, e vi è la costante tendenza ad erodere i servizi meno onerosi indirizzando l'utenza verso quelli più costosi (così si assiste alla progressiva sequela di IC che diventano IC Plus, poi ES City e così via). Quarto, la contrapposizione mercato/socialità ha determinato la quasi totale scomparsa dell'utilissimo comparto interregionale. A ciò fa da contrappunto la fatiscenza dei servizi regionali, considerati alla stregua di una zavorra da abbandonare al più presto.

**Vuoi approfondire i temi trattati?
SCRIVI ALL'ASSOCIAZIONE METROGENOVA
info@metrogenova.com**

Generalizzando il discorso, questa teoria ha coinvolto anche gli altri modi e segmenti di trasporto, ed ha esercitato la sua influenza nefasta sul TP urbano, che non vede neppure, la contrario del mezzo ferroviario, il contrappeso del settore di mercato. Il trasporto pubblico urbano è diventato sic et simpliciter servizio sociale, qualcosa che lo collettività deve pagare e che serve esclusivamente agli sfigati che non possono permettersi il mezzo proprio, che si tratti di auto o scooter. Ne deriva, come in un infernale e perverso giro vizioso, che il mezzo pubblico diviene così progressivamente retaggio di soggetti marginali e inadempienti, con una sensibile riduzione dei ricavi; le prestazioni sono sempre più scadenti e quote sempre maggiori di utenza passano al mezzo privato, con l'inevitabile conseguenza di aumenti di traffico, congestione ed inquinamento atmosferico.

L'unico intervento risolutivo sarebbe l'adozione di una strategia che rappresenti una radicale inversione di tendenza, cominciando a considerare il trasporto pubblico non più come un onere, ma come un valore aggiunto, dove investire per il futuro, nella consapevolezza che soltanto la percezione di esso come servizio pubblico, rivolto al soggetto socialmente trasversale di cui parlavo all'inizio, possa rappresentare uno dei punti nodali per una nuova cultura del territorio e delle città. Certo, questo significa rimettere in discussione i mostri sacri delle teorie propalate negli ultimi anni, che hanno martellato sulla necessità di ridurre la spesa pubblica a prescindere da ogni altra considerazione.

Massimo Palomba



Dobbiamo essere viceversa ben consapevoli che senza sostanziosi e mirati investimenti, accuratamente pianificati, senza sprechi e clientele, la **rinascita del trasporto pubblico resterà una bella chimera**. E chi continuerà ad auspicarla dovrà ben tenere conto di questo





CANTIERI Porte aperte

Grazie ad AnsaldoSTS una parte del nostro staff è potuta scendere nelle viscere del sottosuolo cittadino per osservare da vicino i lavori in corso della metropolitana genovese



Il giorno 11 maggio 2009 si è svolta un'importante iniziativa per la nostra Associazione: grazie ad un accordo con AnsaldoSTS, una parte del nostro staff, accompagnato da quattro soci ordinari, è potuto scendere nelle viscere del sottosuolo cittadino per osservare da vicino i lavori in corso della metropolitana genovese.

Tralasciando gli aspetti ludici dell'iniziativa, che saranno illustrati prossimamente in un report sul sito www.metrogenova.com, questa giornata è stata molto utile per fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori ed è quindi nostra premura farne una sintesi. La nota principale che va messa in evidenza è che ad oggi, tutta la tratta De Ferrari – Brignole è percorribile con continuità, non esiste più, infatti, nessun diaframma interposto tra i vari fronti di scavo. Per correttezza va detto che sono ancora presenti i due muri divisorii di mattoni presso il capolinea di De Ferrari, mantenuti in essere sia per questioni di cantiere sia per la sicurezza e che verranno abbattuti solo al termine dei lavori. Scendendo dal pozzo Acquasola (circa 37 metri!), abbiamo potuto subito ammirare il camerone della fermata Corvetto, realizzata comunque anche se al momento non verrà completata; sempre a riguardo di questa fermata si ha l'opportunità di apprezzare l'imponenza dell'opera: in questo sito infatti sono state realizzate alcune delle infrastrutture



principali per il cantiere, perché proprio da qui hanno avuto inizio gli scavi delle nuove gallerie e perché nel frattempo sono state costruite le opere di base per la futura (speriamo non troppo) fermata di Corvetto. Ad oggi sono infatti visibili il mezzanino, le banchine laterali ed una serie di “porte d’accesso” sulle quali convergeranno le scalette e le scale mobili dei passeggeri

