

numero
6
Estate 2010



1990-2010:
BUON COMPLEANNO
METROPOLITANA!

Nella speranza che diventi presto adulta senza
rischiare un invecchiamento precoce

un compleanno utile per riflettere...

Cari lettori,

il 13 giugno 1990 veniva inaugurato il primo tratto della Metropolitana di Genova, che collegava Dinegro a Brin, in Val Polcevera. I lavori erano partiti otto anni prima, nella speranza di arrivare addirittura a completare la linea fino a Brignole entro i Mondiali di Calcio di Italia '90, che sarebbero stati ospitati anche dalla nostra città. In quell'anno invece ci siamo dovuti accontentare della cosiddetta prima "tratta funzionale", ovvero il primo tratto di linea che poteva essere aperto all'esercizio, comprensivo di centro di controllo della circolazione dei treni, deposito e officina.

Il progetto della metropolitana era nato come evoluzione di una ipotesi di re-introduzione dei tram sulle strade genovesi, soppressi alla fine degli anni Sessanta, ed era basato sul riutilizzo della Galleria Certosa, che nel frattempo era stata convertita al transito degli autobus.

Quel primo tratto ha rivoluzionato le abitudini di mobilità degli abitanti di Certosa, che - dopo otto anni di viaggi in bus attraverso Sampierdarena - potevano nuovamente contare sul collegamento veloce attraverso la Galleria. Oggi, a distanza di venti anni da quella inaugurazione, aspettiamo ancora l'arrivo a Brignole, aspettiamo ancora l'acquisto dei veicoli che sono necessari per un servizio efficiente sull'intero percorso, aspettiamo ancora un nuovo deposito per questi nuovi veicoli, aspettiamo ancora la realizzazione di un tunnel a Principe tra la stazione della metropolitana e quella della ferrovia (nell'ottica di una rete integrata di sistemi di trasporto su ferro) ed aspettiamo anche la stazione di Corvetto. Ci aspettiamo troppo?

Molto spesso abbiamo letto che la metropolitana di Genova è la più corta e la più costosa del mondo: i numeri confermano queste affermazioni, ma il problema non è il mezzo di trasporto; il problema è la disastrosa gestione della costruzione di questa infrastruttura; il problema è la mancanza di pianificazione che ha caratterizzato gli ultimi tre decenni e che ha visto numerosi cambiamenti in corso



d'opera senza una strategia globale precisa. Una mancanza che ha portato a non poter utilizzare per oltre tre anni la linea filoviaria realizzata a metà degli anni Novanta perché si era deciso di rendere a senso unico una delle strade percorse dal filobus (via Balbi). Una mancanza che ha portato a diversi cambiamenti nella realizzazione della stessa metropolitana: basti pensare che la prima collocazione della stazione di Brignole era in piazza Verdi - per consentire un miglior interscambio con le linee di superficie e per agevolare l'accessibilità alla zona di via San Vincenzo e via XX Settembre - che in un secondo momento è stata preferita la collocazione nei pressi del palazzo delle Poste - per consentirne un più agevole prolungamento oltre Brignole sovrappassando il Bisagno, rinunciando ai precedenti vantaggi - e che allo stato attuale non si è ancora deciso di andare oltre Brignole perché secondo il Comune l'opera è troppo costosa e poco utile alla cittadinanza. Una mancanza che ci ha fatto perdere 20 anni e che avvertiamo ancora oggi per la Val Bisagno: busvia? Filovia? Tramvia su gomma? Tramvia classica? Metropolitana fino a Marassi? Ma cosa dobbiamo aspettare ancora?

Buona lettura.

Lo Staff

Associazione Metrogenova



4
VENTENNALE METROPOLITANA
di Marco Ellena

8
NUOVO DEPOSITO
di Luigi Piccardo

12
STAZIONE DI SAN GIORGIO
di Eugenio Segalerba

14
INCONTRO SULLA VAL BISAGNO
di Paolo Carbone

16
PIANO DI BACINO DEL BISAGNO
di Davide Vallese

18
ASCENSORE INCLINATO A QUEZZI
di Davide Costa

22
FERROVIA GENOVA-CASELLA
di Flavio Giuffra

24
PROGETTI DI DE MARTINI
di Alex Bettucchi

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

Vi ricordiamo che è possibile interagire con noi anche sul social network facebook alla pagina Associazione Metrogenova.com, qui potete liberamente inserire commenti, filmati o foto, per esempio dei lavori in corso. Proprio da quella fotogallery è presa la foto qui a destra, lavori in corso al palazzo delle Poste di Brignole.

La foto del MAG-6



Metropolitana e Città di Genova:

una storia di amore-odio:
lunga 20 anni



13 Giugno 1990, questa è la data di messa in esercizio del primo tratto della Metropolitana di Genova tratta che comprendeva il tragitto Brin-Dinegro. Dopo 20 anni la nostra Metropolitana conta 7 stazioni e si estende tra il quartiere genovese di Certosa di Rivarolo e P.za De Ferrari nel cuore della Città. Dunque due decenni di attività ma la storia della nostra metro è ben più lunga: il primissimo progetto risale agli inizi del '900 (per la precisione nel 1907) quando la città in base alle conoscenze demografiche del tempo contava circa 380.000 abitanti. Ma furono anche molti gli elaborati prodotti successivamente ed il marchese Stefano Cattaneo Adorno fu uno dei più attivi in questo senso, tanto che costituì diverse società ad hoc nel tentativo di costruire l'opera in città. Dunque la Superba era ancora tale e nonostante i grandi problemi tecnici di costruzio-

ne e progettazione (inevitabili per i primi anni del '900), nonché una demografia ben inferiore rispetto ai valori attuali, Genova già pensava di dotarsi di un sistema di trasporto urbano "in sotterranea" sullo stile di quello che grandi città europee (come ad esempio Parigi) già stavano attuando.

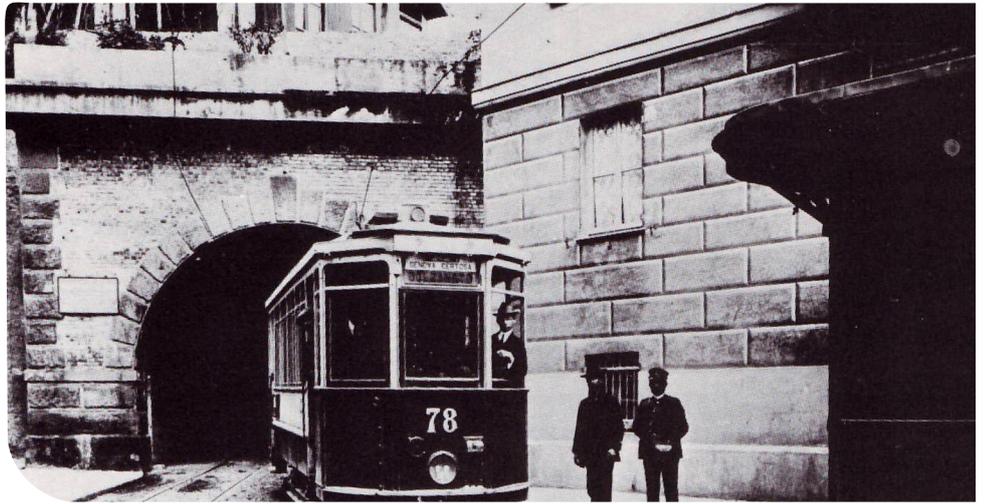
Nel frattempo la Città vide un vero e proprio boom demografico toccando circa 542.000 abitanti nel 1921 e ben 689.000 nel 1951. Ma l'aumento demografico non si fermò qui e nel culmine massimo Genova arrivò a toccare 862.000 abitanti nel 1973. Tempi diversi questi, tempi in cui il mezzo privato non era di certo disponibile e diffuso come oggi dunque è facile immaginare come la richiesta di mobilità pubblica in ambito urbano crebbe a dismisura. Genova si dotò ben presto di un efficiente sistema tranviario mentre la metropolitana rimase un sogno nel cassetto. Negli anni '60 con l'avanzamento del mezzo su gomma (considerato molto più avveniristico del mezzo su rotaia) molte delle precedenti linee tranviarie vennero dismesse e sostituite da un sistema di autobus e la stessa galleria tranviaria di Certosa che collegava appunto il quartiere di Rivarolo con

COMUNE DI GENOVA

LUNEDÌ 8 FEBBRAIO 1982
LA GALLERIA CERTOSA
VERRÀ CHIUSA PER 18 MESI
DURANTE TALE PERIODO
VERRÀ REALIZZATO IL
PRIMO TRATTO DELLA
METROPOLITANA DI GENOVA

SENZA DUBBIO CI SARÀ
UN DISAGIO PROLUNGATO MA
LA METROPOLITANA
RADDOPPIERÀ I PASSEGGERI TRASPORTATI
DIMEZZERÀ I TEMPI DI PERCORSO
MIGLIORANDO TUTTO IL SISTEMA DEL TRAFFICO

Dinegro venne smantellata e utilizzata da una linea autobus che a senso alternato faceva spola Rivarolo-Caricamento (fino al 1982). A questo punto della storia della nostra Città l'esplosione demografica e il trasferimento su gomma della mobilità cittadina fece parallelamente esplodere la problematica del traffico urbano ed è proprio in questo periodo (25 agosto 1965) che venne inaugurata la Strada Aldo Moro, più nota come strada Sopraelevata proprio per alleggerire il traffico urbano. La scelta della gomma fu una strada quanto mai infelice: una città stretta tra mare e monti non trovava sbocchi per costruire opere tali da alleggerire il traffico urbano e solo infrastrutture tanto mastodontiche quanto devastanti per il tessuto urbano (Sopraelevata stessa) furono



l'unica soluzione per rimediare ad un'emergenza emersa improvvisamente. Nel decennio successivo, la popolazione cittadina raggiunse il culmine della storia della Superba e ci si accorse come l'unica soluzione dovesse essere quello di ripristinare un trasporto pubblico dedicato su sede propria possibilmente su ferro. Ecco dunque che la galleria di Certosa divenne nuovamente oggetto di studi da parte del Comune per ripristinare la linea tranviaria, una linea che doveva giungere fino al quartiere della Foce. Ecco però che nel 1980 (allora la Città contava ancora 763.000 abitanti ma in fase di declino) si prese la decisione di introdurre una linea di metropolitana leggera a Genova ed è ancora la tanto desiderata galleria Brin-Dine-

gro ad essere sotto i riflettori e l'appalto viene assegnato ad Ansaldo mediante la formula della Concessione (che, a detta di molti, soprattutto negli anni 2000 risulterà uno dei talloni d'Achille dell'opera). In realtà si trattava dell'evoluzione di un progetto preliminare che aveva previsto la reintroduzione del tram tradizionale. Successivamente agli studi, ai lavori interminabili e alle prime avvisaglie di Tangentopoli, si arriva all'anno dei Mondiali di Calcio e più precisamente il 13 Giugno del 1990 quando venne inaugurata la prima tratta della Metropolitana di Genova tra Brin e Dinegro, alla quale nel 1992 (l'anno delle Colombiadi) si aggiunse la stazione di Principe. La linea, in fasi successive, avrebbe dovuto proseguire



