

## Bus "ecologici", vent'anni di flop Esperimenti interrotti, progetti falliti. Mezzi elettrici: l'ultima idea c'era già nel 2002

DI RIVOLUZIONI abortite il mondo è pieno. Nel suo piccolo anche Genova, nel settore del trasporto pubblico, può essere considerata "patria" di grandi progetti finiti nel nulla o partiti col vento in poppa e poi arenatisi o diventati piccoli piccoli. In questo caso il riferimento è all'annuncio di venerdì da parte della giunta comunale, di cui abbiamo riferito ieri nei particolari: creare, entro l'anno, un servizio di pubblico trasporto con bus elettrici tra Porto antico e Centro storico per favorire sia le attività commerciali che la fruizione turistica della zona. «Il progetto è tutto da definire-è stato subito precisato da Amt - La realizzazione sarà possibile solo dopo un'attenta analisi dei costi». Prima sorpresa su quanto due giorni fa è stato sbandierato come una novità. Dal nostro personale archivio, infatti, esce fuori un cartoncino che l'Amt distribuì nel settembre del 2002, alla vigilia della presentazione in piazza De Ferrari di un esemplare dei bus elettrici "Elfo" che sarebbero entrati in servizio nell'aprile successivo. Vi si legge testualmente: « Al momento ne sono stati acquistati otto... In via di definizione le linee su cui verranno utilizzati, fra cui Ospedale San Martino, Nervi e Porto Antico, ove verrà realizzata una nuova linea circolare servizio di questa struttura con capolinea in fondo ai Magazzini del Cotone e collegamento con il centro cittadino ». Dunque, otto anni fa l'Azienda Mobilità e Trasporti di Genova dava già per certa la realizzazione di quello che ora Tursi considera solo « un progetto da concretare entro fine 2010» e per il quale la stessa Amt sostiene debbano essere definiti i percorsi (il primo di cui si parla è lo stesso previsto allora!) e redatta una valutazione costibenefici. Non solo: nel 2002 il mezzo elettrico deputato a circolare fra Porto antico, San Lorenzo, De Ferrari (e magari Sarzano) era proprio l'Elfo. Leggiamone la scheda tecnica: « Modello Cacciamali TCC 635 L1E, dotato di pianale ribassato, classificato "veicolo a zero emissioni gassose inquinanti", lungo 7.5 metri, capienza di 40 posti, velocità massima 70 km/h, massima pendenza superabile 22%». Quando, il 15 aprile 2003, il primo bus elettrico sulla 518 cominciò a girare nei viali del San Martino, Amt la sbandierò orgogliosamente come « prima linea urbana europea di trasporto pubblico interamente elettrificata» e « prima applicazione mondiale di ricarica rapida al capolinea con tipologia induttiva senza contatti elettrici ». Già a inizio esercizio, però, gli "Elfo" scomparvero a lungo dall'ospedale, sostituiti da bus termici inquinanti: si era dovuto sottoporli a una radicale verifica di carrozzeria perché il peso delle batterie e dell'impianto di ricarica sfondava i pianali. Oggi delle otto macchine originarie quattro sono accantonate presso la Officina Guglielmetti di Lungobisagno Dalmazia, la rimessa delle grandi riparazioni, e solo le altre quattro viaggiano, a singhiozzo, sulla linea 518. Troppo poche per poterle utilizzare anche sulla 517 Nervi-Capolungo come si ipotizzava nel 2002. Eppoi l'idea di rendere elettrica quella linea è naufragata. Per due motivi. Il primo la mancata pedonalizzazione di via Oberdan, dallo svincolo di Corso Europa a Viale Franchini, come voleva l'architetto Bernard Winkler, firmatario del Piano Traffico dell'era Pericu. L'idea è stata bocciata in delegazione e dunque non avrebbe senso far circolare un bus elettrico in una strada totalmente aperta al traffico. Secondo motivo: le prove hanno dimostrato che, utilizzando gli Elfo su quella linea, si rischierebbe di bloccarli, a pieno carico, lungo la salita che da Capolungo porta all'incrocio con via Sant'Ilario: le batterie (già scaricatesi nel tragitto dal capolinea di Nervi) a quel punto sarebbero esauste. Risultato: il sistema di ricarica rapida a induzione, simile a quello esistente al capolinea di San Martino, montato, e potenzialmente funzionante, nello slargo sotto lo svincolo della Pedemontana, ha forti probabilità di diventare un "monumento al nulla". Come nel nulla finì la prima sperimentazione fatta a Genova e iniziata negli anni Novanta. Vi ricordate degli « Altrobus »? Erano arrivati in città sfruttando i finanziamenti del progetto europeo Urban-Zenit. Si trattava di veicoli " ibridi ", con due motori in azione contemporaneamente: uno, termico, per produrre energia

elettrica; l'altro, elettrico, per la trazione del bus. Vennero usati prima sull'ormai defunta linea 19, poi sulla 8, per andare incontro alla richiesta degli abitanti del Campasso che lamentavano l'eccessivo inquinamento della zona. In realtà già dopo un primo periodo d'esercizio si constatò che le batterie faticavano a mantenere la carica elettrica; così anche nel Centro di Genova quei bus cominciarono a viaggiare spinti dal motore termico (inquinante) perdendo, dunque, la missione ecologica d'origine. Erano diciotto: nel 2006 dieci furono accantonati a Campi per poi essere demoliti, stessa sorte toccata ad altri 6. E gli ultimi due? Tranquilli: girarono pochissimo in città, perché quasi subito ceduti all'azienda di trasporto pubblico di Torino. E infine i Cito Mercedes. Erano dei bus di corta lunghezza, con livrea bianca e azzurra, acquistati per la linea 100 da piazza Verdi all'Aeroporto. Rappresentavano un'evoluzione del veicolo ibrido: il motore diesel lavorava per alimentare quello elettrico non costantemente ma solo quando il secondo ne aveva bisogno. Perché il verbo al passato? Semplice: tolti dal "Volabus" essendo risultati poco adatti a trasportare bagagli, la loro scarsa agilità nello sterzo (in pratica pur essendo lunghi 9.59 metri l'ingombro in curva si avvicinava molto a quello di un bus da 12 metri) ha relegato questi bus prima a qualche corsa sulla linea interna al porto di Voltri (ormai soppressa), quindi sulla G1 Dinegro-Granarolo, infine sulla 10 Brignole-Piazzale Kennedy. Ma i Cito sono spariti anche da lì: quattro su cinque accantonati per problemi tecnici, uno trasformato in biglietteria mobile in occasione di eventi fieristici. Addio sogni di gloria. Gli esempi IBRIDI DEMOLITI Gli "Altrobus" furono impiegati sulle linee 19 e 8 Guai alle batterie: 18 macchine via via scomparse "ELFO" AL PALO Ne girano solo 4 su otto, dentro San Martino. L'idea di impiegarli tra Nervi e Capolungo è stata accantonata "CITO" INADATTI Prima sulla linea 100, infine sul 10 Ora tutti i cinque esemplari sono fuori servizio: lo sterzo dà problemi "F15" IN OFFICINA I filobus della prima generazione sono vecchi di 13 anni: da tre di essi vengono presi i ricambi per gli altri PER SAPERNE DI PIÙ [www.metrogenova.com](http://www.metrogenova.com) [www.ferrovie.it](http://www.ferrovie.it) Foto: Gli "Altrobus" ibridi: dal 2006 sono finiti dal demolitore La salita sugli "Elfo" a San Martino. A Nervi mai sono arrivati Un Cito Mercedes sulla vecchia linea 100: tutti accantonati