A questo punto abbiamo iniziato la nostra passeggiata procedendo verso De Ferrari, dove si incontra il cantiere in cui si sta realizzando il pozzo di aerazione di largo Lanfranco il quale, va sottolineato, non avrà nessuna funzione di uscita di sicurezza, semmai potrà essere invece utilizzato come accesso di emergenza dai Vigili del fuoco in caso di necessità; procedendo oltre (grosso modo sotto galleria Mazzini) si incontra un altro camerone, dove si sta lavorando per poter portare allo stesso livello le due gallerie delle Grazie, che presentano tra di loro una certa differenza di quota. Arrivati alle gallerie delle Grazie, abbiamo invertito rotta iniziando il tragitto verso Brignole, quindi una volta oltrepassato il camerone di Corvetto, la nostra passeggiata ci fa arrivare sotto il cantiere di via Serra, ovvero presso il pozzo Brignole, luogo in cui sono stati ritrovati a più riprese reperti di alto valore archeologico. In questo sito verrà realizzata un’ulteriore camera di ventilazione (per legge ne



va realizzata una ogni due stazioni sotterranee). Sottopassando il fascio di binari ferroviari, si riemerge dal sottosuolo e si sbucca a fianco del palazzone delle poste dove verrà realizzata la stazione metrò di Brignole. Allo stato attuale dell'opera i manufatti veri e propri devono ancora essere cominciati, tuttavia stanno per iniziare i lavori di prolungamento dei sottopassaggi ferroviari (che si collegheranno alla banchina del metrò), mentre per il palazzo delle poste si aspetta il definitivo via libera del comune che pare essere finalmente vicino. Di questo edificio verrà demolita l'ala ad angolo di ponente ed una tettoia che si affaccia oggi sull'area di cantiere dove verranno realizzate delle nuove opere accessorie per la metropolitana. Ad opera conclusa si avrà anche una sorta di tronchino di manovra oltre la banchina che, dotato di scambio, consentirà l'inversione del senso di marcia. Saranno anche realizzati due binari di ricovero, sempre nei pressi dell'area della stazione della metropolitana. Nonostante le difficoltà il nostro metrò continua quindi la sua marcia, i lavori in corso per la realizzazione dell'opera non dovrebbero più avere intoppi, speriamo quindi che si possa davvero inaugurare il tutto nell'autunno del 2011. Ovviamente non dimenticandoci mai di Corvetto, fermata che dovrà assolutamente essere realizzata, soprattutto dopo averne visto il suo "scheletro" nel sottosuolo.

Andrea Aleo. Alex Bettucchi.



MoBike: l'alternativa al traffico(?)



Città strana la nostra Genova e lo dice chi profondamente la ama e la vive.

Strana perché si basa sempre su innamoramenti fugaci, su colpi di fulmine che purtroppo vengono anche presto lasciati da parte per qualche nuovo lampo. Sicuramente uno dei più nuovi è quello per le biciclette. Se dietro agli Appennini grandissimi del ciclismo come Coppi e Girardengo venivano al mondo, in molti sanno come Genova abbia un rapporto tutto particolare con le due ruote (per lo meno quelle senza motore). In questo rapporto si è inserito il Bike Sharing, un servizio di noleggio biciclette gestito da Bicincittà, realtà legata a Comunicare Srl con sede in provincia di Torino. Genova non è assolutamente la prima città a dotarsi di questo servizio, ma sicuramente una delle più popolate nonostante le colonnine siano state installate solo in una zona limitata della città.

Il sistema di per sé è relativamente semplice. Le zone sono ben riconoscibili da un totem che illustra il servizio accanto alla rastrelliera che consente l'aggancio e il prelievo della bicicletta, la quale potrà essere riagganciata successivamente in una postazione anche differente. Questo consente una fruizione molto rapida e flessibile: si può adoperare il mezzo solo per il periodo necessario e riporla una volta terminata la sua utilità. In questo modo chiunque sarebbe tendenzialmente avvantaggiato dal suo utilizzo, sia lo studente, il libero professionista, il corriere cittadino o il semplice pensionato con la mattinata libera. La stessa età di chi preleva la

bicicletta non dovrebbe essere un problema grazie al sistema di "aiuto" offerto dalla pedalata assistita, ovvero un motore elettrico messo in moto dai pedali in grado di fornire un aiuto fino alla velocità di 25 km/h. Una volta scaricata la batteria occorre di nuovo pedalare alla vecchia maniera.

