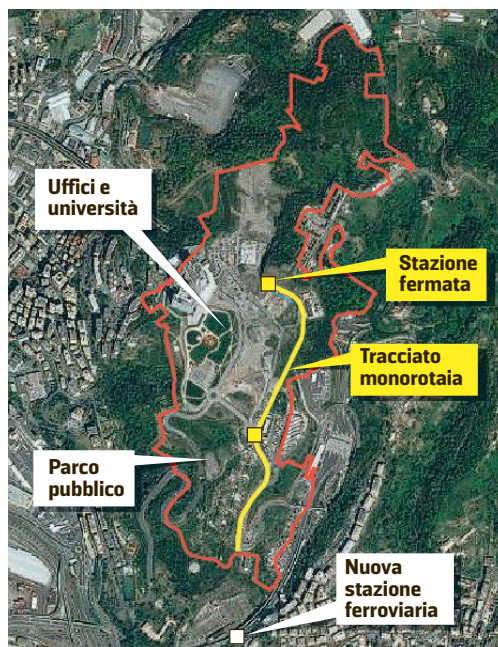


Le sfide del trasporto pubblico



A sinistra l'area di Erzelli vista dal cuore del parco pubblico; a destra (colore giallo) l'ipotesi di tracciato della monorotaia

Uno dei nuovi mezzi presentati da Amt

BALOSTRO

In palio lo studio di fattibilità per il sistema di risalita della collina hi-tech. La miglior proposta è di Systra-Sotecni insieme a Italferr (Gruppo Fs)

Monorotaia di Erzelli, team italo-francese in pole per il progetto

IL CASO

Gli italo-francesi di Systra-Sotecni, in squadra con Italferr (gruppo Ferrovie) e con la società fiorentina Architecna Engineering, sono in pole position per realizzare il progetto di fattibilità tecnica ed economica della monorotaia che dovrebbe collegare la nuova stazione ferroviaria di Sestri Ponente con il parco scientifico-tecnologico di Erzelli.

La gara bandita dal Comune di Genova si è chiusa il 4 novembre scorso e, dopo l'esame delle offerte tecniche ed economiche presentate dai tre concorrenti, è stata pubblicata la graduatoria che vede appunto in testa la proposta presentata dal rag-

gruppamento con capofila la società controllata dal gruppo francese Systra, che ha ottenuto il punteggio più alto per l'offerta tecnica (78,25), proponendo il minore ribasso economico (23%).

Adesso sono in corso le verifiche giuridiche e burocratiche di rito da parte degli uffici comunali e, salvo colpi di scena, dovrebbe essere questo raggruppamento ad aggiudicarsi l'appalto.

E sarebbe il secondo progetto importante per la mobilità genovese che si aggiudicherebbero nell'arco di pochi mesi, visto che a primavera Systra-Sotecni e Italferr, assieme a Seteco Ingegneria, avevano vinto la gara per la progettazione di fattibilità tecnico ed economica e definitiva del prolungamento della metropolitana

in Valpolcevera, da Brina Canepari. Adesso Tursi mette a disposizione per la progettazione della monorotaia circa un milione: 985.076 euro (più iva e oneri contributivi). Nel bando è anche scritto, però, che se ci saranno le risorse, nei tre anni successivi alla stipula del contratto con il vincitore della gara, il Comune potrà assegnare anche la progettazione definitiva dell'opera, e in quel caso il valore complessivo dell'appalto salirebbe a circa 3,8 milioni.

La scelta della monorotaia per Erzelli è stata fatta dall'attuale amministrazione comunale, che ha abbandonato l'idea della cabina per puntare, appunto, su un'infrastruttura che si sviluppi sulla terra ferma. Secondo le linee guida per la progettazione elaborate

dal Diten (Dipartimento di ingegneria navale, elettrica, elettronica e delle telecomunicazioni) dell'Università di Genova e allegata al bando di gara, la monorotaia dovrà essere in grado di movimentare almeno quattromila passeggeri all'ora per direzione, avere un tracciato non superiore ai 2300 metri (tranchini di manovra esclusi), e prevedere tre fermate, più una eventuale futura per l'aeroporto.

La monorotaia era stata inserita l'anno scorso da Tursi nel pacchetto di opere per la realizzazione delle quali il Comune ha chiesto

Il tracciato non supererà i 2,3 chilometri e avrà tre fermate

finanziamenti al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La risposta è nota: la documentazione trasmessa in prima istanza dal Comune non aveva "i requisiti minimi" richiesti dal punto di vista tecnico, ma il Ministero ha dato a Tursi la possibilità di integrare questa documentazione entro aprile, per ottenere tutti o buona parte dei 547 milioni chiesti per realizzare anche gli assi di forza di una rete filoviaria urbana. —

A. COL.

RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ

Motori ibridi per 11 bus, i nuovi mezzi dell'Amt tutelano l'ambiente

Dopo i bus al 100 per cento elettrici da 8 metri e i mezzi Euro 6 di diverse taglie già in servizio sulle linee bus cittadine, Amt presenta 11 nuovi bus Iveco Urbanway full hybrid acquistati con un finanziamento statale di 4,5 milioni, erogato dalla Regione. In questo modo prosegue il rinnovamento del parco mezzi dell'azienda, che dà particolare attenzione ai veicoli a basso impatto ambientale. Gli ultimi arrivati sono lunghi 12 metri, hanno 96 posti totali di cui 25 a sedere. I nuovi mezzi sono a propulsione ibrida, ciò significa che il movimento è sempre realizzato tramite un motore elettrico che in alcune fasi opera in full electric e in altre è alimentato da un motore a gasolio Euro 6 di nuova generazione.

