

Skymetro – problemi e alternative

L'Amministrazione Comunale **ha già affidato** la progettazione di fattibilità e definitiva del prolungamento della metropolitana verso Molassana. E' prevista una sopraelevata con i binari a 5 metri di altezza, sormontati da un tunnel artificiale alto 7,5 metri, necessario per sostenere pannelli fonoassorbenti, pannelli fotovoltaici e la linea elettrica di alimentazione.

L'altezza totale sarà di oltre 12 metri, arrivando a lambire il quarto piano delle case. Il serpentine aggrappato all'argine del Bisagno sarà lungo 6,7 Km ed avrà un **impatto pesantissimo**, non solamente per le abitazioni che si troveranno anche a 7 metri dal tunnel artificiale, ma anche per la **quotidianità** e la **qualità della vita** di chi abita nella valle.

Ciononostante, e malgrado il progetto sia tra i più significativi in termini di somme stanziare e prossimo all'apertura dei cantieri, **il Comune:**

- **non ha ancora presentato** pubblicamente i dettagli del progetto;
- **non ha effettuato alcuno studio di valutazione** che tenga conto di tutti gli **impatti economici, sociali ed ambientali**;
- **non ha avviato alcun percorso di confronto** con la cittadinanza, mentre la **partecipazione** dovrebbe essere un **percorso obbligato** per calibrare al meglio interventi così profondi ed impattanti sul territorio e sulla vita delle persone.
- Una partecipazione che dovrebbe **coinvolgere la città tutta**, con tutti i suoi attori sociali – istituzioni, università, organizzazioni, associazioni, imprese, singoli cittadini e singole cittadine –, per mettere in rete, **condividere** e **valorizzare** i propri **saperi** e le proprie **competenze**.



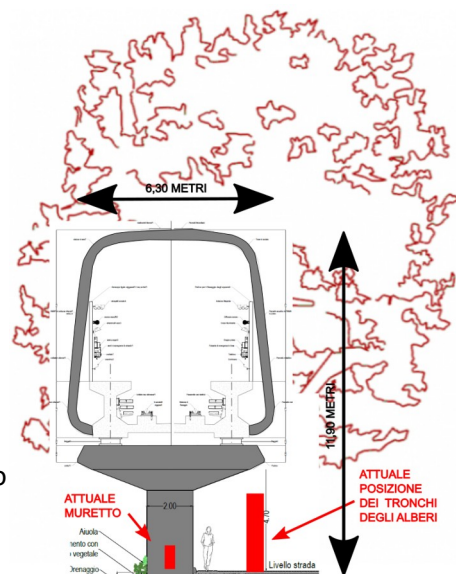
Corso Galliera – vedi studio preliminare

Costi e tempi di realizzazione:

- Circa **400 milioni** di euro solo per la realizzazione, con **costi di gestione** presumibilmente alti per la manutenzione delle fermate sopraelevate (ascensori, scale mobili, ecc.). In realtà sembrano valutazioni ottimistiche.
- **3 anni**, ma sembra sia necessario attendere la fine dell'entrata in funzione dello scolmatore, tra **almeno altri 3 anni**.

Impatti economici, sociali ed ambientali:

- Le infrastrutture **sopraelevate** sono di concezione novecentesca e fonte di **degrado** per la sporcizia, l'abbandono di rifiuti e il senso di **insicurezza** che generano. Oggigiorno **vengono demolite** o riconvertite in parchi urbani, almeno nelle città del mondo occidentale. **Lo sa anche il Comune di Genova**, che nel progetto preliminare del tunnel sub-portuale definisce la sopraelevata Aldo Moro "incompatibile con la fruizione turistica, ricreativa ed abitativa dell'area, ormai risanata" del Porto Antico e prevede di abbatterla;
- pur essendo il Bisagno in condizioni disastrose, abbandonato dall'Amministrazione, ricettacolo di rifiuti ed eroso dai cinghiali, i suoi argini appartengono alla comunità che ne fa un luogo di incontro, di passeggio e di jogging. È uno **spazio di socialità che verrà sottratto alla cittadinanza**;
- sebbene nel progetto preliminare non sia specificato, dai disegni si deduce che **potrebbero essere abbattuti gli alberi** che si trovano sulle rive interessate dalla struttura;



Ricostruzione in base ai dati dello studio preliminare

- poiché i **piloni** supporteranno un peso notevole e concentrato e il **terreno** su cui poggia è **alluvionale**, saranno necessarie profonde palificazioni e non è chiaro se la falda sotterranea presente da Staglieno in giù sarà intaccata e quali saranno i **rischi idrogeologici**;
- gli **immobili** che vi si affacciano **perderanno valore** e contestualmente **cambierà il tessuto economico e sociale del territorio**, venendo meno il delicato equilibrio su cui poggia attualmente la qualità della vita dei quartieri interessati.

