metrogenova MAGAZINE

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

numero 7 Inverno 2010

VIAGGIO NELLE STAZIONI MINORI

Conoscerle e organizzare escursioni nella natura

All'interno

Lavori Metro: NUOVA VISITA AI CANTIERI!

Stazioni Metro: SARZANO/ SANT'AGOSTINO

Viaggio sulla funicolare ZECCA - RIGHI

...ed altro

una visione differente per i trasporti

Cari lettori,

la copertina di questo numero della rivista, assieme a due suoi articoli, sono dedicati alle stazioni minori, nello specifico alle stazioni urbane della linea Genova - Ovada.

Ciò può rappresentare occasione per riflettere, una volta di più, sull'importanza del trasporto regionale su rotaia, e a ribadire la necessità di sostenerlo, in tempi in cui esso viene percepito esclusivamente come un onere, in cui l'interesse di Trenitalia si rivolge prioritariamente al lucroso business dell' alta velocità, e in cui si ritiene che il futuro sia rappresentato dal costruire ferrovie che, come autostrade, attraversino il territorio anzichè servirlo.

Non si andrà mai abbastanza a rimarcare l'esigenza di ricostruire il rapporto tra vettori di trasporto e territorio, di valorizzare le peculiarità dei luoghi, e di sottolineare il portato culturale delle infrastrutture di trasporto tradizionali: il rapporto perduto con regioni e paesi dimenticati, con valori paesaggistici sconosciuti, la cui riscoperta è affidata anche ai bellissimi itinerari da percorrere a piedi che permettono di accedere ad angoli segreti del territorio genovese.

In maniera strisciante e senza clamore, Trenitalia sta abbandonando il servizio su linee secondarie ritenute poco remunerative come l'Avellino - Rocchetta S.A. e la Castellammare di Stabia - Gragnano, mentre la spettacolare linea Carpinone - Sulmona è stata privata del servizio fino a Castel di Sangro, e la Alba - Castagnole viene "temporaneamente esercita con bus".

Altrove linee come queste sarebbero sapientemente gestite e valorizzate: in Italia si preferisce sbrigativamente abbandonare ciò che non può tradursi in un profitto immediato, come se gli scempi del dopoguerra non avessero insegnato nulla. E anche le regioni, che dovrebbero svolgere un primario ruolo di pianificazione del trasporto pubblico, non sono sostanzialmente intervenute per contrastare questa tendenza.

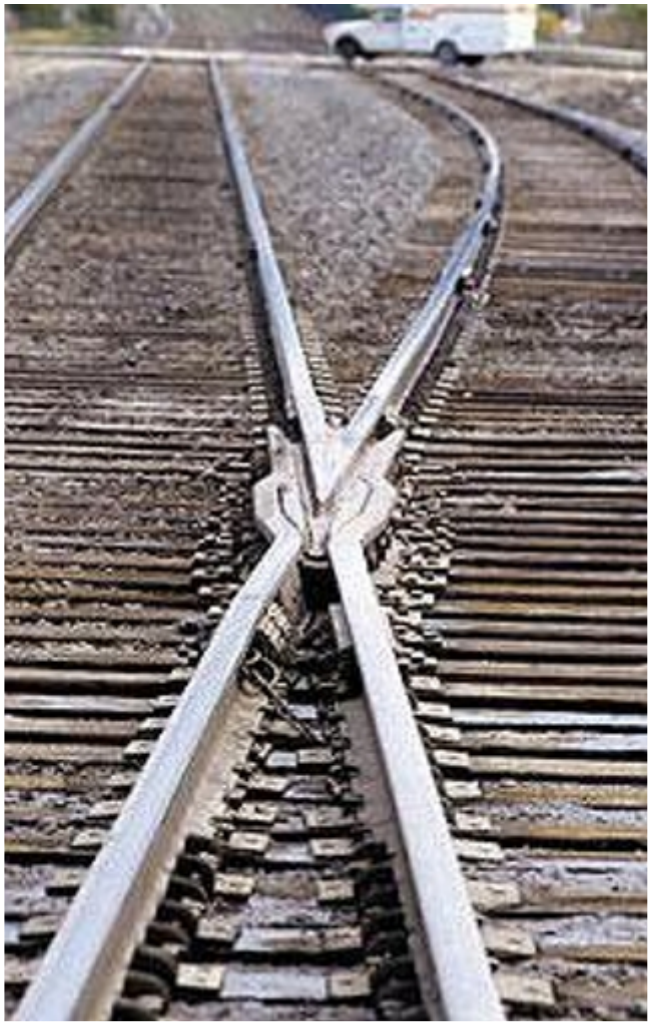

foto di http://emydvx.splinder.com/archive/2008-12

Non possiamo accettare passivamente questa logica, nell'interesse del Paese e del suo patrimonio di valori e di servizi collettivi che merita riconoscimento e tutela: in tal senso, è auspicabile che la crescente attenzione per le linee minori e il trasporto regionale, dimostrata da comitati e associazioni, possa contribuire a evidenziare l'ineguagliabile importanza di questi valori.

Buona lettura.
Lo Staff
Associazione Metrogenova

Terza pagina

4
STAZIONI MINORI
di Carbone e Giuffra

8
PERCORSI NATURA
di Massimo Palomba

10
STAZIONE DI SARZANO - SANT'AGOSTINO
di Eugenio Segalerba

12
CANTIERI DELLA METROPOLITANA
di Alex Bettucchi

16
FUNICOLARE ZECCA - RIGHI
di Briasco e Bellini

18
LA BICICLETTA E IL TPL
di Gianluca Fontana

20
FERROVIA DEL RENON
di Davide Vallese

22
OPINIONI DEL FORUM: TAGLI AMT
di Flavio Giuffra

associazione metrogenova
www.metrogenova.com

Socio Ordinario n.

Nome:

Anno:	2011	2012	2013	2014

Associazione Metrogenova
Sede legale e presidenza: Via Bologna 7/10a - 16127 - Genova
info@metrogenova.com

TESSERAMENTO 2011
10 €
info su www.metrogenova.com

Nella speranza che questo settimo 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, scattata durante la recente visita ai cantieri della metropolitana presso Brignole.

La foto del MAG-7

Stazioni

Borzoli

Linea Genova - Ovada - Acqui Terme

Se chiediamo ad un passeggero occasionale quante siano le stazioni ferroviarie genovesi, probabilmente egli risponderà "12", citando tutte le fermate della tratta Nervi-Voltri. Un passeggero più attento al dettaglio, invece, potrà rispondere "14", aggiungendo all'elenco le piccole stazioni di Via di Francia -situata tra Principe e Sampierdarena- e di Genova Vesima, aperta solo d'estate ed ultima roccaforte genovese lungo la costa occidentale.

Solo un vero appassionato del settore (o comunque uno che frequenta abitualmente l'entroterra ponentino) risponderà che le stazioni genovesi sono ben più di 14! In questo articolo parleremo delle 4 stazioni minori situate sulla linea ferroviaria Genova-Acqui Terme: Genova Borzoli, Genova Costa, Genova Granara e Genova Acquasanta.