Sopra e in alto. Primi del '900 e Anni '80
(fonte immagine: libro La metropolitana di Genova)

Lato. Lavori brin (foto Enrico Pesciolini)

Pag. 4 Pubblicità da Omnibus



verso piazza Pallavicini in Val Polcevera e verso Brignole nel centro città per un totale di 11 stazioni e circa 8 km di percorso. A causa però del trambusto generato da Tangentopoli, si dovettero aspettare ben altri 11 anni per vedere prolungata la linea: risale infatti al 2003 l'inaugurazione delle stazioni di Darsena e San Giorgio. In questo caso problemi progettuali (ritrovamento di reperti archeologici), problemi cantieristici (rottura della Talpa che doveva accelerare i tempi ma che forse non era adatta ad una realtà come Genova fatta di pontili e reperti archeologici sepolti sotto secoli di storia) e mancanza cronica di fondi (Genova è ormai sempre più in decadenza a favore di altre Città che ormai contano più di essa) sono i responsabili di questi ulteriori ritardi. Ma i lavori non si fermarono tanto che superati questi ulteriori problemi dal 2003 al 2005 in soli due anni venne inaugurata la stazione di De Ferrari nel cuore della città, la stazione che è, ad oggi, la più importante della linea.

Un anno dopo venne inaugurata la stazione intermedia di Sarzano/S.Agostino nel cuore del centro storico. Questo fu un evento importantissimo perché per la prima volta un sistema di trasporto pubblico riusciva a spingersi (in sotterranea) fino all'interno della città vecchia.

Eccoci dunque ad oggi: i cantieri della metropolitana verso Brignole proseguono; questa volta nessun problema progettuale di grossa portata, mentre le difficoltà sembrano sempre essere di tipo economico sull'acquisto di nuovi treni. Si riuscirà a giungere a Brignole entro i termini stabiliti? Forse non è questo il punto interrogativo più importante che ci dobbiamo porre, forse la riflessione da fare è più ampia: la Metropolitana a Genova è davvero utile? La soluzione migliore è rileggere, in senso critico, le scelte che ha fatto questa Città nel passato per trovare pregi e difetti di scelte compiute in epoche diverse. Si può sicuramente dire che la scelta della gomma compiuta 50 an-



ni fa circa è stata devastante: non solo in termini di qualità del trasporto pubblico, ma anche per sviluppo di inquinanti atmosferici e stimoli a costruire strutture come la Strada Sopraelevata. Possiamo anche dire che oggi scontiamo gli errori compiuti nel dopoguerra e ci troviamo dipendenti proprio da Sopraelevata e automobili proprio perché il mezzo pubblico su gomma non è competitivo rispetto al mezzo privato.

Innegabile anche affermare che, quando ci si è accorti (ormai in ritardo) di commettere un errore trasferendo tutto su gomma non si è riusciti a ritornare a scelte vincenti del passato (tram) senza una valida progettazione: avere una singola linea di tram su sede promiscua al traffico di automobili non è una soluzione valida ed in ogni caso bisogna progettare una rete a più ampio respiro.



Talpa in azione (Fonte: Ansaldo)

La costruzione di una metropolitana (già ideata come detto più di un secolo fa) non è un'opera faraonica come si vuol far percepire: se ci sono voluti 10 anni per riutilizzare vecchie gallerie già presenti in zone periferiche della Città e in 6 anni si sono costruite tre complicate stazioni sotto il Centro Storico di Genova i ritardi non sono dovuti alla realizzazione dell'opera in se, ma ai soliti malcostumi all'italiana e anche i dietrofront continui sull'opera manifestati dall'attuale Amministrazione Comunale lo dimostrano.

Quali prospettive ci si prospettano adesso all'orizzonte? La fine della metropolitana a Brignole e lo sviluppo di corsie protette percorse da mezzi ancora da definire. E' auspicabile invece che venga ripresa in seria considerazione lo sviluppo del metrò in alcune direttrici strategiche in modo da svilupparne le sue reali potenzialità, perché se la nostra sotterranea è accusata (da alcuni) di essere troppo costosa, è altresì vero che a questo punto non programmare almeno lo sviluppo



verso un'altra delle medie periferie (Val Bisagno in primis, su sponda sinistra) significherebbe aver speso molti denari in un'opera che resterebbe incompiuta e che solo parzialmente riuscirebbe ad assolvere i compiti per i quali era stata concepita anni fa. La nostra Associazione, con lo studio Genova Mobilità 2020, elaborato dal vicepresidente Claudio Bellini, ha perfettamente recepito questo problema ed ha realizzato due scenari alternativi nei quali comunque la metropolitana svolge un ruolo fondamentale per gli spostamenti dalle medie periferie al centro città e viceversa. E' su questa linea che noi prose-

guiremo, sposando davvero lo slogan "Facciamo la cura del ferro" del quale molti stanno abusando, ma che ad oggi non corrisponde a nessun fatto concreto e che anzi sta mettendo in luce contraddizioni che sono sotto gli occhi di tutti, basti vedere l'accantonamento della tratta del metrò fino allo stadio dopo che il Ministero aveva già assegnato a Genova la propria parte di finanziamenti, l'incertezza di sviluppo in Val Polcevera e l'attesa senza fine per Corvetto.

Marco Ellena
(con la collaborazione di
Alex Bettucchi)



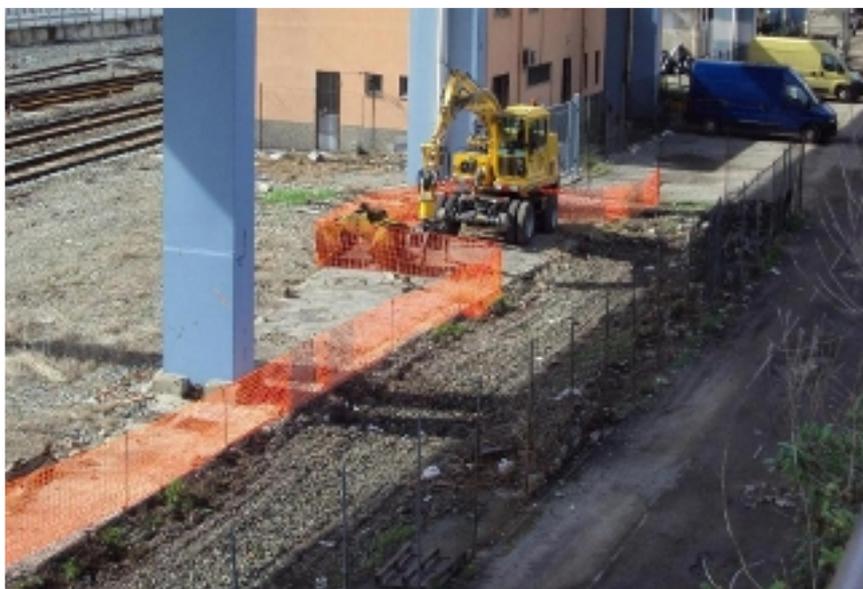
METRO: un nuovo deposito per i nuovi treni

I bus ne hanno più di uno e, forse, qualche volta, c'è capitato di passarci davanti, a Staglieno o Cornigliano, a Sampierdarena o alla Foce o alle Gavette. Parliamo del deposito, di quella infrastruttura fondamentale dove i veicoli possono essere ricoverati, ripuliti, mantenuti e riparati. Anche la Metro, logicamente, ne ha uno, anche se meno visibile: si trova, infatti, sotto l'impalcato di tutta Via B. Buozzi, con una "dépendance" - l'officina dedicata alle manutenzioni maggiori, che i treni raggiungono attraverso

un breve tratto esterno - situata al di sotto di Via Adua, proprio in corrispondenza di quella che fu la bella loggia sul mare del Palazzo del Principe. Triste conseguenza della necessità, in una città cronicamente afflitta dalla mancanza di spazi.

La situazione attuale
L'attuale deposito è suddiviso in due settori, rispettivamente a ponente e levante della fermata Dinegro, ognuno dei quali dotato di due binari, ubicati lato mare rispetto a quelli di linea.

Nel settore di Ponente, il binario lato mare ospita l'impianto di lavaggio a spazzole e, a seguire, una fossa di ispezione per le manutenzioni meno impegnative, tali da non richiedere lo smontaggio dei carrelli, mentre quello lato monte è un semplice binario di stazionamento. Anche nel settore di Levante ci sono due binari, uno dei quali con un'ulteriore fossa di ispezione e l'altro per il solo stazionamento, che prosegue poi all'esterno fino all'officina delle manutenzioni maggiori, come detto esterna al deposito. Due raccordi, uno a Ponente ed uno a Levante, permettono ai treni di accedere al deposito dalla linea. Come si intuisce, una situazione di spazi che, pur sfruttati al meglio, è comunque molto limitata: questo rende laboriosa la movimentazione dei convogli e disagiata l'esecuzione delle attività di manutenzione, anche le più routinarie, che vi si devono svolgere. Ma, soprattutto, questo deposito, nato come unica soluzione possibile al tempo della apertura della linea Brin - Dine-



Particolare dei primi lavori

gro, vent'anni fa, ha un limite insormontabile: non ci stanno tutti i treni, neppure i 18 veicoli della attuale flotta, al punto che almeno 4 veicoli (due treni, ma abitualmente sono di più) devono essere obbligatoriamente parcheggiati in stazione durante le ore notturne. La situazione, in assenza di interventi risolutivi, diverrebbe poi del tutto insostenibile con la entrata in servizio di nuovi treni, necessari per supportare il maggiore traffico previsto con l'apertura della De Ferrari Brignole. Sono infatti già previsti 7 nuovi treni da 39 metri, articolati su 4 casse e 5 carrelli, di dimensioni maggiori di quelli attuali (che hanno 2 casse su 3 carrelli e non arrivano a 25 metri), ed altri 7 dovrebbero seguire, fondi permettendo. Dove sistemarli?