Nel corso dell'esercizio, le fasi di rallentamento, accosto, fermata e ripartenza del veicolo sono effettuate in modalità completamente elettrica. In queste fasi il veicolo non rilascia alcuna emissione in atmosfera, né acustica né inquinante, e sfrutta l'energia elettrica accumulata nei super condensatori per ali-

mentare il motore di trazione. È da segnalare che nella fase di rallentamento l'energia è recuperata ed utilizzata per ricaricare gli accumulatori.

I super condensatori sono dispositivi elettrici installati sul tetto del bus che consentono di accumulare grandi quantità di energia per un periodo di tempo limitato. Il motore termico di bordo ha cilindrata ridotta rispetto al motore di un bus tradizionale, risulta in moto solo per una parte del tempo di servizio del bus ed opera a regimi di rotazione definiti e regolati in maniera ottimizzata. Queste tre condizioni (ridotta cilindrata, tempo di accensione limitato, regime di rotazione ottimale) permettono di ottenere un netto risparmio di carburante e una forte riduzione delle emissioni clima-alteranti e inquinanti.

Questi nuovi mezzi ibridi, quindi, garantiscono riduzioni del 30 per cento a chilometro delle emissioni di CO2 e riduzione dei consumi fino al 40 per cento in condizioni di traffico intenso. —

RIPRODUZIONE RISERVATA

Mobilità sostenibile: oggi e domani la competizione tra universitari «L'obiettivo è trovare nuove strade per favorire i mezzi ecologici»

Caccia a idee innovative e "green" Via alla due giorni del Bootcamp

L'EVENTO

Emanuele Capone

Eppur si muove, e pure in modo "green": nonostante sia «un territorio particolare, difficile, dove il rapporto auto-bici è complicato», come ha ri-

cordato Claudio Garbarino, consigliere della Città Metropolitana, a Genova e nella sua provincia si parla sempre più di mobilità sostenibile.

C'è l'idea di pedonalizzare la centralissima via XX Settembre, ci sono i primi bus elettrici messi in strada Atp, c'è il dialogo aperto fra monopattinisti e Tursi per avvia-



Monopattini in Darsena

re la sperimentazione. E c'è un concorso di idee, il Mobility Bootcamp 2019, organizzato dalla Città Metropolitana e dal Talent Garden, che chiama gli universitari a sfidarsi per immaginare la nuova mobilità in bicicletta nel capoluogo ligure: l'obiettivo è cercare soluzioni intelligenti e innovative per favorire l'integrazione fra bici e bus, incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e migliorare la sicurezza della circolazione.

E «il fatto che sia difficile rende ancora più bello occuparsene - è il parere di Alessandro Cricchio, amministratore delegato Tag - È una sfida, ma se ce la facciamo a Genova, possiamo farcela ovunque».

VIA ALLA GARA DI IDEE

Oggi e domani, gli studenti saranno divisi in gruppi di lavoro legati a diverse competenze (architettura, urbanistica, informatica, finanza, marketing e altri) e affiancati da star-tupper ed esperti del settore dovranno proporre idee innovative su tre temi: integrazione (fra bici e trasporto pubblico), incentivazione (per spingere le persone a utilizzare mezzi di trasporto ecosostenibili) e sicurezza (per immaginare spazi dove creare piste ciclabili, per esempio).

TRA CENTRO E PONENTE

Tre le location: oggi, prima nell'Auditorium Liguria di Liguria Digitale, agli Erzelli, e poi nella sede del Talent Garden Genova, sempre nel Par-

co Scientifico; domani, con la presentazione dei progetti e alla premiazione, nella sala del Consiglio di Città Metropolitana di Genova, in centro. In questa occasione, i progetti saranno valutati da una giuria di cui fa parte anche il Secolo XIX, insieme a esponenti delle istituzioni, dell'Università, dell'Iit e di Amt e Atp.

I vincitori saranno premiati dal sindaco Marco Bucci, e tutti i componenti del team avranno la possibilità di svolgere un tirocinio di 5 mesi nell'ufficio Mobilità dell'ex Provincia, proprio per sviluppare il progetto ideato durante il Mobility Bootcamp, oltre ad avere accesso per un anno al Talent Garden. —

RIPRODUZIONE RISERVATA