Si tratta di stazioncine minuscole, per lo più impresenziate, inserite nei confini comunali, ma collocate in un contesto rurale, spesso immerse nel verde e ai piedi delle colline dell'immediato entroterra cittadino. I treni genovesi per Acqui Terme partono quasi esclusivamente dalla stazione di Brignole - nella maggior parte dei casi dal binario 1 tronco - e, dopo aver raggiunto Sampierdarena, essi si dirigono verso la Valpolcevera, allontanandosi quindi dalla costa. Dopo aver superato l'area ferroviaria di Sampierdarena-smistamento e prima di giungere alla stazione di Rivarolo, la linea devia verso ovest e, dopo aver superato il casello di Fegino, si inoltra nella campagna genovese, facendosi largo tra canneti, macchia mediterranea, orti più o meno improvvisati e vecchie case coloniche, spesso abbandonate. La prima fermata che si incontra sulla linea in direzione nord è Genova Borzoli. Essa, inaugurata nel lontano 1894, allorché la località di S. Stefano Borzoli costituiva Comune autonomo, rappresentava per gli abitanti il primo, valido collegamento con il Comune di Genova. Oggi Borzoli non è più il paesino di un tempo ed è divenuto un quartiere residenziale assai popolato. La stazione, dunque, dotata di un comodo parcheggio di interscambio e di un sottopassaggio per raggiungere il binario opposto, ha una discreta movimentazione passeggeri, "servendo" non solo la località di Borzoli, ma anche una parte di Fegino. Essa è inoltre connessa al cuore di Rivarolo ed a quello di Sestri Ponente con la linea dell'Amt 53.

Costa di Sestri

Linea Genova - Ovada - Acqui Terme

La stazione di Borzoli è collegata tramite una bretella allo scalo di Genova Voltri Mare, fermata appositamente realizzata per il traffico merci generato dal Terminal VTE. Tuttavia, ad oggi la bretella merci è ampiamente sottoutilizzata per scelte politiche strategiche di dubbia validità da parte delle istituzioni e delle autorità ferroviarie.

Lasciata Borzoli alle spalle, superata la Valle del torrente Chiaravagna grazie ad un monumentale ponte in mattoni,

Campagna in Città:

viaggio nelle stazioni minori dell'area comunale

la fermata successiva è Genova Costa, la seconda stazione ferroviaria di Sestri Ponente. Costa di Sestri Ponente è la fermata più recente inserita nella linea Genova-Acqui, essendo stata introdotta nel 1993. Scelta quantomai azzeccata, in quanto serve un quartiere residenziale di una certa consistenza numerica (la zona di Sestri alta compresa tra Piazza di Vittorio, Via Toscanelli e Piazza Consigliere), ed oltretutto è un punto di interscambio con le linee AMT 58 e 161 aventi entrambe come capolinea Piazza Consigliere, posto di fronte alla stazione.

La fermata risulta alquanto nascosta. Se ci si reca in zona, difficilmente si può immaginare la presenza di una ferrovia nei dintorni: eppure, da Piazza Consigliere percorrendo un breve tratto a piedi, ci si trova di colpo a pochi passi dall'unico binario della stazione che, immersa nel verde, trasmette alle persone più sensibili una piacevole sensazione di intimità. La fermata non ha sostanzialmente servizi e purtroppo versa in stato di abbandono. Lasciato il contesto urbano della zona della Costa, la ferrovia si rituffa nel paesaggio agreste, superando la zona di S. Alberto e il Monte Contessa, giungendo così in quel di Granara, seconda stazione pegliese. Essa è raggiungibile con la linea Amt 71, diretta da Pegli a San Carlo di Cese:

Sopra e in alto: Acqustanta
A destra: Costa di Sestri

giunti in via Carpenara, si sale per la viuzza pedonale, mattonata, Via alla Stazione di Granara. Attualmente vi si fermano soltanto 3 treni al giorno; eppure fino al 1999 i convogli che sostavano a Granara erano molti di più. Il 3 agosto 2008 negli edifici della stazione è stata inaugurata la sede della sezione di Genova Granara del G.I.A.N. (Gruppo Internazionale Amici della Natura).

Lasciata Granara, la ferrovia attraversa la Val Varenna con un altro imponente ponte in mattoni e superate diverse gallerie, prosegue lungo la dorsale pegliese delle zone di Pian delle Monache e della Torrazza di Prà, ai piedi di Punta Martin, fino ad arrivare ad Acquasanta, ultima stazione in cui è ancora possibile utilizzare un normale biglietto dell'Amt (dalla successiva, Mele, occorre un biglietto extraurbano).

Acquasanta è un paesino situato sulle alture voltresi, noto alla maggior parte delle persone per l'omonimo Santuario, costruito tra il 1683 ed il 1718. Giunti al Santuario, per raggiungere la ferrovia è necessario percorrere una serie di tornanti in salita; si tratta di una strada immersa nella natura, tanto che anche in questo caso è difficile pensare di imbattersi in una ferrovia di lì a poco: invece, dopo circa 1km, si intravedono in lontananza i binari ed i cavi dell'alta tensione!

La stazione di Acquasanta è oggi in parte dismessa, tanto che il secondo piano del fabbricato contenente informazioni ed orari per i passeggeri è abitato da privati.

La linea 101 dell'Amt collega Acquasanta con il centro di Voltri, anche se le corse giornaliere dirette alla stazione e non limitate al Santuario sono davvero poche (appena 11). Recentemente si è parlato molto delle stazioni di Acquasanta e Granara (soprattutto di quest'ultima) per il grave stato di abbandono in cui si trovano.

Un articolo apparso nell'ottobre 2010 sul Corriere di Sestri ha denunciato il degrado della stazione di Granara, in cui si denuncia la pericolosità dei luoghi; in particolare il ciottolato che conduce alla stazione è in pessimo stato ed è molto pericoloso (il rischio di cadere e farsi male soprattutto nelle giornate piovose è assai concreto). Non manca poi il degrado di fronte al casello; il prato è ricoperto di erbacce e rovi, tanto da rendere estremamente difficoltoso il passaggio; l'interno del fabbricato viaggiatori, invece, si presenta ancora in buone condizioni, tanto che appare un peccato che non sia più in servizio neppure la sala d'attesa. All'esterno, però, ormai c'è poco da salvare: i servizi igienici sono chiusi e di fatto sommersi da piante ed arbusti.

Insomma una situazione davvero pessima che non lascia presagire nulla di buono per il futuro di questa stazioncina. Forse anche l'associazione a cui è stata data in gestione non è proprio sollecita nella cura oppure, semplicemente, la natura ha preso il sopravvento.

Già proprio la natura. Perché questa linea lotta continua-

Granara, il vecchio edificio viaggiatori

mente con la forza della natura, percorrendo lunghi tratti soggetti a dissesto idrogeologico che spesso, in occasione di frane o forti piogge, mettono a repentaglio la regolarità dei collegamenti e l'accesso alle stazioni.
Ma la bellezza dei paesaggi dell'entroterra genovese con vista sulla città che si può godere da queste stazioni è davvero considerevole.
Una gita o un'escursione in queste zone (qui di seguito ve ne proponiamo alcune) è consigliabile.
Naturalmente usando il treno.

Paolo Carbone
Flavio Giuffra

Sopra: fermata a Granara
Destra: particolare del restauro dell'edificio viaggiatori a Borzoli

Il tratto urbano della linea Genova-Acqui si snoda attraverso località poste in un contesto rurale. Dalle fermate è possibile iniziare escursioni vere e proprie o semplici passeggiate. Vi illustriamo i principali itinerari:

Dalla stazione di Genova Borzoli:

- Alla costa del Priano (itinerario segnato): piacevole passeggiata su strade secondarie che attraverso integri ambienti rurali e di villa porta alla Chiesa di Virgo Potens (capolinea bus 170): dalla stazione di Borzoli si percorrono le vie Rivassa, San Rocco di Borzoli, Cassinelle, Priano e Misericordia di Borzoli.
Segnavia: nel primo tratto segno "uguale" (=) rosso, poi segnale allacciamento (tre pallini posti a triangolo) rosso.

