

Cassimatis chiude la campagna elettorale con il progetto “Tram per la Valbisagno”

di **Redazione**

08 Giugno 2017 - 17:51



Genova. Come Catherine Trautmann, candidata sindaco di Strasburgo, che nel 1989 fece del tram il suo cavallo di battaglia della sua campagna elettorale (che peraltro vinse), anche Marika Cassimatis ha fatto suo il progetto della reintroduzione del tram. Il ritorno del tram a Genova, punto essenziale del programma della lista Cassimatis, è un progetto per un trasporto pubblico efficiente, di qualità e competitivo rispetto al trasporto privato che riqualifica la valle nei suoi spazi urbani, così come è avvenuto nelle città francesi di Strasburgo, Lione, Grenoble, Nantes e Nizza.

“Oggi chiudiamo la nostra campagna elettorale con il progetto “Un tram per la Valbisagno” che dovrebbe collegare tutta la Valbisagno con la linea tramviaria. Vogliamo un tram per la vallata - spiega Marika Cassimatis - perché è uno strumento di riqualificazione urbana che permette di valorizzare il territorio che aiuterà lo sviluppo dei negozi di vicinato, i camminamenti pedonali e per ritornare ad umanizzare i quartieri. Il tram è l’equilibrio quasi perfetto tra velocità di percorso, inserimento ambientale dolce, riqualificazione urbanistica, gradevolezza per l’utenza e costi accessibili per la sua realizzazione”. L’obiettivo è quello di rivitalizzare economicamente la Val Bisagno, da Prato fino in Centro e oltre. Un tram costa ¼ di quanto costerebbe una linea metropolitana sotterranea o sopraelevata.

Il ritorno del Tram a Genova parte dalla Val Bisagno, che è la parte della città priva di un trasporto pubblico “forte” in grado di trasportare un numero elevato di persone, infatti non esiste alcuna linea ferroviaria (come succede per la fascia costiera da Voltri a Nervi, per la Val Polcevera e per la direttrice verso le Valli stura ed Orba ed Acqui Terme) e neanche la presenza di un asse dedicato al trasporto pubblico (come in corso Europa) inoltre i bus offrono un servizio molto poco attrattivo, essendo essi per gran parte del percorso “ostaggio” del traffico privato.

Rinaldo Mazzoni, membro dell'associazione "Sì Tram" ha sottolineato l'importanza e i benefici del tram per la salute dei cittadini: "Genova ha bisogno del tram perché la nostra città soffre la mancanza di una rete efficiente di trasporto, tutto questo ha un costo sanitario di circa 10 milioni l'anno perché l'inquinamento dei mezzi su gomma provoca 10 morti premature ogni anno. Con un costo di 250milioni di euro, comprensivi di mezzi e deposito, si potrebbero risolvere definitivamente i problemi di trasporto della vallata, e la prima tratta partirebbe da Brignole a Prato".

Nel 1966 il tram faceva l'ultima corsa in Val Bisagno, in 50 anni di assenza dalle strade genovesi la tecnologia ha fatto enormi progressi e, se si considera quello che è stato fatto a Strasburgo, a Lione, a Montpellier o a Nizza, città dove i tram - scomparsi nel dopoguerra come a Genova - sono stati reintrodotti e hanno trasformato il volto della città.

La Lista Cassimatis vorrebbe che il tram per Genova fosse un mezzo non solo del futuro, un futuro di una città non più degradata come quella attuale, ma anche un ponte verso il passato, un passato nel quale i tram genovesi realizzati negli anni '40 erano per l'epoca un gioiello di tecnologia, così un gioiello che negli anni '60, con più di 20 anni di servizio alle spalle, sono stati comprati dalla Svizzera per farli circolare fino a metà degli anni '80.