Impatti sulla qualità del trasporto cittadino:

- A fronte di ingenti costi di gestione, AMT tenderà a diradare le linee degli autobus parallele alla metro, con un evidente **peggioramento del servizio**, sia per chi usa il trasporto pubblico **per tragitti brevi**, sia **per le persone più fragili**: le **fermate** infatti sono **poche e distanti** tra loro (in media 800 m per fermata, 1400 m tra Brignole e Marassi), ingombranti (lunghe più di 200 metri e larghe 13 metri) e **raggiungibili attraverso scale** mobili ed ascensori che, se guasti, impediranno alle persone con **problemi di deambulazione** di accedere al servizio;
- poiché a monte di Piazza Garassini la linea si troverà in aree lontane dalle residenze, ai tempi di percorrenza si dovrà **aggiungere il tempo e la scomodità per raggiungere le fermate**, vanificando gli obiettivi dichiarati (es. un residente a S. Gottardo, per prendere la metro alla Sciorba, dovrà raggiungere il Ponte Gallo, attraversare il Bisagno e salire a 5 metri d'altezza);
- la linea sarà a binario unico, tranne che in un breve tratto iniziale e nelle stazioni, rendendo **rigido il sistema**, nel senso che ritardi e guasti si ripercuoteranno anche sui veicoli che procedono in senso contrario;
- poiché non verrà minimamente toccato lo spazio dedicato al trasporto privato e quello pubblico sarà scomodo e distante, **difficilmente l'opera potrà disincentivare l'uso di auto e scooter**.

Un esempio di PROPOSTA ALTERNATIVA: il tram!

AMT ha ricevuto finanziamenti per 470 mln di euro, per introdurre 4 linee di forza per Genova, una delle quali da Prato alla Foce servita da filobus o autobus elettrici. Sommando questi 470 mln ai 400 mln destinati a questa opera sbagliata, si potrebbero costruire i primi km di assi di qualità per il **TRAM per tutta la città**. Considerazioni sul Tram:

- Il tram è stato scelto nel 2011 da un **autentico percorso di partecipazione** nella valle;
- **AMT** stessa, nel progetto dei 4 assi, **afferma** che il tram è più **utile** per la città rispetto al filobus (sebbene sia costretta a scartarlo per costi e problemi sulla linea di levante);
- il tram è espandibile e può arrivare a trasportare 6.000 passeggeri l'ora;
- il tram passa vicino alle residenze ed è **accessibile a tutti/e** in autonomia, **anche a chi è in carrozzina**;
- gli assi di qualità, ovvero corsie protette, continue, dotate di semaforizzazione intelligente, permettono tempi di spostamento di tutto rispetto (da Molassana a Brignole in 25 minuti, **senza eroici attraversamenti del torrente**, magari in piena tramontana invernale);
- il tram può attraversare zone pedonalizzate e con esso è realizzabile una città più a misura d'uomo, come lo sono diventate tante nel resto d'Europa;
- con il tram potrebbero essere riorganizzati i servizi nel sottosuolo e realizzato un tunnel tecnologico;
- i tempi di realizzazione sono paragonabili a quelli della Skymetro, la realizzazione avverrebbe per lotti e il traffico in valle può essere gestito;
- il tram è più **sostenibile e migliora la qualità della vita**.

Se vuoi tutelare il tuo territorio e migliorarne la vivibilità, partecipa anche tu alle attività del Comitato, scrivi a:

opposizioneskymetro@gmail.com

Info: Facebook **"Opposizione Skymetro – Val Bisagno Sostenibile"**

Per contribuire alla raccolta fondi:

Bonifico intestato a: ASSOCIAZIONE MOBILITA GENOVA ODV –

IBAN: IT96B0623001495000031142150 - Causale: DONAZIONE RICORSO SKYMETRO