- A Fossa Luea (Scarpino): segnavia "uguale" rosso come sopra. L'itinerario si svolge inizialmente su stradine secondarie e poi su sentiero, raggiungendo dapprima i ruderi dell' Abbazia di Cassinelle e poi, attraverso il bosco, la strada da discarica di Scarpino e Fossa Luea. Segnavia carenti nel bosco dopo Cassinelle.

Val Varenna verso Pegli (Fonte: Wikipedia)

Dalla fermata di Genova Costa:

- Ai Righetti, l'Oratorio di San Rocco, Pian dei Galli (Fortini), Pian di Croce (Canile), Fossa Luea, lo Zucchero, il Bossero e il Santuario della la Madonna della Guardia. L'intero percorso richiede circa 3 h e 30', 1 h e ½ fino a Fossa Luea . Segnavia due quadrati pieni rossi.

Monte Gazzo (Fonte: Wikipedia)

- Al Santuario del Monte Gazzo. L'itinerario tocca il cimitero di San Giovanni Battista, le vecchie fornaci di calce e i fortini dell'ultima guerra, intersecando l'itinerario precedente in due punti (a San Rocco e a Pian dei Galli), poi attraverso la bellissima lecceta raggiunge il Santuario. Percorso 1h circa. Segnavia un tratto orizzontale sovrastato da un punto rossi.

- Al Santuario del Monte Gazzo per la via diretta. Per raggiungere la partenza di questo itinerario occorre percorrere via XVI giugno 1944 fino a via Domenico Oliva, poi voltare a sx fino al passaggio a livello. Il sentiero risale rapidamente le pendici del monte fino a passare sullo stretto costone che delimita due specchi di cava, poi si risale fino al Santuario. Percorso 50 minuti circa. Segnavia un cerchio vuoto spaccato orizzontalmente, rosso.

Dalla fermata di Genova Granara:

Non vi sono itinerari significa-

tivi in partenza dalla stazione, tuttavia raggiungendo la strada di fondovalle della val Varenna e servendosi del bus (linea 71) si può raggiungere il capolinea di San Carlo di Cese, importante punto di approccio per diversi sentieri:

- Al Santuario della Madonna della Guardia, attraverso Lencisa d' Alto. Segnavia rombo rosso pieno. Percorso 2h.

- Al Monte Proratado attraverso Rocca Maia. Segnavia croce rossa. Percorso 2h.

- Al Monte Penello (diretta). Percorso 2h. Segnavia due trattini verticali affiancati rossi.

- Al Monte Penello attraverso la valle del rio Gandolfi e Punta del Corno. Segnavia X rosso. Percorso 3h, media difficoltà.

Dalla stazione di Genova Acquasanta:

- A Punta Martin (via diretta o "accademica"), attraverso Cima Legea e Rocca Calù. L'itinerario è impegnativo e richiede l'uso delle mani in qualche punto. Segnavia punto e tratto orizzontale rossi. Percorso h. 2,45. Solo per escursionisti esperti.

- Alla Cappelletta della Baiarda attraverso la Colla e Moccio. Segnavia quadrato rosso vuoto. Percorso ore 1,45.

- Alle Giutte e al Passo del Turchino. Percorso ore 2,15 Segnavia due cerchi rossi vuoti.

- A Punta Martin attraverso il passo del Veleno e Monte Penello. Segnavia triangolo rosso vuoto. Percorso ore 3.

- A Punta Martin per il vallone dei Giazzi. Sentiero non segnato ed impegnativo (due guadi). Percorso circa ore 3. Solo per escursionisti esperti.

- Sentiero Frassati. Percorso ad anello Acquasanta – Case Possuolo – Gazeu - Fontanin – Cave – Colla dei Termi – Cappelletta Baiarda – Colla Baiarda – Rio Condotti – Moccio – Colla di Prà – Acquasanta. Segnavia bandierina rossa/bianco/rossa con lettera F nera sulla parte mediana bianca. Percorso ore 3.

- Variante attrezzata del Sentiero Frassati nel tratto Fontanin – Cappelletta Baiarda. Difficile (cengia con cavi metallici). Percorso 50 min circa. Segnavia bandierina rossa /bianco/rossa con sigla F1 nera sulla parte mediana bianca. Solo per escursionisti esperti.

Esempio di segnavia FIE
(Fonte: www.camoscibianchi.splinder.com)

- A Palmaro /Cà Nova (Via 2 Dicembre) attraverso i Piani di Prà, mulattiera sterrata in partenza dalla Colla di Prà, non segnata. Percorso circa ore 1,30.

- A Prà (via Sapello) attraverso le Lische Basse. Segnavia quadrato rosso vuoto fino a poco oltre la Colla di Prà, poi tre cerchi rossi pieni disposti in orizzontale, poi quadrato rosso pieno. Percorso ore 2,30.

Massimo Palomba

Punta Martin (Fonte: Wikipedia)

La stazione di Sarzano Santo Agostino è l'unica stazione della nostra linea metropolitana ad essere autenticamente ed esclusivamente "di quartiere". Infatti, le altre stazioni poste in zone semicentrali o periferiche (Dinegro e Brin) scontano la promiscuità con importanti centri di attrazione a livello cittadino o addirittura ultraregionale (gli uffici comunali del Matitone e il Terminal Traghetti, per Dinegro) oppure il fatto di essere capolinea (anche se tutti auspichiamo - da 20 anni - che esso sia solo provvisorio), e dunque intercettare tutto il traffico della Val Polcevera che sul capolinea confluisce (mi riferisco a Brin).

La stazione in esame sorge nel bel mezzo di uno dei quartieri più caratteristici della vecchia Genova, quello raccolto attorno a Piazza Sarzano. Un rione in cui l'identità è talmente forte che si scatenò un putiferio quando qualche burocrate ebbe la pensata di chiamare Santo Agostino (in omaggio al vicino complesso monastico oggi divenuto museo), la stazione che stava colmando la voragine a fianco della chiesa di San Salvatore. Il popolo di Piazza Sarzano alla fine strappò un compromesso (oggi la stazione si chiama Sarzano - Sant'Agostino), ma in tanti anni in cui ho vissuto in zona o l'ho frequentata non ho mai sentito chiamare la stazione altro che Sarzano. Di certo è comunque che la presenza della metropolitana sia stata e sia benvenuta intorno al caratteristico "tempietto" (il simbolo di Sarzano) ed abbia reso ancor meglio vivibile questa parte dei caruggi che, per prima e più di ogni altra, ha fruito degli effetti positivi del rilancio del Centro Storico incominciato a cavallo fra gli anni '80 e '90 del Novecento.

