

Mercoledì 17/04/2019 presso la sala di rappresentanza di palazzo Tursi (sede del Comune) è stato presentato dal prof. Enrico Musso il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** genovese.

Il piano presentato esclude in maniera sorprendente **il tram**.

Se si escludono Copenaghen e Amburgo, dove vi è una capillare rete metropolitana, **Genova è l'unica città europea con una popolazione superiore al mezzo milione di abitanti sprovvista di una rete tranviaria**, con oltre il **95% della rete TPL gestito su gomma**.

Il piano di Enrico Musso per gli assi di forza per il Ponente, il Levante, il Centro città, la Val Polcevera e la Val Bisagno, prevede il **filobus da 18 m**, non più il tram come invece era stato ampiamente annunciato dallo stesso Sindaco Marco Bucci in campagna elettorale e all'inizio del suo mandato.

Per la Val Bisagno oltre al filobus è stata prevista una **monorotaia** sospesa lungo il greto del torrente Bisagno, chiamata dal Sindaco Bucci il **"Super Tram"**, come se bastasse la parola per far passare una infrastruttura con caratteristiche completamente diverse dal tram come il tram promesso in campagna elettorale.

Il "Super-tram", ovvero la monorotaia sopraelevata, **avrebbe i piloni sul greto del Bisagno**, o nella migliore delle ipotesi **nei marciapiedi lungo le sponde del Bisagno**. Secondo l'assessore alla mobilità Stefano Baleari, i piloni di sostegno della monorotaia sono solo da 1 m, al massimo 1,5 m, quindi non si sarebbero, a suo parere, *"nulla di particolarmente invasivo"*. Forse l'assessore dimentica che la monorotaia ha bisogno di fermate molto complesse, di grande dimensione, sospese in aria con ascensori e **scale mobili per il raggiungimento del piano del ferro**, nulla di paragonabile a una fermata di un autobus o di un tram.

L'assessore entra nel merito della sola dimensione del pilone dimenticandosi di citare le opere di scavo per le fondazioni dei piloni stessi su cui la monorotaia dovrebbe insistere, uno scavo non inferiore a cinque metri di scavo in profondità per ogni pilone.

La previsione della monorotaia sul greto del fiume è sorprendente anche perché prevista in sfregio al **"Piano di Bacino del torrente Bisagno"**, legge di difesa del suolo del 18 Maggio 1989 n°183 poi convertito in Testo Unico Materia Ambientale (D Lgs 152/2006) che non consente più di edificare qualsiasi tipo di struttura, restringimenti, coperture all'interno del letto del fiume. Anche prevedendo il cambiamento del piano di bacino, se verrà mai realizzato lo scolmatore del Bisagno, con tempi di realizzazione non inferiori a dieci anni, questo procedere **implica comunque una scarsa attenzione al tema del rischio idrogeologico**. Fatto lo scolmatore si potrà inzeppare il Bisagno di piloni e coperture! – il paradigma origine di tanti disastri non cambia – .

La monorotaia sul greto del Bisagno sarebbe anche molto impattante dal punto di vista paesaggistico perché oltre a passare accanto alle case, sopra i ponti e marciapiedi lungo il greto del Bisagno, occupa la visuale di luoghi di grande rilevanza monumentale come il Cimitero di Staglieno, l'acquedotto Storico del 600, Ponte Carrega e altri simboli della vallata.



Render della monorotaia presso Via Emilia presentata in occasione della presentazione del PUMS il 18 aprile 2019 da parte dell'amministrazione comunale



Render a cura dello staff Amici di Pontecarrega di una possibile monorotaia presso Pontecarrega

In caso di emergenza la monorotaia è molto difficile da evacuare, trovandosi ad una notevole altezza da terra. Uno svantaggio che si è notato quando, a Sydney, i passeggeri rimasero bloccati in un treno per ore per un semplice guasto. Le monorotaie al momento non hanno standard dimensionali, ogni linea adotta proprie soluzioni rendendo impossibili economie di scala nella costruzione dei componenti.



Monorotaia di Tokio

Queste criticità sono i motivi per i quali le monorotaie non si sono sviluppate e la loro costruzione è circoscritta a contesti molto particolari per collegare sostanzialmente due luoghi senza troppe fermate intermedie.

leggi l'articolo: [La monorotaia di Sidney verso la rottamazione?](#)

In Europa ci sono solo quattro esempi di monorotaie utilizzate per il trasporto di massa:

Dresda Schwebbahn, anno 1901 - 0,274 km (linea storica)

Dortmund H-Bahn, anno 1984 - 3,6 km

Düsseldorf SkyTrain, anno 2002 - 2,5 km

Wuppertal Wuppertaler Schwebbahn, anno 1901 - 13,3 km (linea storica)

In Italia gli unici esempi di monorotaia sono nei parchi di divertimento.

Gardaland Monorotaia, anno 1990

Mirabilandia Mirabilandia Express, anno 1999 - 1,47 km

Italia in miniatura Monorotaia Arcobaleno, anno 2001 - 0,700 km

Le linee tranviarie tradizionali di superficie in Europa sono 235 con oltre 10.000 km di sviluppo.

