

Il comitato SìTram a Regazzoni: “Sbagliato puntare su filobus da 24 metri in Valbisagno”

Sabato 12 novembre 2016

Apprendiamo con stupore l'affermazione del candidato sindaco del PD Simone Regazzoni in base alla quale l'unica opzione possibile per migliorare il trasporto pubblico in Val Bisagno sarebbe il filobus da 24 metri.

Ora, la prima considerazione che si può fare è che questa scelta contrasta con il percorso partecipato organizzato da una precedente Amministrazione Comunale che aveva individuato nel tram il mezzo ideale per la Val Bisagno ed in prospettiva per altre zone della città.

A questo proposito, occorre innanzi tutto precisare che la nostra città è carente di infrastrutture su ferro, siamo l'unica città europea superiore al mezzo milione di abitanti dove il servizio di trasporto pubblico è affidato quasi esclusivamente alla gomma, con le note ed evidenti conseguenze economiche per AMT.

Inoltre, va premesso che il veicolo su gomma da 24 m, proprio per la sua guida non vincolata a terra, non è stato ancora omologato in Italia, e ci risulterebbe molto strano che fosse concessa una deroga per una città che non ha lunghi rettilinei ma strade non molto ampie e spesso ristrette dal malvezzo sempre più tollerato di parcheggiare i veicoli privati in divieto di sosta o addirittura in doppia e tripla fila.

Ma al di là di questo riteniamo utile mettere a confronto i due sistemi di trasporto con i relativi vantaggi e svantaggi. Il tram moderno è un mezzo ad alta capacità di trasporto, ecologicamente sostenibile e silenzioso, abbatte le barriere architettoniche, riqualifica urbanisticamente le zone che attraversa, esercita un forte “appeal” sulla gente, disciplina il traffico con enormi vantaggi anche a favore di chi non usa il mezzo pubblico ed è un investimento assai duraturo, in grado di ripagare con elevati interessi l'investimento iniziale.

Di tutti questi vantaggi, soltanto uno ne possiede il filobus, quello ecologico, che da solo però (prova ne sia la linea filoviaria 20 attiva a Genova dal 2008) non ha alcuna attrattività nei confronti della cittadinanza. Va detto, peraltro, che i nuovi autobus (non certo i vecchi modelli che arrancano sbuffando e rumoreggiando per le strade di Genova) consentono di abbattere notevolmente l'inquinamento sia nella loro versione diesel di ultima generazione, sia in quella a metano.

C'è dunque da chiedersi se vale la pena investire su un mezzo che l'intera Europa ha deciso di conservare ove già presente (ma neppure dappertutto, visto che Basilea e Lugano lo hanno recentemente abbandonato) ma sul quale nessuna città ha realizzato ingenti investimenti.

Al contrario, l'intera Europa si è orientata da decenni sul tram, presente in tutte le città

europee medio/grandi, con risultati oltremodo lusinghieri, consentendo di offrire una valida alternativa al traffico privato e dunque in grado di contenere i livelli di inquinamento e in definitiva di migliorare la qualità della vita in città.

Si potrebbero citare moltissimi esempi, ma, restando in Italia, la grande attrattività del vettore tranviario è dimostrata dalla nuova tranvia di Firenze. Sul suo percorso, dove, prima del tram viaggiava un milione di passeggeri all'anno, ora ne viaggiano 13 milioni!

E' chiaro che il tram, rispetto al filobus o all'autobus, richiede un forte investimento iniziale, ma, a questo proposito, va ricordato che per opere di questo tipo, una volta redatto il progetto definitivo, possono essere richiesti finanziamenti anche all'Europa, e ancora, che il Presidente del Consiglio Matteo Renzi, in un suo recente intervento alla Leopolda, ha affermato che si prenderanno in considerazione progetti di tram e metropolitane per erogare i relativi finanziamenti.

Se poi, come è successo con la linea 20, i filobus non facessero incrementare l'utenza, c'è pure il rischio di un peggioramento, considerato che, a parità di passeggeri trasportati, le frequenze attualmente in uso sulle linee 13 e 14 sarebbero ulteriormente diradate per la maggior capienza dei nuovi filobus!

Se, nonostante tutto, a Genova si continuerà a giocare al ribasso proponendo un'infrastruttura (peraltro come detto neppure ancora omologata) che porterà benefici quasi nulli ai cittadini della Val Bisagno, avremo perso ancora una volta l'occasione per dotare finalmente la nostra città di un servizio di trasporto pubblico di qualità.

Genova, 12 novembre 2016

Fiorenzo Pampolini
Comitato SìTram