Al momento in Genova sono state installate sei posizioni: Matitone, Principe Sotterranea, Caricamento, De Ferrari, Via XX Settembre (vicino al Ponte Monumentale) e nei pressi di stazione Brignole per un totale di circa 30 biciclette disponibili in questa prima fase di sperimentazione. Per utilizzarle occorre una smartcard disponibile in vari uffici, tra cui il Mobi (strano ma esiste ancora). L'abbonamento annuale è di trenta euro e dopo la prima mezz'ora gratuita scatta la tariffazione fino al massimo di tre euro scattata dopo l'ora e mezza di utilizzo. Quello che forse lascia un poco perplessi è la gestione dell'idea di ciclabile. Recentemente il comune ha attrezzato un mini percorso lungo via Buozzi per collegare la zona Expò con il Matitone, e altri lavori dovrebbero essere a cantiere in tempi più o meno brevi. Questa nuova ciclabile ha riscosso però un successo limitato, anche perché effettivamente troppo scomoda, pericolosa con tutti gli ostacoli del caso (buche e

pensiline dell'AMT i più macroscopici) e pur nulla o quasi radicata nelle teste delle persone, ostili anche in città come Alessandria o Novi Ligure. La stessa Ovada o Acqui Terme presentano un numero di "ciclisti" ben inferiore rispetto ai centri urbani del nord Europa, dove si possono fare stime tranquillamente superiori al 65-70% della popolazione. Quindi quello che conta alla fine non è tanto l'infrastruttura in sé, una striscia di un metro scarso di larghezza è anche sufficiente, ma l'adattabilità dell'utenza.

L'idea del comune di affidare alle bici parte della domanda di mobilità resta dunque un intento nobile, ma destinato a fallire se alle sue spalle non viene fatta una politica vera di disincentivo verso il mezzo privato, soprattutto su due ruote, preferendo i mezzi pubblici (ferrovia e bus soprattutto) e quindi contrastando la smania di costruire aree blu, parcheggi e autosilos in pieno centro città. Per avere un minimo di raffronto con dati veri avevo chiesto, tramite mail, se fosse stato possibile conoscere l'entità delle persone che hanno sottoscritto un abbonamento. Purtroppo l'indirizzo mail del sito Bicincittà risulta non corretto (e quindi questa semplice, ma preziosa, informazione non disponibile), ma sono riuscito comunque a ottenere dei dati da altre fonti che in questa sede voglio brevemente proporvi.

Secondo un'indagine dell'ISFORT (2007) la mobilità ciclabile copre circa il 6.4% degli spostamenti nei comuni sotto i centomila abitanti, il 4.6% nelle città medio-grandi e solo il 2.7% nei grandi centri. Secondo la FIAB analizzando la relazione minuti/km percorsi si scopre che la bicicletta risulta essere la maggiormente competitiva nei percorsi tra i

50-100 metri e circa i 4 chilometri e mezzo (corrispondente a circa 25 minuti) per poi cedere il passo alle auto nelle distanze superiori. Per quanto riguarda i dati di lunghezza della rete risulta Brescia la città con maggior percorso di pista ciclabile rapportato alla superficie del comune (120km su 100km²) seguita da Padova e Monza, mentre invece in termini di lunghezza assoluta Roma risulta la maggiormente dotata di piste, per un totale di 160km. Quanto al dato di lunghezza della rete ciclabile rapportato al numero di abitanti la situazione risulta migliore al nord con quattro città dell'Emilia Romagna dove si hanno circa 16 abitanti ogni 100km di pista ciclabile. A prescindere dall'inadeguatezza delle nostre città, relativamente alla presenza di queste piste, è opportuno osservare che in molte realtà urbane i motivi principali alla base di una mancata diffusione di questa modalità di spostamento sono principalmente la discontinuità della rete dei percorsi adatti alle biciclette e la sensazione di scarsa sicurezza del tragitto, ovvero l'assenza di infrastrutture, regolamentazioni e sensi civici che possano risolvere i conflitti con gli altri utenti della strada. La soluzione può essere quindi questa: l'Amministrazione comunale dovrebbe in primo luogo attuare politiche di incentivo nei confronti del mezzo pubblico, e quindi specializzarsi (dove proficuo) in soluzioni come il Bike Sharing con una pianificazione sensata e ponderata di percorsi, cartellonistica e informazioni all'utenza tale da permettere a tutti un corretto uso delle due ruote non a motore.

Davide Vallese





Quale futuro per il TRENINO?