Un nuovo deposito, ma dove? Preso definitivamente atto che la costruzione di un nuovo deposito è necessaria e non più rinviabile, si pone innanzitutto il problema di dove farlo. Si pensava inizialmente ad un soluzione in periferia, con larghi spazi (le primissime ipotesi, degli anni 80, lo ipotizzavano a Rivarolo, in area Torbella), come ci si aspetterebbe di avere per

un deposito di treni; e poiché a Genova i larghi spazi non abbondano, circolarono delle ipotesi, più o meno esplorate, di ubicare il nuovo deposito in corrispondenza di uno degli esistenti parchi ferroviari, quali il Campasso o Trasta o, anche, Terralba.

Ma costruire un deposito in un'area, prima ancora che il trovare un accordo - non scontato né immediato - con il proprietario della stessa (FS), pone l'irrinunciabile condizione: che quest'area sia piuttosto vicina alla linea della Metro; e poiché, ancora allo stato attuale, non sono pianificati prolungamenti né in Val Polcevera né verso Terralba, ed il nuovo deposito serve in tempi certi e relativamente brevi, ecco che la soluzione lungo la linea, ovvero dell'ampliamento dell'attuale deposito Dinegro diviene l'unica risposta possibile alle necessità contingenti. Risposta che, come vedremo in seguito, appare comunque sostanzialmente adeguata alle esigenze dell'immediato futuro; tuttavia, una più attenta pianificazione di lungo termine avrebbe probabilmente condotto ad altre scelte, più razionali e con margini di crescita in futuro, liberando inoltre spazi di pre-

gio come questi, in zona semicentrale, per utilizzi più redditizi, per la Città, di un deposito di treni.

La soluzione prescelta
L'ampliamento del deposito Dinegro, studiato da Ansaldo STS, l'azienda di Finmeccanica che lo realizzò originariamente, avverrà con una nuova struttura a lato mare dell'esistente, nell'area dell'attuale parco ferroviario e parallela alla Via B. Buozzi; essa avrà una larghezza media di una quindicina di metri (maggiore nel tratto terminale di levante), una lunghezza che coprirà, approssimativamente il tratto tra Piazza Dinegro e l'inizio di Via Adua ed un'altezza tale da allinearsi al livello della stessa Via B. Buozzi, con una grande piastra di copertura che verrà adibita a parcheggio. Nel settore di Ponente ci saranno quattro binari aggiuntivi di stazionamento, paralleli agli attuali ma più corti, per l'esistenza di un edificio e di altre infrastrutture mentre, nel tratto centrale, i binari aggiuntivi saranno invece solo tre.



Nella parte terminale di levante, la più ampia, troveranno posto ancora due binari di stazionamento e ben cinque binari attrezzati per la nuova officina di manutenzione, con un nuovo tornio in fossa e strutture per lo smontaggio dei carrelli. Qui potranno essere eseguite tutte le lavorazioni di manutenzione, anche le più impegnative, per i nuovi treni che, per la loro lunghezza, non avrebbero potuto essere ospitati in quella esistente, ed in condizioni certamente ben più agevoli delle attuali; l'officina attuale rimarrà, ma sarà utilizzabile solo dai vecchi treni.

A semplificare le operazioni di movimentazione dei treni, il progetto, se realizzato nella sua forma più completa, prevede che gli scambi, oggi manuali, saranno infine dotati di cassa di manovra elettrica e controllati da remoto con un sistema computerizzato. Così ampliato, il nuovo deposito dovrebbe poter agevolmente ospitare tutti i treni necessari ad esercire la Brin - Brignole; difficile dire se sarà ancora sufficiente in caso di prolungamenti.

Le opere collaterali

Nel quadro del progetto, oltre ad un parcheggio di interscambio per circa 150 posti auto e 50 posti moto, da realizzarsi sulla piastra di copertura, è anche previsto un nuovo ingresso alla metropolitana lato mare, dotato sia di scale fisse che di ascensore, che consentirà un agevole interscambio con la fermata degli autobus e con il parcheggio stesso, prevedendo inoltre il collegamento pedonale verso la passeggiata portuale.

Tale ingresso sostituirà quello esistente, non pienamente idoneo essendo stato progettato come sola uscita di sicurezza.

I lavori

Dopo la definizione dell'Accordo Quadro avvenuta nel dicembre 2009, nel marzo scorso il Comune di Genova ha affidato alla concessionaria Ansaldo STS i lavori per un primo lotto funzionale, per un corrispettivo pari a 42,3 milioni di Euro. Il costo totale dell'opera dovrebbe essere attorno ai 55 milioni di Euro, in buona parte coper-

ti da finanziamenti statali. In tale data hanno quindi avuto inizio i lavori delle opere civili, a cominciare dalle aree esterne, con le operazioni necessarie a rimuovere i preesistenti binari ferroviari, in parte ricoperti di asfalto. Il completamento dei lavori è previsto per il 31 marzo 2012.

Luigi Piccardo



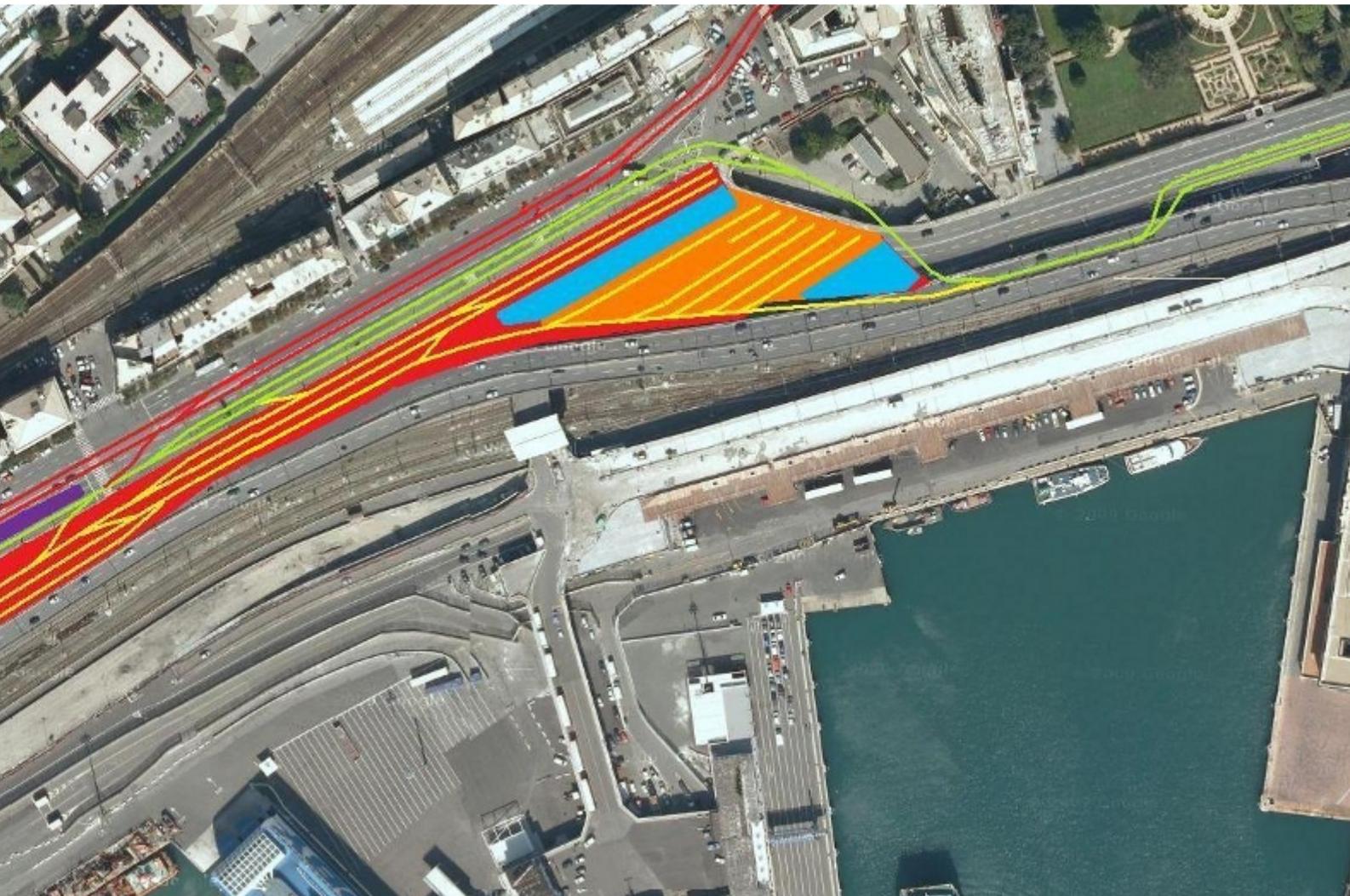
L'area interessata dei futuri lavori vista da via Adua, direzione ponente
Fonte: screenshot di Google Maps





Una nostra ricostruzione di come dovrebbe essere il nuovo deposito quando completato
A pagina 9 il settore ovest e sopra il settore est

Una nostra ricostruzione di come dovrebbe essere il nuovo deposito quando completato
Visione d'insieme



Pe Zena



Non esiste una stazione della metropolitana genovese dal nome più evocativo di quella di San Giorgio. Se penso a San Giorgio, mi viene in mente innanzitutto la bellissima scalinata che dalla stazione conduce il viaggiatore all'esterno... che emozione trovare sulla destra i resti di quella che fu la banchina del porto prima dei riempimenti per la realizzazione del Porto Franco e, proprio di fronte, il centro del potere della gloriosa Repubblica per cinque secoli, quel Palazzo San Giorgio, sede del Banco che rappresentava la cassaforte della Superba tanto che possedeva direttamente la Corsica, gran parte delle colonie d'Oltremare e faceva credito al Re di Spagna (giusto per menzionare uno solo dei suoi illustri clienti!).