Certo, oggi sembra passato un secolo da quando da queste parti, fra le macerie dei bombardamenti del 1942, prosperavano il contrabbando e la prostituzione, eppure io lo ricordo bene, e ho quarant'anni. Sarzano, Ravecca, Stradone Sant'Agostino, Santa Croce, San Donato, Pollaiuoli sono una zona ad alta densità di giovani, provenienti da ogni quartiere della città, da fuori Genova e dall'estero. Molti gli studenti universitari, e non solo per la prossimità della facoltà di Architettura, bensì per la vitalità del quartiere, sede della rumorosa movida del fine settimana, ma pure di ristoranti, negozietti e ritrovi di

ogni tipo. Molte sono pure le giovani coppie e le famiglie che hanno scelto di vivere in questa zona centrale della grande città, ma in cui, paradossalmente, sembra di stare in un paese. Dove con i bottegai ci si chiama per nome e per strada ci si saluta ancora. Quando esco dalla stazione di Sarzano, mi ritrovo a pensare positivo sul futuro della mia città: una città in cui la mano pubblica e quella privata hanno saputo rilanciare e rendere ottimamente vivibile un quartiere che era un tempo una delle zone più degradate della città, è in grado trovare le risorse,

Sarzano: uscendo in discesa

...dalla stazione più profonda

l'entusiasmo e la fantasia per rilanciarsi o reinventarsi in tanti altri settori. Il trasporto pubblico è stato certamente uno dei fattori di rilancio della zona di Sarzano: oggi la metro collega il quartiere in pochi minuti con la Stazione Principe e, fra non molto, con Brignole: esso ha reso meglio vivibile il quartiere inducendo molti dei suoi abitanti a fare a meno dell'auto ed invitando tanti Genovesi di altri quartieri a fare visita a questa pittoresca parte della nostra città. Se Sarzano e Stradone Sant'Agostino stanno via via diventando porzioni della città sempre più dedicate alla pedonalità, occorre in primo luogo ringraziare la nostra bella stazione, che fa bella mostra di sé nel cuore della piazza, proprio davanti alla farmacia.

La stazione, forse la più bella della nostra linea, è a ben guardare un paradigma di una città attorcigliata e piena di testimonianze del passato e di sorprese: profondissimo sotto il Colle di Sarzano è il rosso dei mattoni delle vecchie Gallerie delle Grazie, e lunghe quindi le scale mobili che, arrampicandosi intorno alle scale e all'ascensore di vetro che sbucano all'esterno, raggiungono il cuore della piazza. Ma con un tunnel in lieve discesa che procede dall'atrio della stazione, ecco l'uscita sulla Marina, dove ieri v'era il mare e poi la Caserma dei pompieri, ed oggi posteggi per i residenti e verde attrezzato. Da lì il passo per il Molo Giano e il polo delle riparazioni navali è un tiro di schioppo, come pure per il polo ludico dei Circoli nautici. Insomma, se è vero che Genova è la città dove è possibile accedere ad un palazzo scendendo sul suo tetto, Genova certo può essere, con la sua stazione più caratteristica, la città dove la medesima stazione della metropolitana è quella posta alla maggiore profondità rispetto ad una sua uscita e, contemporaneamente, quella posta addirittura ad una quota superiore rispetto all'altra uscita: l'invito che mi sento di rivolgere a tutti i lettori è quindi quello di fare come me ed uscire in discesa... dalla nostra stazione della metropolitana più profonda!

Eugenio Segalerba

Tutte le immagini sono di proprietà di Ass. Metrogenova:
a sinistra in alto: lavori in corso
in basso: in stazione
sopra: ingresso di Piazza Sarzano
sotto: direzione De Ferrari

Cantieri: a che

Binari verso Brignole (foto dell'autore modificata)

Il giorno 12 novembre 2010, grazie alla disponibilità di Ansaldo STS ed in particolare dell'ing. Crovetto, un gruppo di Soci dell'Associazione Metrogenova è scesa nel sottosuolo genovese per poter toccare con mano lo stato dei lavori riguardanti la metropolitana sulla tratta De Ferrari – Brignole in fase di realizzazione. Non è la prima volta che all'Associazione viene data la possibilità di visitare i cantieri, tuttavia per quasi tutti i Soci presenti si è trattata di una novità molto gradita che ha saputo sorprenderli ed incuriosirli. Muniti di giubbotti di color arancione, i membri del gruppo sono scesi sotto il livello stradale percorrendo le scalette poste all'altezza del pozzo di Piazza Brignole e subito, soprattutto per me che ero stato in loco già un anno fa, è saltato agli occhi l'avanzato stato dei lavori, tanto che i vari livelli che conducono dal piano stradale al piano ferrato risultano quasi interamente completati, perlomeno per quanto riguarda le opere in muratura. Una volta arrivati presso i binari, la visita è proseguita camminando in direzione Brignole, e anche in questo caso è risultato molto affascinante constatare come siano state terminate le opere in muratura, cosiccome ha colpito positivamente tutti noi il rendersi conto che ormai i binari stessi percorrano interamente tutta la tratta in costruzione, eccezion fatta per l'area interessata dal cantiere per la realizzazione della stazione vera e propria di Brignole. Di fatto restano da completare diversi impianti, ma questi tipi di installazione avranno dei tempi di completamento relativamente rapidi. Allo sbocco della galleria in zona Borgo Incrociati, la nostra comitiva si è dovuta fermare: la grande area nella quale si sta costruendo la banchina della futura stazione è interessata da lavori imponenti e con molto personale che circola tra un mezzo meccanico e l'altro, quindi tutti noi abbiamo potuto solo osservare da debita distanza le operazioni in corso, ascoltando con attenzione le spiegazioni dei tecnici Ansaldo. Impegnati nello scattare foto e nel girare filmati con le nostre fotocamere, abbiamo appreso che sono ormai terminati i lavori per collegare i sottopassaggi della stazione FS con la costruenda stazione metrò e che nel contempo si stanno realizzando i locali di servizio destinati ad essere collo-

Lavori nel pozzo dell'Acquasola (foto dell'autore)

punto siamo?

cati sotto la banchina. In questa zona, come ultimo particolare evidente, abbiamo potuto vedere da vicino il palazzo delle ex-poste privato del "dentino" di testa, il quale è stato da alcuni mesi abbattuto per consentire la costruzione dell'uscita presso Piazza Raggi. Conclusa questa prima tappa abbiamo fatto dietrofront e ci siamo diretti in direzione De Ferrari.

Dopo qualche centinaio di metri a piedi, davanti ai nostri occhi si è aperta la grande "scatola" della futura stazione di Corvetto e, non possiamo nasconderlo, siamo stati colti da ben più di un pizzico di amarezza nell'avere la conferma che ad oggi il completamento di questa fermata è congelato e che non si sa quando le opere potranno essere concluse, anche se a onor del vero molto è già stato comunque realizzato. Personalmente, con i lavori in uno stato così avanzato, con le banchine grezze lì ad un passo, ho cercato di immaginare questo spazio quando, si spera, tra qualche anno sarà brulicante di viaggiatori in attesa dei treni e non ho potuto far altro che meravigliarmi per l'ennesima volta innanzi all'imponenza dello scavo effettuato al di sotto del parco dell'Acquasola.

