



Comunicato stampa

## **Istanza di finanziamento del Comune di Genova per gli assi di forza del trasporto pubblico Sul tavolo del Ministero tutti gli elementi per bocciare la richiesta Per il bene della città**

**WWF Genova Città Metropolitana, Fridays For Future, Comitato SiTram, Legambiente Liguria, Associazione Mobilità Genova e Famiglie Senza auto Genova** hanno inviato al Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT) il **5 Giugno 2020** dettagliate osservazioni relative all'istanza di finanziamento basandosi sulla documentazione inviata dal Comune di Genova nell'Aprile 2020 e pubblicata sul sito del Comune.

L'analisi della documentazione non solo **ha confermato in pieno la valutazione negativa** già espressa dalle Associazioni **a seguito delle osservazioni al PUMS** (di cui la richiesta di finanziamento è un passaggio conseguente), ma ha messo in luce ulteriori gravi elementi negativi.

Si sono evidenziate diverse carenze progettuali, tra tutte **l'assenza di studi specifici sulla sostenibilità ambientale**, la cui mancanza - con l'assunzione di benefici non provati - toglie solidità all'impianto della proposta e dovrebbe rendere di per sé il tutto meritevole di bocciatura.

A ciò si aggiunge **la generale inattendibilità degli esiti del modello di simulazione** poiché **non sono descritti adeguatamente i parametri utilizzati** (si pensi ad esempio all'utilizzo indifferenziato di "protetto" e "riservato" riferito alle corsie dei bus o ai diversi valori di capienza attribuiti ai nuovi filobus) e **per l'impossibilità di poter effettuare una ribattitura dei computi effettuati dai proponenti a causa della mancanza delle formule impiegate.**

Ma anche assumendo come attendibili le risultanze, **viene clamorosamente mancato l'obiettivo di riduzione della CO2, che si ferma ad un misero -2%**, come succede anche per il rumore e per tutti gli altri inquinanti.

In questo contesto già di per sé negativo, si inserisce un progetto di trasporto pubblico locale (tpl) basato su un modello discutibile - sbilanciato sul sistema degli "assi di forza" - che dimentica del tutto l'importanza di un sistema a rete al fine di offrire un'offerta di trasporto pubblico adeguata ai bisogni dei cittadini genovesi.

**Un progetto, dagli intenti dichiaratamente economicistici, che ha il dichiarato obiettivo della riduzione di ben 1 milione di km di servizio/anno** e che, coerentemente a ciò, prevede i tagli non solo al servizio "collinare" ma anche a linee importanti, introducendo un modello basato sulle "rotture di carico" (cioè gli scomodi cambi obbligatori di mezzo con attesa di altra linea), chiamato con una denominazione fuorviante *"interscambio"*.

Conseguenza di questo **sarà il peggioramento del servizio in termini di tempi di percorrenza, affollamento dei mezzi e scomodità di utilizzo, con conseguenze negative per tutta la città**, da Voltri a Sampierdarena alla Valpolcevera passando per il Centro, Marassi, la Valbisagno e il Levante. Si vedranno linee tagliate, trasbordi obbligatori e linee di forza con **indice di saturazione** (cioè di affollamento dei mezzi) **nelle ore di punta di oltre il 90%**, con aumenti medi superiori al 15%.

Quanto sopra dovrebbe portare secondo il Comune - cosa del tutto inspiegabile trovandoci di fronte ad un palese peggioramento del servizio - ad un aumento dei passeggeri e ad una riduzione degli spostamenti con mezzo privato motorizzato, che appaiono essere frutto di un conteggio più che opinabile.

**La scelta sbagliata del filobus per gli assi di forza è un punto di criticità evidente e non rimediabile** della richiesta di finanziamento del Comune di Genova, **ma va vista all'interno di un modello che è scorretto in sé.**

Non si può scindere cioè l'aspetto specificamente trasportistico del singolo vettore, già negativo di per sé, dal modello in cui si va ad inserire, figlio di logiche vecchie e deleterie che andrebbero completamente superate, **che anche il tram al posto del filobus non sanerebbe.**

**Va dissipato l'equivoco che finanziare il progetto presentato dal Comune di Genova sia comunque cosa positiva e che sarebbe uno "sgarbo alla città" non far avere il finanziamento.**

La nostra analisi ha potuto dimostrare - al contrario - che, **a fronte di modestissimi vantaggi per l'ambiente e per la riduzione di CO2**, il finanziamento del progetto determinerebbe **un danno complessivo per il tpl genovese, per gli utenti, per la mobilità sostenibile e quindi per la città.**

**Il tutto investendo 471 milioni di soldi pubblici: oltre allo spreco il danno.**

**Da qui il nostro auspicio che la richiesta venga bocciata dal Ministero.**

Auspichiamo piuttosto che il Comune di Genova definisca un nuovo progetto ed istruisca una nuova richiesta di finanziamento (scadenza 31 Ottobre p.v.), finalmente improntata a criteri di mobilità sostenibile e realmente efficiente per il trasporto pubblico e quindi per i cittadini.

Genova, 11 Giugno 2020