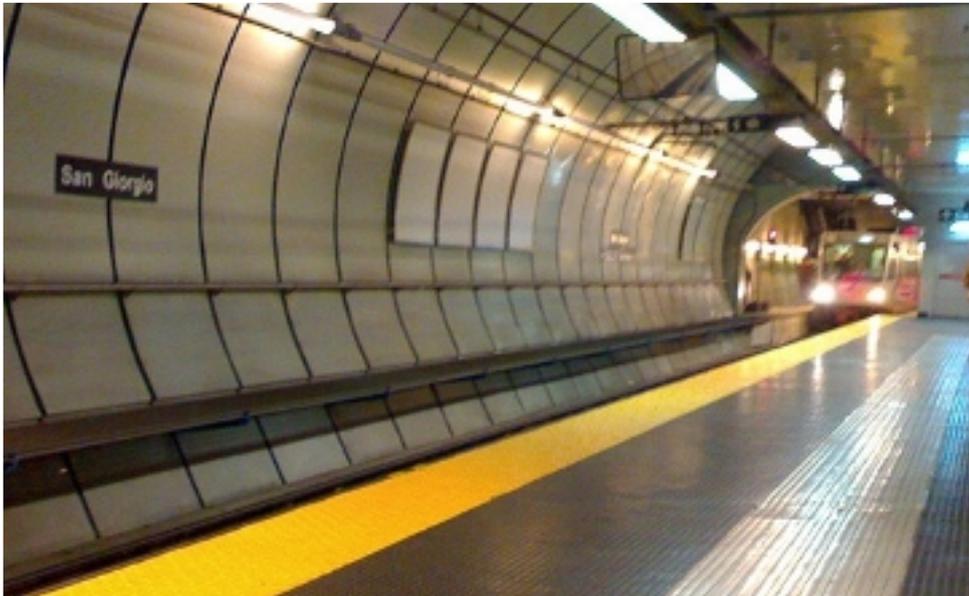
Trattando di San Giorgio non si può non menzionare il Santo patrono della città (insieme a San Giovanni Battista) e la sua bandiera, che divenne quella della Repubblica dopo

la Prima Crociata e che veniva custodita nell'omonima chiesa, che si trova non lontano dalla stazione qui celebrata. "Pe Zena e pe San Zorzo! (Per Genova e per San Giorgio)" era il grido di battaglia dei nostri avi e - diciamo la verità - anche un po' quello di noi, loro discendenti, quando aspettavamo con ansia l'apertura della stazione, avvenuta dopo grande ritardo nel 2003. Da allora, la nostra metropolitana è divenuta un po' più adulta e ha veramente incominciato a dimostrare ai Genovesi quanto

grande sia la sua utilità. San Giorgio è quindi per me (e per noi di Metrogenova.com) anche un po' un simbolo, per non smettere mai di richiedere che il Comune si adoperi con molta più convinzione ed impegno di quanto non faccia oggi per portare il capolinea della metropolitana verso quei quartieri orientali che rappresentano il naturale terminale della nostra amata infrastruttura di trasporto pubblico. Per la sua ubicazione e per la soluzione architettonica ideata da Renzo Piano, la stazione è a mio parere una



e pe San Zorzo!



delle più belle della nostra linea. Frequentata da una cosmopolita umanità fatta di turisti, impiegati, abitanti di ogni etnia e condizione sociale della zona "a mare" dell'antico Sestiere del Molo, occupa gran parte del sedime dove prima delle demolizioni cominciate alla fine del XIX secolo per la costruzione di Via Turati e proseguite poi nei primi anni '60 del '900 in occasione della realizzazione della Sopraelevata, si trovava il Porto Franco, le cui residue vestigia sono gli edifici seicenteschi (denominati San Desiderio, San Lorenzo, San Giobatta e Santa Maria) che si trovano di rimpetto all'uscita della stazione, e che sono oggi occupati da uffici e da una banca.

La stazione rappresenta il gateway per l'Acquario e per l'area del Porto Antico ridisegnata da Renzo Piano per l'Esposizione del 1992

intitolata "Cristoforo Colombo: la nave e il mare", ma serve pure la Via San Lorenzo (pedonalizzata per il G8 del 2001 e da allora divenuta uno dei passeggi preferiti dai genovesi) e l'area monumentale e maggiormente turistica del centro storico di Geno-

va.

Mi piace pensare che lo spirito delle antiche navi che scaricavano le merci venute da tutto il mondo al Porto Franco oggi guardino con benevolenza alla stazione della metropolitana, in quanto essa conserva quella funzione logistica e di contatto fra popoli diversi che ora come allora continuano a far vivere l'antico emporio, e non importa se per scattare una fotografia alla Grande Sfera, passeggiare lungo le banchine del Porto Antico, acquisitare ottimo pesce in Sottoripa, proporre l'acquisto di un succulento döner kebab o soltanto bighezzonare nei caruggi alla ricerca di un aperitivo come Dio comanda.

Eugenio Segalerba



Un tram per la valbisagno: le ragioni di un successo

Parterre de roi e pubblico delle grandi occasioni per l'incontro pubblico tenutosi il 15 maggio scorso presso la sala polivalente del Centro Commerciale Bisagno a Molassana. L'incontro, promosso dal gruppo Facebook "Un tram per la Valbisagno", Associazione Metrogenova, Associazione Utenti Trasporto Pubblico e Italia Nostra aveva come obiettivo quello, in vista del futuro (e auspicabile) dibattito pubblico, di sensibilizzare i residenti e l'amministrazione sulla necessità di dotare la Val Bisagno di un trasporto pubblico di qualità. Le incognite e gli elementi di tensione non mancavano di certo, visto che nelle precedenti settimane i comitati locali avevano dato battaglia con manifestazioni, blocchi del traffico e infuocate assemblee pubbliche per esprimere il proprio dissenso alle soluzioni volte a privilegiare il trasporto pubblico tra Molassana e Brignole. Tuttavia, come per magia, tutte le tensioni e le esasperazioni della vigilia si sono sciolte come neve al sole, allorché tutti i soggetti intervenuti hanno espresso la necessità, per la tratta in questione, di optare per il mezzo tramviario. Ne hanno convenuto in primis la Sindaco Marta Vincenzi, (e successivamente l'Assessore Paolo Pissarello) che si è spe-

sa personalmente in un'affermazione piuttosto chiara "noi vogliamo il tram", ma anche i vertici AMT, che, per l'occasione, schierava l'Amministratore Delegato Franck Olivier Rossignolle e il Presidente Bruno Sessarego. Ma quello che più ha sorpreso è stata la disponibilità manifestata dai comitati locali sia quelli storici (Giordano Bruschi ha ricordato come fin dai primi anni '90 si siano schierati a favore del tram) sia quelli di recente costituzione che, come si è detto, nei mesi scorsi si erano resi protagonisti di accese battaglie e blocchi stradali. Dunque tutti d'accordo: che tram sia! Ma facciamo un passo indietro e cerchiamo di capire come è nata la necessità di promuovere quest'incontro. Nei mesi scorsi, sull'onda delle polemiche suscitate dai

co-mitati per il "no alla busvia", si è formato su Facebook un gruppo per la reintroduzione del tram nella Val Bisagno. Ideatore e sostenitore del gruppo è Marco Libertini, autista AMT che ha creduto per primo sulla necessità di avanzare "dal basso" una proposta "per" qualcosa; tentativo lodevole se si considera che solitamente le iniziative sono sempre "contro" qualcosa, in ossequio alla sindrome NIMBY (Not In My BackYard non nel mio cortile di casa). Il gruppo Facebook ha trovato naturali punti d'incontro con la nostra Associazione e con altri soggetti associativi che storicamente hanno proposto soluzioni di tipo tramviario per risolvere i problemi della mobilità a Genova (Associazione Utenti Trasporto Pubblico e Italia Nostra). E' nata così l'idea di un in-



contro pubblico che, come ha sottolineato Libertini in avvio di conferenza, doveva sensibilizzare l'amministrazione e i cittadini verso una mobilità più sostenibile ed eco-compatibile per la Vallata. Le Associazioni hanno voluto sottolineare in primo luogo la necessità di colmare, in tema di trasporto pubblico, la grossa lacuna di una zona, che, pur avendo una popolazione dalle dimensioni di un capoluogo di provincia, non ha, unica in città, alcuna linea ferroviaria né è servita dalla metropolitana. E' indubbio che questa situazione si riflette negativamente sulla qualità della vita e sulla mobilità delle persone che oggi si muovono da Molassana in centro nello stesso tempo impiegato negli anni '30, come efficacemente sottolineato nel suo intervento dal nostro Socio Luigi Piccardo che ha voluto evidenziare la penalizzazione dei quartieri da Prato a Brignole nelle scelte di pianificazione sulla mobilità (accantonamento prolungamento metropolitana, strade insufficienti, ecc.). E allora? Allora è necessario e doveroso privilegiare il trasporto pubblico e creare un vettore su sede propria. Claudio Brignole, Direttore della rivista specializzata Cityrailways, ha messo a confronto le varie ipotesi praticabili (bus classico, filobus, Phileas, tram su gomma e tram su rotaie), da cui è risultato che la soluzione migliore è certo quella del tram classico su rotaie.

Restano in proposito aperti diversi problemi, prima di tutto quello del tracciato e sul punto hanno presentato i propri studi Fiorenzo Pampolini dell'Associazione Utenti

INTRODUZIONE

Marco Libertini
Fondatore del Gruppo Facebook "UN TRAM PER LA VALBISAGNO"

per il tram a Genova facebook Massimo metrogenova Italia Nostra UTP

UN TRAM
PER LA VALBISAGNO

Benvenuti

Trasporto Pubblico e il nostro Socio Claudio Bellini. E dunque bentornato al caro, vecchio tram, quasi 40 anni dopo la sua cancellazione dalle strade della nostra città!