P. Sacca © 2008

La Ferrovia Genova-Casella è da sempre uno dei mezzi più interessanti del panorama del trasporto pubblico genovese. Il trenino può definirsi una vera e propria croce (per i pendolari) e delizia (per i turisti) e questa sua natura ibrida – mai troppo ferrovia locale e neppure completamente ferrovia turistica – rappresenta un vero e proprio handicap per lo sviluppo. Come forse molti sanno, la Ferrovia fu inaugurata nel 1929 per collegare il centro di Genova con i paesi di villeggiatura (in allora molto popolati) dell'entroterra. Il progetto iniziale prevedeva un ulteriore ramo che da Casella avrebbe dovuto condurre a Busalla per poi collegarsi alla rete FS. Questo ambizioso progetto non vide mai la luce per difficoltà economiche e per le vicende belliche. Da allora, purtroppo, e stiamo parlando di un periodo che si protrae da 80 anni, il trenino vivacchia, senza una vera e propria strategia di sviluppo, di utilizzo e di integrazione vera e propria con gli altri vettori. La Gestione Commissariale protrattasi per molti decenni e terminata solo nel 2002 ha impedito per lungo tempo investimenti sul materiale rotabile e sulle stazioni e

i risultati si vedono ancora oggi in quanto i mezzi sono assolutamente decrepiti e inadeguati per qualsiasi scopo. Stiamo parlando dei mezzi B51-B52, elettromotrici A1-A3 e A4-A7.

Il passaggio alla gestione regionale, avvenuto nel 2002 avrebbe potuto rappresentare un'occasione per condurre il "trenino" su binari più moderni e per avviare una politica di valorizzazione anche e soprattutto in chiave turistica della linea. Alcuni sforzi volti ad elevare la qualità del servizio sono stati messi in pratica; ad esempio nel corso degli anni 2007-2008 la stazione terminale di Genova Piazza Manin è stata sottoposta, dopo decenni di degrado, ad un restyling radicale. Il problema è rappresentato da uno stato di degrado totale del materiale rotabile, sempre alla mercé degli idioti che si divertono a "graffitare" i convogli e che sono dunque ormai irriconoscibili. Sarebbe necessario un investimento quanto meno sulla sicurezza mediante installazione di impianti TVCC nella stazione di Manin oppure di pellicole antivandaliche come quelle applicate sui rotabili FS.



E dire che gli esempi positivi di gestione di ferrovie a scartamento ridotto in chiave pendolare e turistica non mancano in giro per l'Italia e per l'Europa. La Ferrovia Trento-Marilleva in Trentino o la Domodossola-Locarno potrebbero a ragione caratterizzarsi come modelli significativi anche per la FGC. Qualcosa si sta muovendo in questi ultimi tempi, visto che l'amministrazione ferroviaria ha pubblicato un bando per l'acquisizione di uno o più elettrotreni a scartamento ridotto. Tuttavia, non vi è ad oggi assoluta certezza sulla reale intenzione del management di procedere a nuovi investimenti; sul punto la nostra associazione ha tentato di acquisire informazioni dirette dai vertici aziendali, ma ogni tentativo è rimasto vano; evidentemente ci sono dei segreti da custodire gelosamente nei depositi "du trenin".

Un ulteriore grosso handicap della ferrovia è rappresentato dalla presenza di un capolinea cittadino assai decentrato, privo di parcheggi e piuttosto lontano anche dagli altri mezzi pubblici urbani. In queste condizioni è assai difficoltoso rendere appetibile l'uso del "trenino" per i residenti dei paesi dell'entroterra che devono recarsi nel capoluogo. La situazione è

diventata davvero difficile nell'ultimo anno, tanto che molte corse sono svolte con servizi sostitutivi di autobus e si assiste ad un inesorabile declino dell'utilizzo da parte di pendolari, ormai ridotti alle 500 unità/giorno, cifra più che dimezzata rispetto a dieci anni fa. Alcuni anni orsono era stata ventilata, o, per meglio dire fantasticata, in ambienti istituzionali una proposta di realizzazione di un ascensore che permettesse il collegamento con la stazione Brignole. Ovviamente tale ipotesi è rimasta allo stadio di chiacchiera vuota e non si è neppure tradotta in uno studio o progetto. Tuttavia, non sono stati colmati i ritardi cronici sulla gestione dell'infrastruttura e sull'acquisizione di materiale rotabile, salvo che per alcuni mezzi acquistati a metà anni '90 (elettromotrici A8-A10, A11-A12). Altri ad esempio nel forum di quest'associazione, hanno ipotizzato la realizzazione di un vettore promiscuo tram-treno che consentirebbe, una volta giunto a Piazza Manin, di proseguire a raso sulla pubblica via e attraverso Via Assarotti e Via Serra giungere al capolinea di Brignole. Sembra fantascienza? Sì in Italia è così, ma nel mondo evoluto soluzioni trasportistiche di questo genere sono



piuttosto all'ordine del giorno.