Ma vicino alla futura stazione di Corvetto c'è stato anche spazio per una breve deviazione e cioè quella che ha portato il nostro gruppo a vedere da vicino il pozzo per l'aerazione che è stato realizzato sotto Largo Lanfranco. Superata anche questa zona, la camminata è proseguita sempre verso De Ferrari, fino a giungere a quello che per tutti rappresenta il settore più "scenografico" della tratta, ovvero il punto di congiunzione tra le due gallerie delle Grazie provenienti dal molo Giano ed il tunnel a canna unica di nuova costruzione. E' sempre affascinante trovarsi in questo punto e vedere quale interessante e ingegnoso sistema è stato adottato per portare allo stesso livello le due vecchie gallerie, perché rappresenta al meglio una delle caratteristiche della metropolitana di Genova e cioè quello di riutilizzare il meglio possibile alcune strutture preesistenti. Per dovere di cronaca vale la pena di ricordare che proprio in questo punto del sottosuolo i due antichi tunnel ferroviari smettono di viaggiare paralleli ed uno vira verso destra in direzione Brignole FS, mentre l'altro piega verso sinistra in direzione Principe FS. Anche in quest'area le fotografie e le riprese si sono sprecate, ma c'è stato il tempo di proseguire ancora un po' lungo la galleria superiore in direzione di De Ferrari per ammirare da vicino gli archi costituiti da antichi mattoni che presentano ancora qua e là delle suggestive scritte realizzate alla fine del '800.

Di fatto il nostro giro si conclude proprio alle spalle della stazione di De Ferrari, divisi dalla banchina in esercizio solo da un muro e da una porta comunicante: chissà se

Camerone di Corvetto (foto dell'autore)

qualcuno dall'altra parte, nello stesso momento, si stava chiedendo quando sarebbe arrivato il momento in cui si sarebbe potuti arrivare con i treni direttamente a Brignole…

La risposta è marzo 2012, o meglio così ci hanno confermato da Ansaldo, in quanto le opere dovrebbero concludersi a fine 2011, ma i collaudi Ministeriali dovrebbero dare il via libera all'esercizio proprio nella primavera dell'anno successivo. Terminato il percorso, tutti noi dell'Associazione Metrogenova, accompagnati dai sempre pazienti ed esaustivi responsabili di Ansaldo, abbiamo compiuto al contrario la lunga galleria per poi riemergere nuovamente in Piazza Brignole. Che dire, quello che abbiamo visto ha rappresentato un'esperienza importante da raccontare anche in un futuro lontano e, per me in particolare, che, come detto inizialmente, avevo già visitato il cantiere un anno prima, è stata l'ennesima spinta a credere ancora di più in questa opera, nell'auspicio che dopo Brignole si trovino risorse e volontà politiche per poter proseguire ancora.

A conclusione di questo articolo, ritengo doveroso riportare alcune delle impressioni che parte dei Soci ha voluto esprimere al termine della visita:

Luca Cianelli: Ho provato sicuramente una grande emozione nel scendere nelle viscere della nostra Genova e nel vedere, constatando dal vivo ciò che è stato fatto per

Pozzo d'aerazione in piazza Brignole (foto dell'autore)

Gallerie delle Grazie (foto dell'autore)

il prolungamento della nostra Metropolitana verso Brignole (con la speranza che si prosegua anche oltre...). Ci siamo trasformati un po' tutti in vagoni della metro nel percorrere le gallerie sotterranee e nel scoprire alcune particolarità della linea. Bisogna ringraziare naturalmente Ansaldo STS che ci ha permesso questa "speciale" visita e l'ing. Crovetto che ha potuto soddisfare le nostre richieste tramite accurate spiegazioni su ciò che è stato completato e su quello che si deve ancora fare per attivare la linea nel marzo del 2012.

Ines Caminiti: Le sensazioni immediate che ho ricevuto sono state di accoglienza da parte di tutti i forumisti che hanno con me partecipato alla visita. Da togliere il respiro sono le dimensioni degli scavi! Sconvolgente l'uscita verso Brignole, all'altezza della ferrovia, di fronte a piazza Raggi, dove l'ex palazzo delle poste, dismesso dopo la questione amianto, è sventrato da cima a fondo e pare tagliato a metà. Poi, cambio di direzione, ed eccoci verso Corvetto e verso l'Acquasola, con un altissimo pozzo di aerazione! A metà dei fogli appesi con foto d'epoca di minatori, accanto all'icona della loro protettrice, Santa Barbara. Poi sotto largo Lanfranco e ancora avanti verso le Grazie! Una galleria che scorre parallela e superiormente all'altra, dove le aperture laterali sono già state chiuse da Ansaldo per misure di sicurezza (in caso di fuoco in una galleria, l'altra risulta così indenne). La luminosità è sempre stata buona, nonostante quei neon fossero provvisori. Le 2 ore sono volate, tra scale, piano inclinato, binari da posare. Una bella esperienza, unica, interessante! Potrò dire ai miei nipoti che... c'ero anch'io!

Marco Addino: La visita ai cantieri della Metropolitana è stata per me l'occasione di vedere lo stato dell'opera, ma anche di dare un'occhiata diversa alla nostra Genova. Siamo scesi in gruppo dal pozzo di aerazione della Stazione Brignole, siamo arrivati sulla linea e poi abbiamo visto gli scavi di Stazione Brignole, siamo saliti a piedi fino al pozzo di aerazione dell'Acquasola e dopo fin sotto il Carlo Felice. Lo stato dei lavori è molto più avanzato di quello che mi aspettassi. Ho apprezzato che i lavori si stiano svolgendo nel rispetto della città: il recupero dei reperti archeologici trovati a Brignole, il riutilizzo delle vecchie gallerie ed accorgimenti tecnici per il Teatro Carlo Felice. Mi è parso strano percorrere il centro di Genova senza traffico e rumori, spero che presto diventi un'abitudine.

Alex Bettucchi

Futura stazione a Brignole (foto dell'autore)

Una metropolitana per le colline

La funicolare del Righi è uno degli impianti speciali storici, forse la funicolare per eccellenza, in quanto è la più lunga e quella che riscuote il maggior successo di utenza. La storia della funicolare inizia nel 1895, anno in cui viene inaugurato il tronco superiore San Nicola - Righi, mentre il tratto inferiore Zecca - San Nicola viene aperto due anni dopo. Tra il 1963 ed il 1966 gli impianti sono sottoposti al primo importante intervento di ammodernamento, che comporta anche l'unione dei due tratti fino a quel momento separati. L'obbligo di revisioni ventennali determina la chiusura dell'impianto nuovamente nel 1987 (a seguito del quale le due vetture sono sostituite) e nel 2010, per la precisione il 1° aprile. L'occasione di quest'ultima revisione ventennale è stata sfruttata per apportare numerose modifiche, nell'ottica di miglioramento del servizio e della sicurezza, tanto per gli utenti, quanto per il personale addetto all'esercizio. La revisione ha riguardato numerose componenti meccaniche, come la puleggia motrice e i riduttori di velocità dell'argano, i freni di servizio e di emergenza, i motori elettrici d'argano, i sistemi di controllo, automazione e trazione presenti nelle stazioni e lungo la linea. Altri lavori hanno richiesto la sostituzione delle centraline idrauliche ed il rifacimento completo del cablaggio idraulico della sala macchine e del "pulpito" (la sala operativa, dalla quale viene completamente controllato il funzionamento dell'intero impianto), nonché il ripristino dei punti di ancoraggio dei binari a terra, la verniciatura della carrozzeria e l'impermeabilizzazione del tetto delle vetture, l'installazione di un sistema di videosorveglianza per il controllo della zona porte e dell'interno delle carrozze di vettura direttamente dalla postazione del manovratore, che complessivamente risulta ora più confortevole e sicura. Inoltre, come si può leggere sui pannelli informativi posizionati alle fermate, che contengono anche interessanti fotografie dei lavori svolti, AMT ha provveduto alla realizzazione di un nuovo sistema antincendio sia in vettura che in stazione, allineandosi a quanto previsto dalla normativa e applicando soluzioni integrate, riguardanti sia la sicurezza passiva (pavimentazione di vettura e pannelli di rivestimento realizzati con materiali di idonea resistenza al fuoco, finestrini laterali con vetro temperato) sia la sicurezza attiva (installazione di una centralina di rilevazione incendi e di sensori a bordo vettura). La riapertura della funicolare è stata rimandata di oltre un mese per i danni subiti durante i giorni del nubifragio che il 4 ottobre si è abbattuto sulla città, provocando l'allagamento del pozzo della sala macchine della Zecca; alla fine di novembre, completati i lavori ed ottenute le necessarie autorizzazioni ministeriali, la funicolare ha ripreso il servizio: ovviamente per lo staff di Metrogenova non poteva mancare un viaggio di prova sulla funicolare rinnovata. La sala d'attesa della stazione della Zecca, situata a due passi dal centro storico e dalle principali linee di autobus e