Anche se di fronte al mezzo tramviario in Italia le reazioni sono spesso immature e vanno da coloro che lo rievocano con affetto come elemento di amarcord a coloro che ne sono atterriti, perché, con i suoi elementi fissi (rotaie, sede propria) disturba l'anarchia stradale (scooter, auto di ogni tipo) che caratterizza tutte le nostre orrende metropoli. Ma, nel resto del mondo, va diversamente se è vero che in Europa centrale il tram è stato conservato quasi ovunque e in altri Paesi in precedenza votati al mezzo privato (Francia e Spagna) si stanno riconvertendo a questo vettore, mentre perfino negli Stati Uniti, vero Eldorado per le quattro ruote, molti comuni stanno riconsiderando questo mezzo. Tutti questi elementi sono stati efficacemente messi in luce da Massimo Palomba e da Andrea Bignone di Italia Nostra. Il mezzo tramviario sembra dunque aver conquistato tutti, compresi coloro che alla vigilia salivano sulle barricate pur di opporsi a qualunque solu-



zione che mettesse in discussione la dittatura delle auto e dei parcheggi. Ovviamente non mancano le incognite. Da una parte questa soluzione non può prescindere dalla messa in sicurezza idraulica dell'alveo del Bisagno nel tratto compreso tra Ponte Feritore e Ponte Monteverde con conseguente possibilità di riqualificazione della sede stradale. La problematica principale, tuttavia, è quella del reperimento delle risorse economiche.

Certamente, una soluzione potrebbe essere quella di andare per gradi, ovvero partire da una busvia protetta (sul modello di C.so Europa) per poi giungere, quando sarà possibile, alla realizzazione di un tram vero e proprio. Corso Europa dimostra che ai buoni risultati ottenuti dalla busvia, si è verificata l'ulteriore evoluzione verso una tramvia. In definitiva, la nostra e le altre Associazioni non possono che ritenersi soddisfatte dalla riuscita dell'incontro e dalle risultanze ivi emerse.

Capire e conoscere un fiume

Bisagno, località Staglieno, ore 11 circa del 26 novembre 2002

(foto Mino Corazza - www.nimbus.it)

L'Italia, e di conseguenza gran parte della nostra regione, vive in un perenne rischio di natura idrogeologica, da qui la necessità di dotare gli enti locali (province e regioni) di piani per la difesa del territorio, difesa idrogeologica e della rete idrografica con attenzione a tutte quelle situazioni critiche di rischio (insufficienza idraulica, fenomeni di instabilità, assenza o carenza di copertura vegetale) che ad ogni alluvione creano danni e pericolo per la pubblica e privata incolumità. In Italia, il riferimento al bacino come unità geografica si ritrova per la prima volta nel testo di una legge del 1907 che ha istituito il Magistrato per le acque per le province venete e di Mantova ed è stato ripreso anche nel Regio Decreto del 1923 (famoso per aver istituito il vincolo idrogeologico) aver quale ambito per azioni di contrasto dei fenomeni di dissesto e di sistemazione idraulico forestale dei bacini montani. Per citare alcune norme del nostro codice possiamo, in questa sede, ricordare due leggi riguardanti il problema spinoso della difesa del territorio: la prima è la legge "Galasso" (L.431/1985) concernente disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale e L. 183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funziona-



le della difesa del suolo" che ha «per scopo di assicurare la difesa del suolo, il risanamento delle acque, la fruizione e la gestione del patrimonio idrico per gli usi di razionale sviluppo economico e sociale, la tutela degli aspetti ambientali ad essi connessi.» Il recente interesse per la Val Bisagno, al fine di dotarla di un sistema di trasporto su ferro, ha portato in dote numerose soluzioni (alcune anche invasive) che, volenti o nolenti, dovranno coesistere con il torrente Bisagno e le sue regole idrauliche. Dalla metà del Novecento il torrente Bisagno ha avuto 6 fenomeni alluvionali importanti (il più grave, in termine di vite umane, è la famosa alluvione del 1970) con picchi di portata misurati oltre i 700 m³/s. Vediamo dunque, molto sinteticamente cosa prevede, a grandi linee, il Piano di Bacino del torrente Bisagno.

Partiamo innanzitutto dai dati geografici puri. La superficie è di circa 93km², con una lunghezza maggiore di 25 km. Il bacino comprende le zone dei Comuni di Genova, Bargagli, Lumarzo, Davagna, Sant'Olcese, Sori e Bogliasco, in più le Comunità Montane Alta Valle Scrivia, Alta Val Polcevera e Fontanabuona. Il tessuto urbano corrisponde a circa l'11% della superficie del bacino (la zona compresa nel comune di Genova) con una pendenza media dei versanti del 31%. All'interno del bacino si trovano numerose attività industriali tra cui tre cave attive. Durante la stesura del Piano di Bacino sono stati individuati, all'interno della zona di studio oltre 300 eventi franosi. Il Bisagno raccoglie, durante il suo percorso, altri torrenti minori, i principali sono Rio Veilino, Fossato Cicala, Rio Trensasco, Torrente Geirato, Rio Torbido e Rio Canate in

Bisagno, località Ponte Feritore
(screenshot Google Maps)



sponda destra; Torrente Lentro, Rio Fereggiano e Torrente Eo in sponda sinistra.

La scelta dell'Amministrazione Provinciale di attuare il percorso di formazione del Piano di Bacino del torrente Bisagno attraverso stralci trova evidenti motivazioni nelle diverse, complesse ed articolate criticità che in bacini come questo, in considerazione delle forti interconnessioni con l'area urbanizzata e con significative infrastrutture di rilevanza sia per il corso d'acqua sia per la viabilità, presentano un insieme di problemi strettamente intersecati per alcune significative connotazioni territoriali:

- la dimensione già significativa (93 km²), nel contesto provinciale, del bacino idrografico che gravita su un contesto urbanizzato molto fitto;
- un forte disordine per quel che attiene alcune infrastrutture, ubicate sopra od a distanza dal corso d'acqua non sufficiente a garantire un'adeguata sezione di deflusso;
- una condizione "montana" a relativamente breve distanza dalla foce;
- un complesso di versanti che, anche nei tratti non urbanizzati, hanno subito inten-

se modificazioni antropiche (attività estrattive, forme di coltivo basate sulla tecnica dei terrazzamenti, riporti, etc.);

- una situazione di dissesto idrogeologico dei versanti abbastanza accentuata sia per fenomeni franosi di notevoli dimensioni sia per un certo numero di paleofrane e di movimenti gravitativi profondi di versante. Nel piano, dopo aver evidenziato tutta una serie di caratteri geografici sui quali soprassediamo, la necessità di approfondire l'analisi delle verifiche idrauliche del Bisagno, dal ponte della Paglia in località Prato fino al ponte ferroviario della stazione di Genova Brignole, subito a monte della copertura terminale del torrente, per una lunghezza complessiva di circa 10,5 km, è giustificata dal fatto che l'asta terminale del torrente risulta in assoluto la zona a più alta criticità idraulica. Ai fini delle verifiche l'asta terminale è stata divisa in 6 tratti distinti in funzione delle sezioni di calcolo delle portate di piena con assegnato tempo di ritorno. I tratti sono:

- I: da copertura terminale a ponte Serra (850m)

- II: da ponte Serra a confluenza con il rio Veilino (1700m);
- III: da confluenza con il rio Veilino a ponte Feritore (2100 m);
- IV: da ponte Feritore alla confluenza con il torrente Geirato (1900m);
- V: da confluenza con il torrente Geirato a confluenza con il rio Torbido (2400m);
- VI: dalla confluenza con rio Torbido a ponte della Paglia (1500m).

Per ciascun tratto è stata effettuata una verifica idraulica di tipo globale con i tre valori di portata di massima piena cinquantennale, centennale e duecentennale. Le verifiche sono state completate con l'analisi puntuale delle zone di confluenza dei principali affluenti nell'asta del torrente Bisagno. Di conseguenza sono stati realizzati elaborati cartografici, riportati sulla cartografia tecnica regionale in scala 1:5000. Data la mole di dati e calcoli, impossibili da riassumere in brevi pagine su questo nostro elaborato s'invita, per maggior completezza a collegarsi con il sito della Provincia di Genova, dove è possibile scaricare tutti gli allegati del Piano.

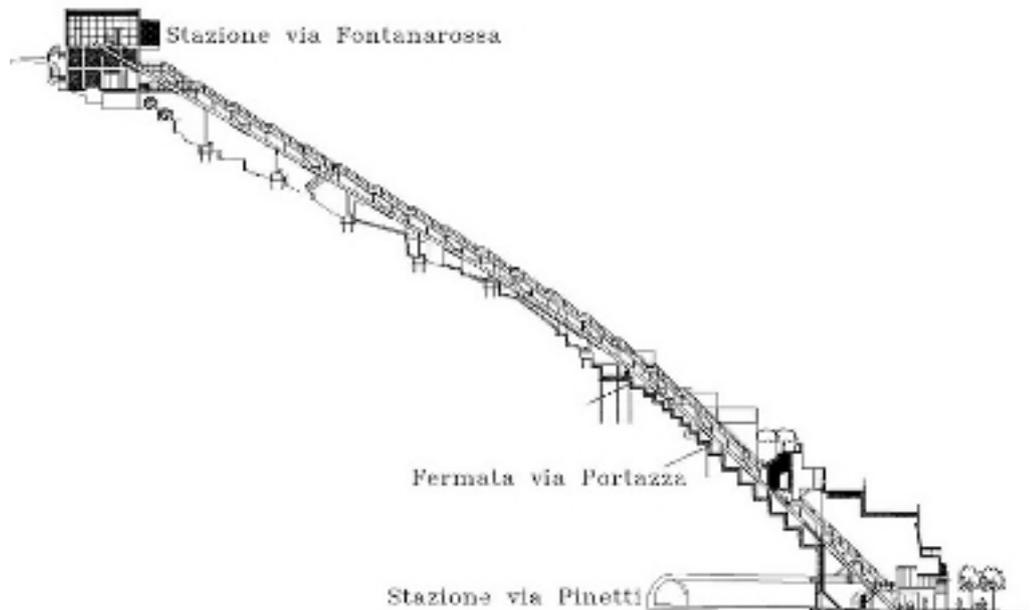
Lunghe attese

Ascensore inclinato di Quezzi: forse ci siamo...