Sempre nell'ambito delle ipotesi fantasiose come non ricordare la proposta di realizzare un ramo tra S. Antonino e Begato? Questa soluzione è stata ideata già a metà anni '70, ovvero al momento della realizzazione del popoloso quartiere di Begato che sarebbe così collegato più facilmente al centro città. Altre novità potrebbero registrarsi sul versante della gestione, in quanto parrebbe che la Regione, nel quadro della liberalizzazione dei servizi pubblici locali, intenderebbe, mediante gara pubblica, prevedere anche per la FGC una gestione privata o mista sul modello di quello che è avvenuto per AMT. Essendo poi già operante sul territorio un operatore di dimensioni mondiali quale è Transdev potrebbero esserci interessanti prospettive anche per la FGC. In definitiva da queste poche righe è evidente che il nostro caro trenino soffre di un problema enorme: la cronica mancanza di fondi, che è figlia di una gestione pubblica assai miope e, che, contrariamente a quanto dichiarato a parole, non crede assolutamente in una politica di sviluppo e sostegno al trasporto pubblico.

Per ora dobbiamo essere contenti che il nostro trenino continui a sferragliare su e giù per le tre valli, attraverso luoghi che regalano panorami mozzafiato come la tratta ai piedi del Righi, sperando in un futuro un po' migliore rispetto agli ultimi decadenti decenni.

Paolo Carbone

Una **cronica mancanza di fondi**, figlia di una gestione pubblica assai miope e, che, contrariamente a quanto dichiarato a parole, non crede assolutamente in una **politica di sviluppo e sostegno al trasporto pubblico** rischia di minare le basi ad un collegamento storico della Provincia di Genova



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

giambo64: Genova ha la fortuna di essere attraversata in tre delle sue quattro direttrici dalla ferrovia: tutto questo ha delle potenzialità enormi che fino ad ora è stato scarsamente utilizzato. Se oggi, con la ristrutturazione del nodo, si riuscirà a realizzare un servizio frequente e capillare la città ne trarrà un grande beneficio. Ben venga la ferrovia urbana. Resta scoperta la Val Bisagno, va riempita con il prolungamento della metroleggera. Per finire vorrei dire che trovo estremamente interessante la possibilità che venga usata per i passeggeri la linea del Campasso e che la stazione sotto Castelletto nelle gallerie tra Principe e Brignole proposta da Cliobini è semplicemente fantastica.

Genoajackson: Credo sia assolutamente strategico il fatto di immaginare una ferrovia urbana che funzioni come linea 2 della metro, d'altronde nel nostro GeMo20202 quest'ipotesi è caldeggiata e auspicata, il problema da risolvere sarà quello di capire quale tipo di servizio avremo una volta che il nodo di Genova sarà completato. Per questo credo che la futura ferrovia sia un'opportunità per la metro e non il suo killer. Il mio timore piuttosto è che non ci saranno risorse per acquistare rotabili in grado di svolgere un servizio simile a quello del metrò, ma ancor più temo che non ci sarà coordinazione tra le ferrovie ed AMT. Allora si apre un nuovo scenario: sarà possibile tramite una gara che un operatore (magari AMT stessa) possa candidarsi a gestire l'infrastruttura? Personalmente ritengo molto ma molto lontana la cosa anche se un passo avanti potrebbe consistere nella creazione di un'autorità ligure per i trasporti.

Pinuccio"58: La questione è sempre la stessa in questa città: passano gli anni, cambiano gli amministratori, ma la mentalità di fare le cose tanto per farle è sempre la stessa, non ultimo il Phileas. Ricordo ancora una volta che il metrò è nato in funzione del ripristino tranviario della galleria di Certosa: solo i soldi dei Mondiali e delle Colombiane, hanno fatto sì che nascesse la Metropolitana genovese, senza nessuna programmazione e con tanti sprechi, altro che studi sui flussi di traffico! C'erano dei soldi da spendere e si cercava un qualcosa di forte impatto per la gente, il tram all'epoca come oggi era troppo poco. Poi sotto terra non avrebbe intralciato né il traffico né i commercianti. Avessero fatto quello che era nelle prime intenzioni, probabilmente oggi avremmo delle belle linee tranviarie e l'intermetro a fare da metropolitana. Non si è fatto, ed

risultati sono che a parte i residenti della Valpolcevera, gli altri si arrangiano in auto o in moto essendo bene o male tagliati fuori da quello che doveva e potrebbe essere un gioiello.