La scelta dei filobus da 18m al posto del tram è una scelta che sostanzialmente non migliora la qualità del mezzo TPL. A parte il tipo di propulsione che passerebbe dall'attuale gasolio a energia elettrica, rimarrebbe sostanzialmente invariato **il mezzo di trasporto che rimarrebbe un autobus su gomma con ingombri e scomodità caratteristici di questo mezzo.**

La rinuncia al Tram di superficie nel Pums genovese di Enrico Musso è stata motivata da diversi fattori a nostro avviso tutti abbastanza opinabili.

Una motivazione molto discussa sarebbe quella che il tram richiederebbe costi molto alti e cantieri troppo lunghi, con scavi e disagi per i cittadini.

Questa affermazione non trova un riscontro oggettivo perché senza un progetto esecutivo che individui le effettive criticità non è possibile stabilirlo a priori.

I cantieri che la città ha saputo superare con il rifacimento della copertura del Bisango e non ultimo quelli del ponte Morandi, indicano che con una adeguata programmazione anche i cantieri più difficili si possono superare e a maggior ragione quelli del tram.

In quanto ai costi basta ricordare che la metropolitana di Genova è costata 170ml/km e il tram ne costerebbe solo 20ml/km (circa otto volte meno del metrò genovese)

Quello che si può dire dalle esperienze delle altre città che hanno rintrodotto il tram, come per esempio Firenze, è che a fronte di un maggior costo di costruzione e a maggiori disagi per i cantieri, si contrappone una maggiore attrattività del mezzo e una efficace rigenerazione del tessuto urbano che attraversa.

Una rigenerazione urbana che nessun altro mezzo di trasporto, compreso la metropolitana, è mai riuscito ad eguagliare. Un altro punto da sfatare è che il tram ruba spazio alla viabilità ordinaria. Infatti contrariamente ai luoghi comuni il tram richiede un minor ingombro in sezione rispetto agli autobus: non si perdono posti auto, perché dove si vanno a togliere si recuperano dove si guadagna spazio. Non è necessario che il mezzo sia sempre circolante in sede protetta, nei casi più critici, agli incroci per esempio, è possibile farlo circolare in promiscuità con la viabilità ordinaria.



Il tram moderno è talmente attrattivo che una volta introdotto molte persone decidono di lanciare l'auto a casa, con una conseguente decongestione della viabilità ordinaria.

A Firenze con l'introduzione del tram si sono registrate, dalle ore 7 alle ore 10 del mattino, 12.000 auto in meno al giorno sulle strade cittadine. <http://www.firenzetoday.it/cronaca/tramvia-auto-in-meno-traffico.html>

Con quanto sopra indicato **crediamo prive di fondamento** le affermazioni del Sindaco Bucci sul fatto che il resto del mondo va verso una direzione diversa da quella del ferro.

<https://telenord.it/trasporto-pubblico-bergamo-risponde-a-genova-il-tram-non-e-superato/>

Le città italiane che hanno recentemente richiesto un finanziamento al MIT per il tram sono:

Brescia: 2 linee, Torino: linea 4, Milano: riapertura tranvia extraurbana per Desio e riqualificazione tranvia per

Limbiatelo fino a Seregno, Firenze: linea 4, Palermo, Padova Roma: tram per stazione Tiburtina.

A nostro avviso il PUMS presentato dal Professor Musso è deludente, costoso e insufficiente per risolvere i problemi della nostra città.

A questo punto viene il sospetto che le scelte del PUMS siano state dettate da **motivi "Politici" scomodi da gestire**, possiamo avanzarne alcuni.

Se il tram venisse finanziato per gli assi principali di forza (il famoso PI greco) Val Polcevera, Val Bisagno, Nervi-Voltri, queste infrastrutture tranviarie costerebbero non meno di 500 ml di euro e difficilmente potrebbero essere assegnate in gestione senza un concorso pubblico a livello europeo ad AMT .

In base alle recenti disposizioni in materia di TPL, [Dlgs 24 aprile 2017, n. 50](#). l'ipotesi dell'affidamento diretto sarebbe molto difficile e in contrasto con le normative europee.

Risulta evidente che se il tram fosse affidato a un gestore diverso da AMT, l'azienda municipalizzata perderebbe i suoi assi di forza con un conseguente ridimensionamento dell'organico e/o possibilità di implosione su se stessa con un conseguente fallimento o privatizzazione.

Anche se il tram non sottrae spazio alla viabilità ordinaria, certamente sarebbe necessario un riassetto dell'attuale configurazione di circolazione che in alcuni casi penalizzerebbe alcuni negozi o attività che dovrebbero essere ricollocati in zone più adatte. Questo scenario, se non gestito correttamente, innescherebbe legittime proteste per il timore di alcuni commercianti o cittadini nel vedersi togliere i posti auto sotto casa o l'affluenza negli esercizi commerciali.

Questo è un problema che tutte le città che hanno reintrodotta il tram hanno dovuto affrontare.

Il problema è superabile risarcendo in parte i gestori delle attività penalizzate, consentendo loro di spostarsi in zone più congrue. Per i cittadini occorre che essi siano ben informati sui vantaggi della rigenerazione urbana portata dal tram e che non verranno penalizzati nella riduzione dei posti auto perché questi verranno ricollocati, non tolti definitivamente. Il dibattito pubblico del 15 maggio 2010 **aveva già evidenziato la volontà di procedere con la scelta del tram in Valbisagno.**

Esiti del percorso partecipativo [<qui>](#)



Se la politica **non sa gestire queste cose** è meglio che faccia un passo indietro e che **non prenda decisioni che potrebbero compromettere seriamente il futuro di questa città.**