L'annuncio della realizzazione dell'ascensore inclinato di Quezzi, che collegherà via Piero Pinetti a via Susanna Fontanarossa, fu dato durante un'affollata assemblea pubblica presso il circolo ARCI Rino Barighini di Quezzi alta ormai oltre dieci anni fa. Quasi impossibile ormai ricordare chi era presente all'assemblea, tanto meno la data esatta dell'incontro.

Descrizione della situazione attuale. La zona di Quezzi è molto popolosa con un servizio di trasporto pubblico forzatamente inadeguato: l'unico asse viario tra largo Augusto Merlo e piazza di Santa Maria è sostanzialmente lo stesso realizzato nell'800 quando era percorso unicamente dai mulattieri con i loro carichi di panni sporchi per le molte lavandaie della zona, una vera e propria istituzione, o dalle carrozze dei signori che passavano l'estate "in villa" a godersi il fresco e magari gli spettacoli al "Teatrino dei Villezzanti" che accolse sul suo palco persino il grande Gilberto Govi.

A partire dagli anni '60 la zona fu interessata da una delle peggiori speculazioni del genovesato, i nuovi palazzi furono costruiti ai margini della strada senza che questa fosse



in alcun modo adeguata ai nuovi flussi di traffico.

L'unica linea AMT che serve la zona è l'82 per esercire la quale vengono oggi solitamente utilizzati bus medi che, se da una parte sono gli unici a poter percorrere la strada, dall'altra sono inadeguati come capacità di trasporto; difficile ipotizzare un aumento della frequenza nelle ore di punta considerando che gli orari sono studiati appositamente per consentire l'incrocio dei mezzi in zone sufficientemente larghe. Inutile specificare che, in questa situazione, basta il minimo inconveniente come un'auto mal parcheggiata o il guasto di un mezzo per creare il caos.

Cronologia del progetto
Da tempo si progettava di al-

leggerire il trasporto su gomma deviando parte dei passeggeri su un sistema alternativo e fu quindi colta l'opportunità data dal Ministero dei Trasporti che aveva deciso di finanziare sistemi in sede propria; fu redatto un progetto di massima, poi presentato agli abitanti nella succitata riunione, che prevedeva la realizzazione di quello che sarebbe stato uno dei primi ascensori inclinati ad uso pubblico in Italia con partenza da via Pinetti (all'altezza della passerella pedonale di via Ammarengo al posto della costruzione che un tempo ospitava una macelleria) ed arrivo all'interno dell'ultimo tornante di via Fontanarossa (dove ora si trova un giardino condominiale) che sarebbe stata sottopassata dall'impianto. Nel 1999 la Regione, allora guida-

Vista complessiva di via Fontanarossa
Foto dell'autore

ta da Giancarlo Mori, approvò il finanziamento della progettazione esecutiva; negli anni seguenti l'impianto, finanziato al 60% dalla Regione (passata sotto la guida di Sandro Biasotti e del centrodestra) e al 40% dal Comune, fu più volte inserito nei piani triennali comunali senza che si arrivasse, però, alla gara d'appalto. Nel frattempo fu variato il progetto con lo spostamento della stazione di via Pinetti all'interno della galleria ad "U" già utilizzata come rifugio antiaereo e di proprietà demaniale e di quella di via Fontanarossa in sopraelevazione all'esterno della curva. Fu inoltre aggiunta la stazione di intermedia di via Portazza non prevista in un primo momento. Finalmente nel gennaio 2006 il Comune di Genova convocò la conferenza dei servizi per la variazione del P.U.C. sulla base del progetto definitivo presentato da A.M.I. (nel frattempo subentrata ad A.M.T.) e la procedura sembrava in via di conclusione tanto che A.M.T. nell'estate seguente sulla sua newsletter Carnet di Viaggio riportò come data prevista di entrata in servizio dell'impianto la fine del 2008. Nel 2007 il Consigliere comunale di Forza Italia Guido Grillo, sostenitore dell'opera, denunciò attraverso le pagine de il Giornale l'eccessiva lentezza nell'iter dell'opera che l'allora Assessore Merella giustificò con difficoltà nel trovare accordi bonari con i proprietari dei terreni cosa che avrebbe portato alla più tortuosa via dell'esproprio; ad aprile 2007 fu pubblicato un avviso di preinformazione relativo a questo impianto e ad altre opere al quale, però, non seguì la gara d'appalto.



Nel settembre 2008 l'Assessore Margini, durante una visita nel quartiere, confermò l'avanzamento dell'iter ma ancora nel marzo del 2009 è stato il consigliere Guido Grillo a denunciare i ritardi nell'avvio dei lavori; invece, un po' a sorpresa e senza troppi proclami, il Comune pubblica il 31 dicembre un nuovo avviso di preinformazione. La notizia passa un po' inosservata fino a febbraio quando l'assessore Merello annuncia dalle pagine de Il Secolo XIX l'imminente assegnazione dei lavori preventivi di bonifica della galleria e dell'area interessata da eventuali residui bellici e dai materiali pericolosi nei precari costruiti da precedenti proprietari dei terreni. L'appalto viene assegnato alla ditta Ameno-phus Costruzioni S.R.L. di Napoli che installa finalmente il cantiere a fine marzo. Ancora nessuna notizia, invece, per quanto riguarda i lavori della vera e propria realizzazione dell'opera.

L'ascensore inclinato
Questa tipologia d'impianto si sta sempre più diffondendo come mezzo di trasporto pubblico; se alla presentazione

del progetto era stato presentato come uno dei primi impianti di questo tipo oggi si può affermare che questa tecnologia, a metà strada tra quella dell'ascensore tradizionale e quella della funicolare, è ormai collaudata ed affidabile. Gli ascensori inclinati sono dotati come gli ascensori tradizionali di contrappeso e la cabina è quindi indipendente; come le funicolari corrono su due rotaie, solitamente diverse da quelle di tipo ferroviario di solito utilizzate, ma che possono essere comunque interessate ad una variazione di pendenza cosa che avverrà a Quezzi. La tecnologia e le componenti utilizzate sono le stesse degli ascensori verticali e richiedono manutenzione simile. Un esempio è la "funicolare" di Montmartre a Parigi, impianto che, nonostante sia stata impropriamente mantenuta la denominazione precedente, dalla sua ricostruzione nei primi anni '90 consiste in una coppia di ascensori inclinati tra loro indipendenti; in Italia troviamo esempi di questo impianto sia in località sciistiche, ad esempio a Sansicario dove l'impianto è stato pomposa-



mente e discutibilmente battezzato "monorotaia", che in contesti urbani, come ad Osimino, dove viene simpaticamente chiamato Tiramisù. Anche a Genova esistono esempi di questo impianto: se il più famoso è quello privato che raggiunge lo studio di Renzo Piano a Vesima, quello più simile ad un ascensore per servizio pubblico si trova in via Novella presso le residenze ARTE.

Caratteristiche dell'ascensore di Quezzi

Come detto l'impianto avrà tre fermate:

- in via Piero Pinetti, nella galleria già rifugio antiaereo;
- in via Portazza, nell'area soprastante la galleria ma a monte della strada;
- in via Susanna Fontanarossa, esternamente alla strada privata che conduce a civici di salita Chiapparolo.

E' inoltre prevista la predisposizione per un'ulteriore fermata all'altezza del civico 42 di via Fontanarossa dove sarà comunque realizzata una via di fuga. L'impianto supererà un dislivello di 75,85 metri, il maggiore tra quelli degli ascensori pubblici genovesi (l'innovativo impianto di Montegalletto, ad oggi quello con il maggiore dislivello, si ferma a 72 metri); la via di

corsa sarà lunga circa 131 metri con un cambio di pendenza per questo la cabina sarà basculante.

La via di corsa sarà per lo più all'aria aperta ma il primo tratto sarà in parte in galleria ed in parte in trincea. Una scala di emergenza affiancherà tutto il percorso.

La sala macchine sarà situata presso la stazione di via Fontanarossa su un piano inferiore a quello di ingresso. Le stazioni saranno caratterizzate da ampie vetrate e da pavi-

mentazione in arenaria; la zona interessata dai lavori sarà risistemata con la ricostruzione dei muri a secco e la piantumazione di alberi e cespugli tipici della macchia mediterranea che serviranno anche a nascondere la recinzione posta lungo la via di corsa. Altre opere sono previste per la raccolta e la canalizzazione delle acque meteoriche.

Modifiche delle linee automobilistiche

La realizzazione dell'ascenso-

Altitudine via Pinetti	59.30 m s.l.m.
Altitudine via Portazza	75.50 m s.l.m.
Altitudine via Fontanarossa	135.15 m s.l.m.
Dislivello:	75,85 m
Lunghezza percorso:	131 m
- in galleria:	27 m
- in trincea:	23 m
- fuori terra:	81 m
Pendenza:	tra 30.33° e 44.13°
Portata cabina:	22 persone
Tempo di percorrenza:	78 sec.
-con fermata in via Pinetti:	90 sec.
Tempo di ciclo:	200 sec.
-con fermata in via Pinetti:	255 sec.
Passeggeri \ Ora:	396
-con fermata in via Pinetti:	310

re inevitabilmente comporterà una modifica delle linee 82 e 47. Se è già stato annunciato che il 47 sarà attestato, anche grazie ai lavori in corso per la messa in sicurezza del Fereggiano, ad un nuovo capolinea in via Pinetti consentendo un rapido interscambio con l'ascensore, poco chiaro è il destino della linea 82. Se è praticamente certo che sarà esercita con mezzi più piccoli e maneggevoli, non è stato ancora reso noto se il percorso sarà ridotta solo a piazza Galileo Ferraris (cosa peraltro prevista come conseguenza della realizzazione della "busvia" o "tramvia" lungo corso Sardegna) o anch'essa in via Pinetti. Questa ipotesi è ovviamente avversata dagli abitanti della zona di via Daneo, Pedegoli e della parte bassa di via Fontanarossa che, oltre a non usufruire del nuovo impianto, si troverebbero a dover forzatamente cambiare mezzo per raggiungere non solo il centro cittadino ma anche la zona di largo Merlo con un chiaro peggioramento del servizio.