(ispettore): Io penso che fino a quando ci saranno politici poco preparati- eufemismo- sui problemi del trasporto e si cercherà di seguire solo politiche volte a cercare voti dagli automobilisti incalliti, sarà molto difficile portare avanti qualsiasi prolungamento della metropolitana. Se per qualche miracolo fosse possibile trovare fondi adeguati, per me la metropolitana in Val Bisagno sarebbe utile, ma visto quanti anni ci sono voluti per arrivare a scavare un tunnel di 1,5km, quanto ci vorrà per realizzare un intero tratto in sotterranea sotto il Bisagno?

titoit: Stamattina, dopo l'ennesimo viaggio stipato sul 17 (e dire che ne sono partiti due di fila da Brignole, entrambi stracolmi), mi chiedo se veramente in termini di costi-benefici il prolungamento prioritario della metro non sia quello Brignole-S. Martino: si tratterebbe di una tratta dalla lunghezza assai limitata (2 km al massimo), la realizzazione sarebbe in sotterranea (perché RFI ha ribadito che non intende concedere i binari dell'area di Terralba), ma non presenterebbe particolari problemi (non ci sono espropri o palazzi da abbattere) e soprattutto andrebbe a soddisfare una domanda di trasporto che è immensa. L'area ospedaliera-universitaria di San Martino attrae giornalmente diverse migliaia di utenti che per età (giovani o anziani) e per abitudine usano maggiormente il trasporto pubblico. Certo, molto di questo "movimento" è concentrato dalle 7 alle 15, ma comunque c'è da considerare anche l'utenza del quartiere.

metrosur: Corvetto è stata cancellata ufficialmente dalla giunta Vincenzi, che a parole vuole una città europea e progredita, ma nei fatti affossa tutto il poco di europeo che c'è in questa città, come la metropolitana.



Principe, il paradigma

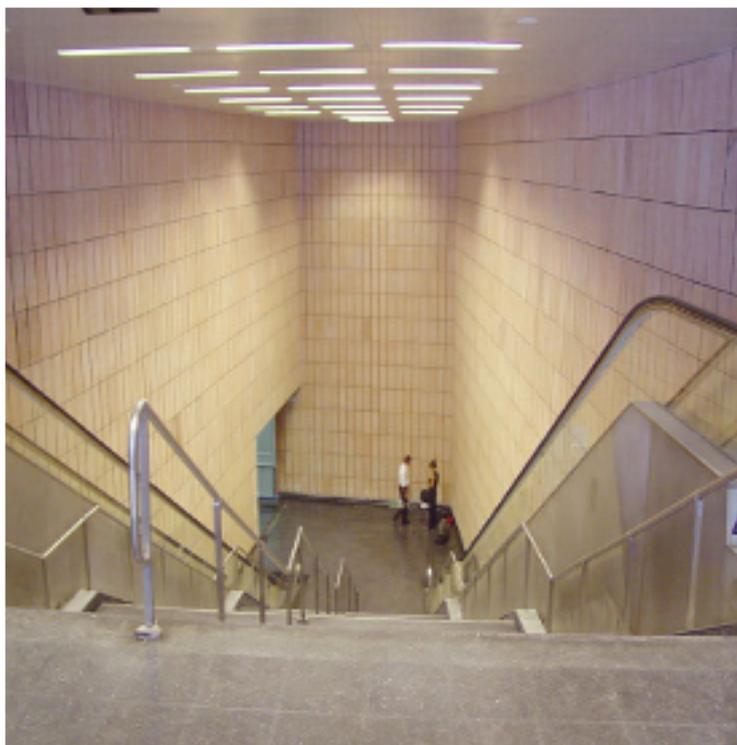


La fermata è centrale, a due passi dalla stazione delle Ferrovie, ma per assurdo rimane la più sfortunata per il mancato interscambio tra i due vettori

Che bel luogo che doveva essere una volta il sito ove oggi sorge la Stazione ferroviaria di Genova Principe, la sua sorellina minore, Principe Sotterranea e la... sua sorellastra, la stazione della metropolitana di Principe!

Qui erano una volta i confini della città, cui si entrava tramite la Porta di San Tommaso. Se l'Acquaverde, divenuta piazza nel Settecento, doveva essere prima d'allora luogo ben poco salubre (come del resto indica il toponimo), la zona dove oggi sorge la stazione della metropolitana era ed è uno dei più ameni di tutta la baia in cui sorge la città di Genova, consentendo una vista aperta che spazia, da Levante a Ponente, sulla Ripa, il Colle di Castello, il Molo, l'imboccatura del Porto Vecchio, la Lanterna, San Benigno e il Palazzo del Principe. Un simile luogo così pittoresco, fuori dalla città ma nello stesso tempo prossimo alla stessa, non poteva sfuggire al più grande dei Genovesi degli ultimi cinque secoli, che, difatti, ordinò la costruzione del meraviglioso palazzo che di Andrea D'Oria, detto "Il Principe" per la di lui magnificenza, ancora reca il nome e che nomina la piazza nel sottosuolo della quale da quasi vent'anni c'è la "sorellastra delle stazioni Principe", come in modo giocoso avevo poc'anzi definito la stazione della metropolitana. Se il Principe avesse potuto fare figli e figliastri, come si dice a Genova, non avrebbe potuto che condursi così con le tre stazioni, fra loro imparentate, che sorgono nei pressi dell'augusto palazzo, il cui meraviglioso giardino che risaliva la collina fu sacrificato al progresso nella metà del secolo XIX, per consentire il passaggio dei binari ferroviari.