Vista panoramica dal Righi (foto dell'autore)

Sala macchine (foto dell'autore)

filobus, è piuttosto affollata: la funicolare permette di salire in breve tempo e comodamente sulle alture, per cui la clientela affezionata è numerosa a tutte le ore. Una delle prime novità che salta all'occhio è la presenza dell' "obliteratrice" sui marciapiedi di attesa, una soluzione che rende ancor più somigliante la funicolare ad una metropolitana in salita, ma che deve essere ancora "digerita" dall'utenza che era abituata a trovarla all'interno delle vetture. Rispetto al passato, l'aspetto esteriore delle vetture non è praticamente cambiato, la livrea è sempre rosso acceso; l'unica differenza è la presenza del logo arancio-blu-arancio sulle fiancate di ambo le vetture che caratterizza tutti i veicoli AMT di recente acquisto. Si sale sulla vettura numero 2: la salita inizia percorrendo il primo tratto completamente in galleria; per gli utenti occasionali sorprende un po' un primo arresto in questo stretto cunicolo, ma la sosta di servizio è dovuta al fatto che nel tratto superiore le fermate sono più numerose che in quello inferiore e, essendo le due vetture legate alla stessa fune, entrambe sono costrette a fermarsi. Dopo alcuni istanti, si riprende la marcia, fino alla prima uscita allo scoperto in corrispondenza della fermata di Carbonara. La funicolare riprende la sua marcia e imbocca una seconda galleria, dove effettua un'altra fermata di servizio. Alcuni istanti di sosta e via, il convoglio esce dal secondo tunnel e si ferma a San Nicola, una delle fermate intermedie più gettonate poiché si trova a due passi da corso Firenze. Questa fermata è molto interessante perché svela all'utente come sia possibile la presenza di due convogli su un solo binario: in questo punto infatti c'è lo sdoppiamento della linea che permette l'incrocio delle due vetture. Pochi attimi di sosta e si riparte: da questo punto in avanti il percorso è interamente all'aperto; la funicolare ora si dirige alla volta della fermata della Madonnetta, ossia il Santuario di Nostra Signora Assunta di Carbonara: qui scende un nutrito numero di credenti, forse attratti in questo periodo di festività natalizie dal meraviglioso presepe del Santuario. Ancora due fermate, Preve e San Simone e si giunge al capolinea del Righi. La funicolare ha impiegato circa una quindicina di minuti per compiere il percorso. A questo punto è d'obbligo uscire dalla funicolare e salire sulla piattaforma panoramica del capolinea per scattare alcune foto, approfittando della bellissima giornata: oltre alla splendida vista sul porto, si scorgono il Forte Sperone, la Val Bisagno, il monte Fasce e gran parte della città da est a ovest, con le circostanti colline, spesso innevate nella stagione invernale. Tuttavia dobbiamo constatare che nei primi periodi di esercizio non tutto è filato liscio: in più occasioni gli utenti della funicolare hanno potuto constatare malfunzionamenti delle porte di accesso, che, a detta dei conducenti delle vetture, i quali hanno prontamente segnalato l'anomalia ai tecnici specializzati, sembrerebbero dovuti ai sistemi di sicurezza. Si nota inoltre anche l'assenza di servizi igienici, almeno per quel che riguarda il capolinea del Righi, dal momento che si tratta di un polo di attrazione turistica per la spettacolare vista dall'alto e per la possibilità di accedere al Parco Urbano delle Mura. Tutto sommato il giudizio è molto buono: la funicolare del Righi è nelle abitudini e nel cuore dei genovesi da più di cento anni e siamo contenti che sia nuovamente in funzione!

Andrea Briasco
Claudio Bellini

Partenza da Zecca (foto dell'autore)

Bicicletta e Trasporto Pubblico

In passato considerate due realtà poco compatibili, oggi possono coesistere ed essere sinergiche

Foto di Gianluca Fontana

In tutto il mondo stanno infatti prendendo piede le cosiddette folding bike, che altro non sono se non un'evoluzione della classica "Graziella": leggere, maneggevoli, compatte ed adatte all'utilizzo combinato con i mezzi pubblici. Alcune marche hanno fiutato il giro di affari e stanno investendo parecchio in design, materiali e tecnologie per rendere questi mezzi sempre più accattivanti, affidabili e comodi.

Ma tutto questo coglie noi genovesi impreparati rispetto a molte metropoli mondiali. Fino ad ora il trasporto pubblico locale non si è dimostrato attento ad agevolare chi già è pronto alla mobilità 'intermodale' e l'uso della bicicletta tradizionale (dotata comunque di adeguati rapporti di marcia) per gli spostamenti quotidiani, nonostante la visibile crescita di questi anni ultimi anni, è ancora poco sostenuto politicamente. Affinché la bicicletta prenda piede anche a Genova non è indispensabile realizzare piste ciclabili: occorre piuttosto facilitare i cittadini a superare molte delle barriere psicologiche e culturali che si frappongono tra l'uso smodato dei mezzi a motore e la presa di coscienza della necessità di una mobilità più sostenibile. Creare piste ciclabili nelle attuali condizioni sarebbe prematuro come regalare un libro ad un bambino che non sa leggere. Certo, tutti coloro che già utilizzano la bicicletta vorrebbero che Genova diventasse una unica grande pista ciclabile, e i sogni in questo senso si possono sprecare: a partire dalla realizzazione di vie protette da Boccadasse a Sampierdarena passando in area portuale fino a destinare una delle corsie della sopraelevata alle biciclette. Ma crediamo che innanzitutto occorra creare le condizioni minime affinché ognuno lasci scaturire l'innata voglia di bicicletta sopita nei ricordi di bambino e purtroppo relegata allo stato di tappa evolutiva verso il mezzo a motore, considerato dai più come vera emancipazione dell'adolescente. Se la bicicletta è il mezzo più competitivo negli spostamenti fino a 2,5 - 3 km, è preferibile darle inizialmente più spazio dove la vita quotidiana si svolge in aree limitate e con pendenze favorevoli: i quartieri costieri e di fondo valle. E dare spazio alla bicicletta non significa confinarla in 'riserve indiane', bensì agire affinché, quale soggetto della strada a pieno titolo,