Davide Costa

Ulteriori informazioni e fonti

- Comune di Genova, avviso di preinformazione del 31/12/2009 per Realizzazione di un ascensore inclinato per il trasporto pubblico in Genova che collega via P. Pinetti a via S. Fontanarossa
- Comune di Genova, avviso di preinformazione del 19/04/2007 per Costruzione di un impianto di ascensore inclinato tra Via Pinetti e Via Fontanarossa a Quezzi
 - Comune di Genova, procedura aperta per Servizio di bonifica preventiva da mine, ordigni esplosivi di ogni genere e tipo e oggetti metallici, da eseguire a mezzo di Impresa riconosciuta idonea dal Ministero della Difesa, nonché bonifica ambientale, propedeutico alla realizzazione di un ascensore inclinato per trasporto pubblico da via Pinetti a via Fontanarossa, nel quartiere di Quezzi a Genova
- Contributori di Wikipedia, "Ascensore", Wikipedia, L'enciclopedia libera, 4 maggio 2010, 19:27 UTC, <<http://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Ascensore&oldid=31867075>> [in data 12 maggio 2010]
 - Ing. Tiberio Selva, "Gli ascensori inclinati", TALE&A on line, <http://www.taleaonline.com/talea_articolo.php?id_articolo=288&id_sommario=185&id_numero_da_visulizzare=21> [in data 12 maggio 2010]
- Contributori di Wikipedia, "Funicolare di Montmartre", Wikipedia, L'enciclopedia libera, 1 maggio 2010, 10:30 UTC, <http://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Funicolare_di_Montmartre&oldid=31778910> [in data 12 maggio 2010]
- Discussione "Ascensore inclinato Sansicario" sul forum di Funivie.org <<http://www.funiforum.org/funiforum/showthread.php?t=4426>>
- Roberta Bottino, "Tursi ferma i piani degli ascensori", Il Giornale, 31 gennaio 2007
- Vincenzo Galiano, "Il ritorno degli ascensori, via ai lavori a Quezzi", Il Secolo XIX, 22 febbraio 2010



Impianto inclinato di San Sicario

Foto di JJFattuso

www.funivie.org/immagini_forum/caricate/img_monorotaia_big.jpg

La nuova vita della ferrovia Genova-Casella

Nel numero 4 di Metrogenova Magazine, pubblicato nel giugno 2009, il nostro Paolo Carbone si interrogava su quale potesse essere il futuro della Genova-Casella, e le prospettive erano tutt'altro che incoraggianti. Oggi, ad un anno di distanza, possiamo finalmente dire che la "Ferrovia delle tre valli" (così chiamata perché la linea tocca la Val Bisagno, la Val Polcevera e la Valle Scrivia) ha davanti a sé un futuro più definito. Un futuro tinto di AMT, alla quale è passata la gestione di suddetta linea dallo scorso 1° aprile. AMT gestirà il servizio e la relativa manutenzione ordinaria per 9 anni, fino al 1° aprile 2019, stimando una percorrenza di quasi 170.000 km all'anno. Uno degli obiettivi di AMT in questa nuova avventura, in aiuto della quale do-

vrebbe entrare come partner privato -al posto di Transdev- l'azienda francese RATP, è riportare a 20 le corse che collegano Genova a Casella, visto che attualmente la maggior parte di esse (per la precisione il 60%) sono state sostituite da corse effettuate da autobus. Per raggiungere tale scopo sarà assolutamente necessario rinnovare il materiale rotabile, essendo quello attuale piuttosto carente e decadente; a tal proposito, infatti, è stato stipulato con AnsaldoBreda SpA di Napoli un contratto per la fornitura di un nuovo elettrotreno, che dal 2013 viaggerà sulla linea fornendo all'utenza comfort di viaggio e di marcia decisamente migliori rispetto a quelli attuali. Ansaldo Breda si è aggiudicata l'appalto per un valore totale di circa 4,3

milioni di euro, comprensivi di treno e materiale di scorta. Il nuovo treno, altamente innovativo, avrà una lunghezza totale di 42 metri, con 140 posti a sedere, un centinaio in piedi ed uno per passeggeri a ridotta capacità motoria; il pianale sarà ribassato per rendere più agevole l'accesso a bordo di tutti i passeggeri, che potranno inoltre godere dello splendido paesaggio offerto dalla linea Genova-Casella grazie ad un'ampia superficie vetrata. A questo punto sorge spontanea un'osservazione: a nuova gestione amministrativa dovrebbe aggiungersi anche una nuova, moderna e mirata gestione di marketing, tale da incrementare l'introito tariffario con nuovi input, così da realizzare diversificati e più elevati target.





In considerazione del percorso ferroviario della linea Genova-Casella tra le fresche alture collinari liguri e della posizione privilegiata della cittadina-capolinea, proprio l'ambiente potrebbe rappresentare il valore aggiunto del contratto di trasporto, dando un nuovo taglio ecologico all'itinerario ferroviario. Infatti Casella e le vicine Montoggio e Savignone rientrano nell'immaginario collettivo dei genovesi, essendo all'inizio del secolo XX le usuali località di villeggiatura delle famiglie abbienti della Superba, che là trovavano un clima mite, un ambiente distensivo e la frescura ombreggiata per vacanze ristoratrici. Ecco, si potrebbe riprendere tale vocazione turistica di Casella e dintorni, offrendo -ad esempio- un pacchetto completo, comprendente: biglietto A/R con posti a sedere assicurati, prenotazione ad un ristorante locale con tavoli riservati (menù turistico o scelta alla carta) e -ad abundantiam- visite guidate alle locali aziende vivaistiche o alle botteghe artigiane dove ancora adesso si producono oggetti tipici liguri (vasellame, pelletteria, ferro battuto).

Opportuni contatti con le principali società crocieristiche navali potrebbero poi in-

crementare le aliquote dei turisti per due motivi principali:

- il desiderio dei crocieristi, dopo 15 giorni di mare aperto, di una scarpinata collinare fra la frescura degli alberi;
- considerato poi che ormai è pacificamente riconosciuto che Genova è meta del turismo "mordi e fuggi" (media stimata: 2/3 giorni solo di pernottamento pro-capite), si offrirà così un diversivo fresco ed ombreggiato rispetto al solito menù: Porto antico con acquario o gita in pullman a Portofino.

Altro filone da sfruttare, potrebbe risultare quello scolastico delle "gite giornaliere", con intere scolaresche che utilizzerebbero il treno +

A merenda presso trattorie, forni (focaccia) o pasticcerie locali. Il sacco è stato lanciato nello stagno, le onde si allargano sulle superficie e vedremo se raggiungeranno una qualche riva lontana...

In ogni caso, brindiamo al nuovo futuro della Genova-Casella, che si presenta decisamente più roseo rispetto al passato. Non ci resta che augurare buon lavoro ad AMT, nella speranza che l'azienda genovese possa ridare lustro ad un prezioso patrimonio della nostra città.

Alberto Caminiti

Flavio Giuffra



I progetti di Luigi De Martini

Considerazioni sul futuro di Genova e dalla Liguria

Molti anni fa, precisamente nel 1973, l'industriale Luigi De Martini scrisse un volume intitolato *Considerazioni sul futuro di Genova e della Liguria*. Questo libretto fu un tentativo di immaginare quello che poteva essere il modello di sviluppo migliore per il nostro territorio, sia dal punto di vista economico che urbanistico. De Martini, fu il presidente storico de A Compagna, associazione che esiste tutt'ora e che vedeva tra le sue fila molti personaggi illustri, come ad esempio il marchese Stefano Cattaneo Adorno, ovvero il primo urbanista che stilò un progetto per la metropolitana a Genova.

Prevedendo che la nostra città sarebbe andata incontro ad un progressivo abbandono del comparto industriale a causa della mancanza di spazi necessari allo sviluppo naturale degli stabilimenti, De Martini era convinto che Genova sarebbe potuta diventare la

LUIGI DE MARTINI

Industriale, Presidente di "A compagna", nato a Genova il 06-02-1922 da Augusto e da Adelita Monteverde, ivi morto il 01-02-1975.

Il suo carattere vivace e generoso, lo conduce, ancora studente, a partecipare alla Resistenza con il nome di battaglia Gordon nelle file dei Garibaldini dove, in momenti particolarmente difficili, comanda la divisione Gin Bevilacqua. Nel 1950 sposa, a Londra, Annelore Fein, dalla cui unione nasceranno otto figli. Presa la guida dell'azienda paterna, insieme al fratello Mario, la porta ad essere la prima in Europa nel settore delle riparazioni navali. La sua presidenza dell'Associazione "A compagna", dall'elezione nel 1970 fino alla morte, gli consente di attivare il suo profondo amore per Genova e per la Liguria. Attento a tutti i problemi, programma con acutezza una serie di iniziative atte al rilancio e alla valorizzazione della Regione, basti pensare al volumetto *Considerazioni sul futuro di Genova e dalla Liguria* (Genova 1973). Il sodalizio vede, con la sua presidenza, l'avvio di cicli di conferenze sulla storia e la cultura regionale, i grandi convegni di studio, le premiazioni dei cittadini benemeriti, le mostre e le pubblicazioni a stampa. Il suo notevole senso dell'umorismo lo ha condotto sovente a una sana e positiva polemica, di cui si serba ancora divertita memoria.



(Fonte: Dizionario Biografico dei Liguri)



sede naturale dei centri direzionali delle grandi industrie del nord.