La situazione della stazione della metropolitana è paradigmatica della vicenda generale della nostra metropolitana: se essa fosse un alunno, si direbbe di



lui che ha tante potenzialità, se solo si applicasse. In effetti la stazione del metrò è grandemente sotto utilizzata in relazione alle sue potenzialità, e questo non è solo dovuto - come del resto per l'intera linea - a causa della colpevole miopia di una classe politica senza una visione a medio-lungo termine sullo sviluppo futuro del trasporto pubblico in sede segregata: pretendendo di mantenere il capolinea della nostra underground in centro città, di fatto si rende sostanzialmente inutile il concetto stesso di linea metropolitana, con il solito corollario italico di sperpero del pubblico denaro. La situazione di sottoutilizzo di quello che dovrebbe essere un centro logistico di primaria importanza a livello cittadino (regionale?) è, come sappiamo, aggravata dall'isolamento della stazione della metropolitana rispetto alle sue "sorelle ferroviarie", con la conseguenza - grottesca - che chi intende fruire dell'uno e dell'altro dei vettori è costretto ad un estenuante giro dell'oca,

della situazione



che fa perdere minuti preziosi e con quelli pure il vantaggio del metrò rispetto al tradizionale vettore su gomma. Attendiamo quindi con ansia che il collegamento fra la stazione della metropolitana e la stazione Principe - opera tanto banale quanto di vitale importanza per il futuro della metropolitana e probabilmente pure dell'intero sistema dei trasporti genovesi - venga realizzato nelle more dei lavori a corona di quelli per il restyling della stazione ferroviaria, nell'ambito del progetto Grandi Stazioni.

Per ora inoltriamoci nel grande silenzio che trasmette al viaggiatore la stazione del metrò di Principe e, mentre attendiamo gli estenuanti sette minuti (quando va bene) fra un treno e l'altro, tentiamo di immaginare quella stazione come potrebbe essere, se fossero compiuti i lavori di cui s'è fatta menzione, tutto sommato banali: con inoltre un poco di cura e di buona volontà in più, immaginiamo una stazione maggiormente illuminata, con il display al binario che ci informa sull'arrivo del prossimo treno, con cartelli che illustrano al turista le attrazioni della città e la stazione a cui essi debbono scendere per fruirne, magari un punto ristoro e una edicola al mezzanino, presso il quale, attraverso il nuovo passaggio ormai ultimato, si riversano i viaggiatori provenienti dalla stazione ferroviaria, diretti per

la loro gran parte in centro città. Auguriamoci, in ultimo, che pure l'intervallo di sette minuti fra un treno e l'altro sia destinato a divenire anch'esso un lontano ricordo quando - come tutte le stazioni del metrò collegate ad una grande stazione ferroviaria - anche la stazione M Principe brulicherà di pendolari, turisti e viaggiatori che dimostreranno ai troppi scettici che affollano le poltrone che contano nelle Istituzioni, che concepire un futuro del trasporto pubblico fatto di celerità, tempi certi di percorrenza e comfort prescindendo da una metropolitana ramificata e accuratamente valorizzata è semplicemente demenziale.

Eugenio Segalerba



Camminando LUNGO LE ROTAIE...



R. Rovelli, 2008

Lo spunto per questo mio intervento è venuto, con singolare coincidenza, da due diversi elementi ispiratori: un'escursione di inizio maggio lungo il sedime della ferrovia dismessa tra Sanremo ed Arma di Taggia, ed un articolo, apparso su un quotidiano nazionale, riguardante l'immenso patrimonio rappresentato da ferrovie secondarie di grande interesse paesaggistico, da gloriose (e spesso ahimè degradate) strade statali, dai sentieri di rilevanza storica, in una parola da tutti gli elementi e le infrastrutture che contribuiscono a forme di mobilità sostenibile. D'altra parte il mondo dell'escursionismo non è del tutto estraneo a queste tematiche, basta pensare alle iniziative di "treno-trekking" che Il CAI organizza ormai sistematicamente, o ai trekking organizzati lungo percorsi storici come la via dei Feudi Carretteschi o la Francigena. Diverso il caso delle strade statali, ormai affrancate dal traffico intenso ed apprezzate soprattutto, per il percorso tortuoso o l'inserimento nel paesaggio, da bikers o motociclisti, ma sicuramente meno da chi si muove a piedi.