Foto di Gianluca Fontana

possa circolare con sufficiente sicurezza anche se in promiscuità con i mezzi a motore. Strumenti per conseguire tale obiettivo sono le 'zone 30', ristrutturazioni urbanistiche che, agevolando anche i pedoni ed i diversamente abili, trasformano l'onnipresente auto da padrona del quartiere a semplice (e rispettoso) ospite. Addirittura potremmo sperimentare ciò che in altri paesi è già realtà: l'uso della bicicletta come fenomeno di tendenza e di vera presa di coscienza della necessità di un cambiamento che può risultare epocale. All'età del liceo tutti mi chiedevano come mai non avessi una moto: "con una moto sei libero di muoverti". Ma io mi sentivo già abbastanza libero in sella alla mia bicicletta ed ora ne sono sempre più convinto vista la libertà che si ha nell'accedere alle zone vietate anche ai motorini. Il primo vero scoglio al suo utilizzo è dato dalle convinzioni proprie più dei genitori che dei figli. Tutto sommato la moto è considerata come un mezzo meno pericoloso della bicicletta perché permette una maggior ripresa ed aiuta a togliersi d'impaccio nei confronti delle automobili, dinosauri della jungla d'asfalto. Inoltre chi va in moto a Genova si sente un ecologista, convinto come è di inquinare meno di una macchina e di contribuire a diminuire la congestione del traffico. Questa convinzione cozza con la pessima abitudine di sgasare al via libera dei semafori in faccia al malcapitato ciclista urbano che sceglie ovviamente percorsi alternativi più salutari e meglio frequentati. Nell'immaginario collettivo genovese, chi va in bicicletta in città è il Fantozzi della situazione durante la famosa "Coppa Cobram", oppure è un eclettico che sfugge anche alle più becere catalogazioni di genere politico, o ancora è ritenuto costretto all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per contenere i costi. Nonostante tutti i retaggi del passato e le costruzioni mentali nemiche della sostenibilità, la voglia di bicicletta è palpabile; molti ti dicono "io andrei in bici ma ho paura di non riuscire a destreggiarmi nel traffico", oppure c'è un altro atteggiamento di chi proietta su di te la propria insicurezza nei confronti del mezzo. C'è poi l'atteggiamento del vero sedentario che ti sfodera senza neppure pensare il suo primo ed unico costrutto mentale su cui si basa il suo bisogno di motorizzazione: "ma non vedi che Genova non si presta?"

Gianluca Fontana
fondatore del gruppo
Andiamo in bici a Zena!

Foto di http://genova.mentelocale.it

Una ferrovia tra le

Breve storia di un'impresa ardita oggi meta di

Sopra la città di Bolzano, in quella zona d'Italia erroneamente chiamata Alto Adige (infatti sarebbe decisamente più corretto geograficamente parlare di Südtirol), esiste una comunità che vive su di un altopiano, stretto tra la val d'Isarco e la val Sarentino: l'altopiano del Renon. Questo comune sparso, chiamato Ritter per usare il toponimo originale, vigila dall'altro del suoi 1.100 metri di quota sul capoluogo Bolzano che si espande ai suoi piedi ed è collegato ad esso da una funivia, detta proprio Funivia del Renon in uso dagli anni '60 ma completamente rinnovata nel 2009. Il nuovo impianto è più precisamente una cabinovia a funzionamento continuo dove fino a 8 veicoli fanno la spola fra le due stazioni estreme (Bolzano e Oberbozen in quota) con una frequenza minima di 4 minuti per una portata oraria di 550 persone/ora, ampliabile a 740. Il percorso ha una lunghezza di 4.541 metri in linea d'aria e il viaggio a bordo di queste cabine dura poco meno di 12 minuti, superando un dislivello di 950 metri. Arrivati in quota si trova la vera attrattiva di questo altopiano, ovvero la Ferrovia del Renon (Rittnerbahn) una ferrovia a trazione elettrica e a scartamento ridotto che collega gli abitati di Collalbo a Oberbozen.

L'idea di creare un collegamento "veloce" tramite cremagliera con trazione a vapore tra l'altopiano e la città di Bolzano era già balenata alla fine del Ottocento ma gravi problemi di natura politico e sociale, aggiunti agli elevati costi per la realizzazione, tennero banco per molti anni portando all'abbandono provvisorio del progetto. La possibilità di utilizzare una grande quantità di energia elettrica dopo i primi anni del Novecento diede nuova linfa al progetto, il quale vide la luce nel 1907: un tracciato di circa dodici chilometri che era composto da un primo tratto urbano interno a Bolzano tipo tranviario e del tratto a cremagliera, il più lungo che portava il convoglio in quota (alla velocità di 7 kmh) grazie alla spinta di una motrice dotata di ruota dentata, e poi di un terzo tratto che permetteva il collegamento con l'abitato di Collalbo. Il tratto in salita a cremagliera risultò essere il più pericoloso, dati anche i due gravi incidenti (1917 e 1964) dove a causa della pendenza si ebbe il ribaltamento della vettura a causa di problemi con il sistema franante con la morte in ambo i casi del macchinista e, nel secondo incidente, anche di altri tre passeggeri. Nel 1966 il primo tratto venne sostituito dall'impianto a fune prima citato, rendendo il tracciato meno suggestivo sicuramente ma molto più veloce, per lo stesso tratto il treno richiedeva un'ora abbondante contro i dodici minuti citati in precedenza del tracciato a fune.

Il troncone in quota rimase invece attivo nonostante il calo

Alcuni veicoli fermi alla stazione di Oberbozen (Fonte: Wikipedia)

Dolomiti: il Renon

turisti e appassionati di montagna

di passeggeri e grazie a comitati spontanei dei cittadini abitanti dell'altopiano venne scongiurata una prematura rimozione dell'infrastruttura che invece, negli anni '80 ricevette nuova linfa grazie all'acquisto di nuovo materiale rotabile proveniente da una ferrovia dismessa presso Stoccarda. Gli stessi edifici in muratura che costituiscono le stazioni hanno subito delle opere di restauro mentre le opere in legno sono state sostituite seguendo fedelmente la forma originale. Ad oggi il collegamento, oltre servire gli abitanti della zona è conosciuta ed apprezzata dai molti turisti che raggiungono l'altopiano soprattutto per la bellezza dei luoghi e per la vista mozzafiato sulle vette alpine circostanti.

Il percorso. La prima stazione, partendo da Collalbo, è Colle/Rappersbühl. Si raggiunge poi Stella/Lichtenstern, il punto più alto del tracciato a 1.250 metri di quota, dotato di scambi e doppio binario per effettuare gli incroci, segue Costalovara/Wolfsgruben presso l'omonimo laghetto, si arriva quindi a Oberbozen ove c'è coincidenza con la funivia del Renon, oltre all'officina per la manutenzione dei veicoli. Il binario prosegue poi fino a Maria Assunta /Maria Himmelfahrt, raggiunta però solo da alcune corse. Particolarità di questa linea sono i vari punti di fermata a richiesta opzionabili lungo l'intero tracciato di circa quattro chilometri e mezzo. Il vecchio tracciato che scende verso Bolzano è ormai transitabile solo a piedi e alcuni tratti non sono più percorribili in quanto in zone private o cancellati dalla costruzione della strada sul colle di Santa Maddalena.

Il materiale. In servizio oggi troviamo una vasta varietà di mezzi parte dei quali ormai definibili storici. Esistono e ancora funzionanti le due motrici a due assi datate 1907 (una delle quali restaurata), due automotrici a carrello (una del 1908 e una del 1910) e due locomotori a cremagliera i quali però non utilizzabili: uno è situato nel deposito a Collalbo e l'altro nel museo Tiroler MuseumsBahnen ad Innsbruck. A questi vetture si aggiungono altre di fine anni '50 più altri mezzi usati come carri di servizio (carri chiusi o aperti) e uno spazzaneve.