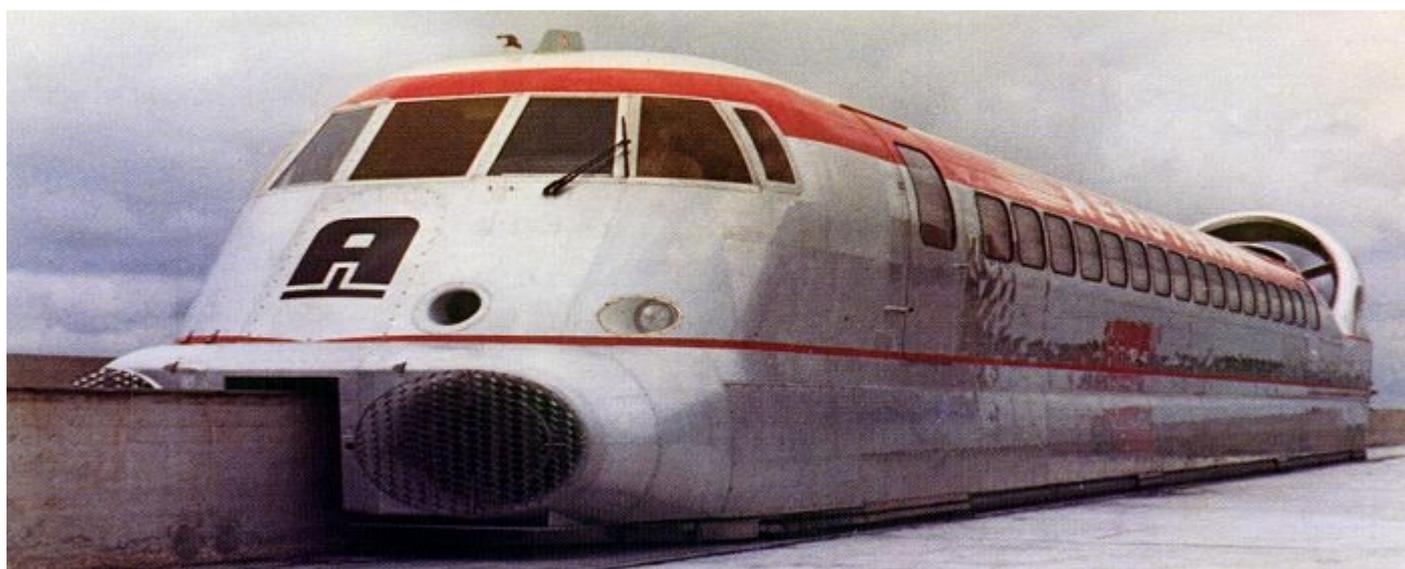
In pratica si doveva immaginare il capoluogo ligure come un polo d'eccellenza in cui i grandi gruppi avrebbero insediato i propri uffici nonché le residenze dei lavoratori, grazie al clima favorevole e allo stile di vita più gradevole, lasciando alle pianure oltre l'Appennino il compito di accogliere i relativi insediamenti produttivi. A questo punto De Martini si poneva il problema di come poter garantire ai pendolari un efficace nonché rapido sistema di collegamento tra la Liguria e la padania e la soluzione che aveva prospettato, pur non arrivando a

presentare né uno studio di fattibilità, né tantomeno un progetto vero e proprio, era quella di costruire una linea Genova-Milano percorsa da quello che lui definiva un aereotreno.

In pratica si trattava di un antenato di quello che noi oggi chiamiamo treno a levitazione magnetica, o Maglev, realizzato in città come Shanghai, Berlino Ovest e Birmingham (in questi ultimi due casi le linee sono state smantellate negli anni '90 in luogo di altre infrastrutture).

All'epoca l'aereotreno era al centro di numerosi studi, tanto che molte società d'ingegneria si stavano occupando del suo possibile sviluppo su

larga scala, più precisamente i paesi maggiormente attivi in questo settore, negli anni Settanta, erano la Francia e gli USA. Descrivendo questo innovativo mezzo di trasporto De Martini spiegava che, un percorso Genova-Milano, si sarebbe potuto coprire in circa 15 minuti, grazie ad una velocità di punta attorno ai 500 km/h e ne immaginava pure il costo per passeggero ovvero circa 700 lire a viaggio. La frequenza sarebbe stata elevatissima, due minuti tra una vettura e l'altra, in modo tale da liberare i pendolari dall'assillo di perdere il treno. La capienza della singola cabina era tra gli 80 ed i 120 passeggeri.

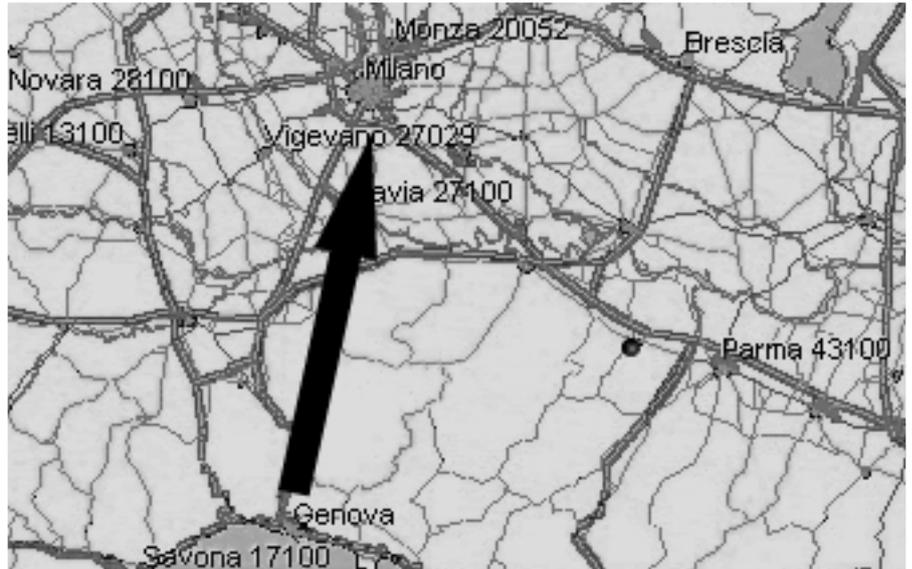


L'Aerotrains I80-250 "Orléans" (Photo Société Bertin - Collection personnelle)

Sulla base di queste prospettive, poteva apparire logico che il trasporto ferroviario passeggeri, vecchio di più di un secolo, doveva essere prima o poi riveduto, così come non era logico servirsi di un mezzo veloce come un jet (inteso per le medie e piccole distanze) per perdere ore per raggiungere gli aeroporti e per tutte le operazioni connesse.

L'aereotreno poteva quindi essere la tecnologia del futuro, soprattutto come rapporto costi/investimenti, per distanze fino a 400-500 km.

Le considerazioni però non si fermavano qui, tanto che De Martini illustrava anche le molte note positive dal punto di vista dell'impatto ambientale che un mezzo del genere poteva presentare, come ad esempio una corsa silenziosissima e un armamento sopraelevato molto leggero a causa del ridotto peso delle vetture.



Luigi De Martini concludeva la sua proposta illustrando una breve storia del treno a lievitazione, partendo dalla prima linea costruita a scopo sperimentale, la Parigi-Orleans di 18 km e spiegando anche che inizialmente le vetture erano mosse da motori a reazione degli aerei, mentre successivamente si era passati ai motori elettrici ad induzione.

Veniamo ai giorni nostri. La storia ci ha raccontato che la tecnologia del treno a lievitazione non ha avuto il successo prospettato molti anni fa, probabilmente per un rapporto costi/benefici non sempre positivo e anche perché un mezzo del genere, per funzionare su larga scala, necessita di un'elevatissima tecnologia che forse solo in tempi recen-



L'Aérotrain I80 HV - Hangar de Chevilly (Foto: Stéphane BASTIEN, 1987)

<http://aernav.free.fr/Galerie/Photos.html>

ti ha raggiunto livelli adeguati, infatti anche il Maglev stesso risulta ben lontano dai prototipi originari.

Sono poche le città nel mondo che hanno scelto questo sistema, attualmente è l'Asia il continente in cui si stanno svolgendo i maggiori studi di settore, mentre altri progetti simili sono in fase di studio in USA, Regno Unito e Germania.

Probabilmente quindi le previsioni dell'industriale genovese in merito all'utilizzo dell'aereotreno erano un po' troppo ottimistiche, tuttavia egli non aveva di certo sbagliato ad immaginare il possibile futuro di Genova.

Noi oggi viviamo infatti in una città in forte declino economico e demografico, dove i cervelli migliori migrano costantemente altrove alla ricerca di lavoro, tanto che risulta



fortemente attuale una frase che De Martini stesso scrisse nel suo volume: "Non si deve correre il rischio di arrivare costantemente in ritardo rimanendo a guardare dalla finestra cosa faranno gli altri perdendo così tempo prezioso e causando danni forse irrimediabili".

Alex Bettucchi

A COMPAGNA

A Compagna è stata fondata il 21 gennaio 1923. I motivi che hanno portato alla sua costituzione sono chiaramente espressi dal primo articolo di tutti gli statuti che, dal 1954 in poi, lo hanno mantenuto inalterato. Associazione dei Genovesi amanti di Genova e della loro antica terra, gelosi delle antiche glorie, delle bellezze, delle tradizioni, della lingua e dei costumi della loro Gente, al di fuori e al di sopra di ogni fede politica e religiosa. A Compagna è una delle associazioni fondatrici della Consulta Ligure delle associazioni per la cultura, le arti, le tradizioni e la difesa dell'ambiente.

Piazza della Posta Vecchia 3/5
16124 Genova
tel. 010 246.99.25
e-mail: posta@acompagna.org
<http://www.acompagna.org/>



Due immagini maglev di Shangai
(Fonte: wikipedia)

Coordinamento editoriale e grafica numero 6:

Davide Vallese

Hanno scritto in questo numero:

Alex Bettucchi, Alberto Caminiti, Paolo Carbone, Davide Costa, Marco Ellena, Flavio Giuffra, Luigi Piccardo, Eugenio Segalerba, Davide Vallese

Per info e contatti info@metrogenova.com

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

Si prega di scrivere la fonte in caso di citazione.

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

CHI SIAMO ASSOCIAZIONE METROGENOVA

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

Se sei interessato e vuoi saperne di più, ti suggeriamo di visitare il nostro sito www.metrogenova.com. oppure di scriverci a info@metrogenova.com.



Puoi trovare tutte le nostre iniziative e le notizie più interessanti anche sulla pagina ASSOCIAZIONE METROGENOVA.COM del social network Facebook