In questo contesto si inseriscono le iniziative per la valorizzazione dei percorsi minori, dei tronchi stradali abbandonati e, in particolare, delle ferrovie dismesse, delle strade poderali, delle alzaie di canale, di mulattiere e percorsi scalinati, vale a dire di tutti quei tracciati che vanno sotto il nome di Greenways, sulla traccia di un movimento culturale nato nel Massachusetts (USA), e diffuso in Italia circa dieci anni fa, per opera di studiosi del settore tra cui il noto Albano Marcarini. L'Associazione Italiana Greenways collabora con altre comunità e siti

internet che curano il catasto dei percorsi abbandonati, studiandone l'eventuale recupero: da questo punto di vista si sono ottenuti risultati lusinghieri, con la conversione a percorso ciclabile e pedonale di tracciati ferroviari che rappresentano dei veri e propri capolavori d'ingegneria come la Calalzo-Dobbiaco (Ferrovia delle Dolomiti) o la Spoleto-Norcia. In Liguria vanno segnalati il recupero di alcuni tratti ferroviari abbandonati nel Ponente, anche se la definizione di un percorso organico ed integrale richiederebbe interventi complessi ed onerosi di ripristino e messa in sicurezza, in ragione del gran numero di opere d'arte esistenti (gallerie). Interessante anche il recupero della sezione superiore del sedime della guidovia della Guardia.

Tratti ferroviari dismessi in Liguria e suscettibili di recupero

1. Ospedaletti – Sanremo
2. Sanremo – Arma di Taggia
3. Arma di Taggia – San Lorenzo al Mare
4. San Lorenzo a Mare – Andora (previsione)
5. Finalmarina – Savona
6. Savona – Varazze
7. Varazze – Arenzano
8. Arenzano - Voltri
9. Riva Trigoso – Deiva Marina
10. Deiva Marina – Framura
11. Framura – Bonassola
12. Bonassola – Levanto

I tratti 2-3-7 sono stati recuperati e convertiti a percorso pedonale/ciclabile.

Il tratto 1 è in corso di recupero. Il tratto 4 è tuttora utilizzato dalla linea ferroviaria, e se ne prevede la dismissione entro il 2013. Il tratto 5 è abbandonato, parzialmente recuperabile, stante la presenza di due gallerie crollate nella sezione Finalpia - Varigotti e l'impiego della linea come raccordo merci nei pressi di Vado (raccordo Bombardier); il tratto 6 è abbandonato e recuperabile; il tratto 8 non è recuperabile, se non in minima parte, per la distruzione delle gallerie in seguito degli interventi di allargamento della statale Aurelia. Il tratto 9 è stato recuperato come strada di interesse locale con senso unico alternato tra Riva e Deiva ("Strada delle Gallerie"), il tratto 10 è recuperabile previa bonifica e ripristino di una galleria crollata, i tratti 11-12 sono abbandonati e recuperabili.

Come si vede, qualcosa è stato fatto e molto resta da fare.

Per chi vuole saperne di più:

- www.greenways.it
- www.greenwaysitalia.it
- www.ferroviedimenticate.it
- www.ferrovieabbandonate.it
- www.piste-ciclabili.com

a cura di
Massimo Palomba

Il 30 giugno prossimo l'ing. Michele Montanari, Socio Onorario della Associazione Metrogenova, si congederà da AMT Genova per il pensionamento.

Assunto in Azienda il 7 gennaio 1975 ha raggiunto il notevole traguardo dei 34 anni di servizio: l'Associazione desidera congratularsi sentitamente con l'ingegnere per tale risultato, per la professionalità e per la passione dimostrate in tutto questo periodo. Sperando che Michele voglia dedicare un po' del suo tempo alle attività dell'Associazione, lo invitiamo alle nostre iniziative e - perchè no... - alle nostre metropizze!



R. Rovelli, 2008

Staff:

Alex Bettucchi (Webmaster/Editor/Admin. Forum)

Cristina Solenni (Webdesigner/Admin. Forum)

Eugenio Segalerba (Editor/Vice Admin. Forum)

Paolo Carbone (Editor/Vice Admin. Forum)

Claudio Bellini (Editor/Resp. Tecnico/Vice Admin. Forum)

Davide Vallese (Editor/Resp. Blog e MetroTV/Vice Admin. Forum)

Andrea Aleo (Editor/Vice Admin. Forum/Ufficio stampa)

Flavio Giuffra (Editor/Vice Admin. Forum/Ufficio stampa)

Massimo Palomba (Editor/Vice Admin. Forum/Collaboratore tecnico)

Mail to - Phone:

Associazione e ufficio stampa: info@metrogenova.com

Presidenza: 3391259630

Ideazione e realizzazione grafica di Magazine n°4

Davide Vallese

Prima di stampare questa rivista consideratene l'impatto ambientale

Please consider the environment before printing this magazine

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