Immagine storica (Fonte: Wikipedia)

Altri dati. Come detto in precedenza il tracciato è a scartamento metrico, conta un totale di sei fermate per 6,8 km di percorso complessivo, il quale viene coperto in circa sedici minuti grazie ad una velocità media di circa 30 kmh. La tariffa è di 2,50€ per la sola tratta di andata, 3,50€ se viene effettuato anche il ritorno (tariffe 2010) e il servizio viene svolto tutto l'anno tranne alcune settimane di blocco per manutenzione, dove il percorso viene coperto da pullman di linea della SAD in più questa ferrovia fa parte del sistema tariffario integrato della Provincia di Bolzano e può quindi essere utilizzato alla stregua di un normale servizio di linea.

Davide Vallese

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

Attenzione: le seguenti opinioni sono estrapolate dalla discussione presente sul nostro forum e non rappresentano altro che la libera espressione di chi le ha scritte.

Drinbus a Pegli Foto di AMT Genova

Ecco un breve estratto di opinioni del forum circa i presunti tagli che dal 2011 saranno probabilmente apportati alla rete amt.

L.: Personalmente trovo che il 483 sia da tagliare perché praticamente ad ogni corsa la vettura giri per 10 fermate con solo l'autista. Discorso analogo per il 475 e 478. Basterebbe allungare il S.I. di Sant'Eusebio a Bavari e tenere il collegamento con il centro di Molassana.
Discorso diverso per 85, 86 ed 87 che si caricano parte di studenti, utenza diretta verso Brignole, utenza diretta a San Martino. Si potrebbe casomai pensare di ridurre la frequenza del 44 quando son in servizio 85, 86 e 87 ed aumentarla nelle ore di calma.
D.: Non è giusto tagliare solo le linee principali e mantenere invariate al 100% le linee collinari, in più non capisco cosa ci sia di così drammatico se, in alcune zone poco popolate, le normali corse serali di linea si trasformassero in un servizio a chiamata. Se gli anziani possono usufruire di comode linee collinari per scendere a valle a fare la spesa, però poi quando devono andare a fare visite mediche non riescono nemmeno a salire sui vari 35 e 18 perché presi d'assalto.

T.: Premesso che tutti i tagli sono comunque portatori di ricadute negative, trovo sconcertante che qualcuno attacchi la scelta del comune di mantenere il servizio sulle periferiche: evidentemente non è ben chiaro cosa rappresenta un servizio pubblico, che deve fornire mobilità soprattutto nelle zone logisticamente svantaggiate (modulando opportunamente l'offerta, è ovvio: in questo senso limare sul serale può avere una giustificazione). Garantire il servizio nelle piccole frazioni abitate soprattutto da anziani è fondamentale perchè questi non hanno alternative, e costringerli a non muoversi di casa si traduce sostanzialmente nell'accentuarne l'emarginazione e nel troncare il loro sacrosanto bisogno di socialità e di rendersi attivi: a meno che non si ritenga, come già troppi in questa società fanno, che chi non è più produttivo non debba avere voce in capitolo. La funzione di linee come 85,86 ed 87 non è assolutamente quella di garantire l'utenza che carica fino a San Martino come quella studentesca, funzione che spetterebbe alle linee di forza come 17 e 44, ma di collegare senza rotture di carico le località della Valle Sturla al centro. Considerare che all'interno della rete si possano mettere sullo stesso piano, in termini di domanda e offerta, linee pesanti di forza e linee ultraperiferiche come il 478, significa cadere nell'errore di pensare che dove ci sono pochi passeggeri si possa tranquillamente tagliare senza ripercussioni sul sistema in generale: è un errore in cui sono già caduti anche troppi. E' quella che poi diventa la classica guerra tra poveri.
R.: Occorre modulare il servizio con attenzione, e non scandalizzarsi se lo stesso, invece cha da un bus di AMT, quando si può ed in certe ore, viene svolto da un pulmino di Scagnelli o chi per

esso. Penso anche, tuttavia, che le collinari debbano essere corte, e fermarsi, di principio, al primo punto di scambio con una linea di forza, e che l'aumento delle cosiddette roture di carico, ovvero la necesità di cambiare più mezzi, sia il prezzo da pagare per non eliminare i servizi. Naturalmente, queste sono considerazioni di principio e assolutamente qualitative, visto che non ho dati numerici a riguardo.

P.: Io ho sempre apprezzato proprio i servizi integrativi perche', oltre ad andare ad integrare la rete dei trasporti pubblici fino a zone poco popolate (Serino, Premani-co ed altre), hanno permesso a molta gente anziana (ma non solo) di andare a fare la spesa senza dover chiedere aiuto ai figli o parenti o al vicino.
Per molta gente uscire di casa significa anche poter fare una vita dignitosa senza chiedere aiuto.

C.: E' così assurda l'idea di ricorrere ai servizi integrativi o a chiamata in sostituzione di quelli ordinari? Avete mai pensato a quanto sia più comodo un servizio che ti prende sotto casa all'ora che vuoi, che ti lascia dove vuoi (nei limiti dell'area servita), che eventualmente ti avverte telefonicamente (e non via sms) quando c'è un ritardo o una anomalia? E qualcuno pensa che gli anziani, gli studenti e tutte le categorie che devono essere socialmente tutelate ci sono anche sulle altre linee centrali? E' tollerabile che 160 persone siano stipati come sardine su un autobus per andare all'ospedale di San Martino? Nei miei sogni di strampalato visionario ho scritto un documento nel quale indico il raddoppio dell'offerta di trasporto pubblico come l'obiettivo da raggiungere per la mobilità sostenibile (e faccio notare che UITP - Unione Internazionale del Trasporto Pubblico - ha lanciato una campagna che si chiama PTx2), ma qui ci sono da tagliare tre milioni di km e o continuiamo a credere nella Befana (la Sindachessa?) ed aspettiamo che ce li porti dopo Natale, oppure decidiamo cosa e dove tagliare.

Esempio di taglio: l'ex linea 19 in sosta a Piazzale Kennedy
Foto di 3215 (forum Metrogenova.com)

G.: Io sono sempre stato favorevole ad una revisione che tagli le sovrapposizioni, con il rafforzamento delle linee principali ma non è mai avvenuto. La rete che abbiamo oggi, a mio modesto avviso, è fuori da ogni logica ragionevole. Spesso guardiamo all'estero e alle realtà più avanzate, ma ci dimentichiamo di notare come là non esistano colonne di autobus che percorrono vie centrali ma poche linee principali che passano per il centro, con linee secondarie che interscambiano il prima possibile.
In tempo di tagli, a mio avviso sarebbe più logico sforbiciare le sovrapposizioni e migliorare le linee portanti, ricercando un migliore equilibrio sulla rete. Con la metro a Brignole occorrerà fermare un gran numero di linee autobus in piazza Verdi o comunque in zona, che senso avrebbe altrimenti aver speso miliardi per la metro? Quello che voglio dire è che non siamo messi così male con le infrastrutture, visto che i tagli ci sono e non possiamo farci nulla, dobbiamo avere il coraggio di superare la vecchia logica del "tutti i bus in centro" guadagnandoci tutti.

Flavio Giuffra

metrogenova MAGAZINE

Coordinamento editoriale e grafica numero 7:
Davide Vallese

Hanno scritto in questo numero:
Claudio Bellini, Alex Bettucchi, Andrea Briasco, Paolo Carbone, Gianluca Fontana, Flavio Giuffra, Massimo Palomba, 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