



Documento di sintesi delle osservazioni al progetto presentato dal Comune di Genova per l'accesso al riparto 2019 del fondo per il trasporto rapido di massa

Premessa: un percorso fatto dal Comune di Genova senza la dovuta trasparenza

Il Comune di Genova ha presentato al Ministero dei Trasporti la richiesta di finanziamento per il rinnovo del trasporto pubblico urbano per un totale di **471 Milioni di Euro**. Il progetto prevede la realizzazione di un sistema filoviario articolato su quattro "Assi di forza", i quali dovrebbero attraversare la città lungo le seguenti direttrici: **Asse del Levante - Asse della Val Bisagno - Asse del Centro - Asse del Ponente**. La richiesta è stata presentata entro il termine previsto del 31/12/2018.

Nonostante da più parti – comprese le forze politiche presenti in Consiglio Comunale – sia stato chiesto di sapere cosa fosse stato presentato, si è dovuto attendere a lungo prima di avere qualche informazione al riguardo.

Il dibattito si è sviluppato anche grazie alle iniziative della società civile riunite in un raggruppamento informale di associazioni sotto la sigla "TramDay" che comprende, tra gli altri, Legambiente Liguria, WWF Genova, Fridays for Future, MobiGe e Sì Tram. L'obiettivo comune è la richiesta di un ripensamento del trasporto pubblico urbano attraverso la reintroduzione del tram rammentando che Genova è l'unica città europea, sopra i 500 mila abitanti, a non essere dotata di un'infrastruttura tranviaria.

Sono rimasti aperti gli aspetti relativi alla condivisione degli intenti con i Municipi, i cittadini ed i portatori di interesse poiché il dibattito pubblico per favorire la partecipazione nel processo decisionale circa la definizione di un progetto che potenzialmente rivoluziona il TPL genovese non è mai avvenuto.

Senza aver potuto analizzare il contenuto della richiesta, Legambiente Liguria, WWF Genova Città Metropolitana, Fridays For Future, MobiGe e Comitato SìTram hanno inviato al MIT nel Novembre 2019 una serie di osservazioni relative alla richiesta di finanziamento basandosi sui contenuti del PUMS approvato nel Luglio 2019 dal Consiglio della Città Metropolitana.

A seguito di un incontro presso il MIT nel Febbraio 2020 le Associazioni hanno appreso che la documentazione inviata dal Comune di Genova **era solo un'istanza di finanziamento, al di sotto dei requisiti tecnici e progettuali minimi per poter essere presa in considerazione.**

Hanno appreso altresì che l'istanza era per un sistema di tipo filoviario, cosa che non era affatto chiara, in quanto le informazioni che arrivavano dal Comune erano contraddittorie. Basti pensare che in sede di Consiglio Comunale era stata votata una mozione all'unanimità che impegnava il Sindaco e la Giunta ad analizzare la reintroduzione del tram come soluzione per Genova, e il commento del Sindaco era stato di sorpresa, in quanto *"la Giunta è certamente a favore del tram"* per cui a suo dire *"non si capisce il senso della mozione"*.

Grazie alla possibilità di presentare integrazioni alle richieste, data dal Ministero in considerazione del fatto che si era di fronte ad una modalità nuova per chiedere i finanziamenti (ma che ha fatto nascere in qualcuno il sospetto che questa possibilità fosse piuttosto una conseguenza del pressing mediatico del Sindaco), **il Comune presenta al MIT nell'Aprile 2020 (o almeno così è stato detto) le integrazioni necessarie, ossia il progetto mai inviato** per poter sperare di accedere ai finanziamenti.

Grazie a **precisa richiesta del MIT, il Comune di Genova è costretto a rendere pubblica e disponibile sul suo sito la documentazione prodotta**, anche se non collocata in un punto particolarmente accessibile.

Rimane il fatto che la pubblicazione è avvenuta solo dopo l'invio, e non è stato condotto un reale processo partecipativo con associazioni, cittadini, portatori di interesse e con gli stessi rappresentanti dei Municipi. Il che lascia presupporre la volontà di evitare il confronto e la condivisione degli intenti se non proprio la volontà di nascondere alla città cosa stava per succedere.

Le Associazioni in intestazione hanno inviato il 5 giugno al Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT) un documento di analisi generale e di dettaglio delle sezioni più significative della documentazione presentata dal Comune fortemente critico sui suoi contenuti ed obiettivi, analisi che – finalmente – si può basare sulla documentazione resa pubblica dal Comune stesso.

Questo documento è una sintesi delle osservazioni delle Associazioni inviate al MIT.

1. Errore di fondo della proposta: il *mito* degli assi di forza e la mancanza di una visione di rete

Il progetto per la ridefinizione del sistema di trasporto urbano presentato dal Comune di Genova enfatizza in modo esasperato il ruolo assegnato a quattro assi di forza dotati di sede propria (forse riservata forse protetta a volte promiscua) che verrebbero gestiti attraverso un vettore filoviario da 18 metri, con un modello che trascura completamente il concetto di rete.

Il modello applicato si basa su diversi errori:

1. **offerta complessiva inadeguata** in quanto al di là dei roboanti propositi espressi, è previsto un incremento marginale dei posti offerti (+ 2,9%);
2. **esasperazione dell'interscambio** (che andrebbe più correttamente chiamato *rottura di carico*) con:
 - a) prevedibile ed inevitabile sovraffollamento sugli assi di forza, ma anche su linee di media forza
 - b) nessun vantaggio o addirittura peggioramento dei tempi complessivi di percorrenza
 - c) introduzione di trasbordi del tutto innaturali rispetto alle esigenze dell'utenza

Con un prevedibile decremento della domanda e lo storno di quote di utenza verso il trasporto privato.

3. **tipologia del vettore scorretta** in quanto, il filobus al posto del tram per un asse di forza è e rimane una truffa. Non solo per ragioni di capacità dei veicoli, ma anche per la debolezza intrinseca del vettore filoviario e del suo mediocre rapporto costi/benefici;
4. **concentrazione del servizio in pochi corridoi** di cui solo uno attraversa il Centro, da Brignole a Principe, con conseguenze sia sull'utenza (maggior sovraffollamento) che sulla stessa gestione del servizio.

Il modello francese ad assi di forza, cui sembra malamente ispirarsi il progetto genovese, è un modello in cui l'efficienza e la risposta positiva dell'utenza dipendono da due condizioni: **l'evoluzione verso un sistema a rete e la sinergia con l'intero spettro modale della mobilità sostenibile.**

Un modello a rete è infinitamente più efficiente di un modello ad assi di forza singoli, perché la diversificazione dei percorsi consente di captare e indirizzare opportunamente i flussi e risulta anche maggiormente "resiliente" e "tollerante" rispetto a guasti, incidenti ed altri eventi turbativi del regolare servizio.

Anche gli interscambi diventano più razionali se si punta in modo ragionato su un sistema con vettori gerarchicamente più forti (ferrovia urbana e tram) e vettori subordinati ma coordinati. Questi secondi possono essere certamente anche filobus (e, in futuro, mezzi ibridi in grado di utilizzare il bifilare come di muoversi in marcia autonoma). Il tutto con un chiaro ruolo attribuito alle modalità non veicolari (in particolare per Genova pedonalità ma anche ciclabilità) quali elementi complementari all'interno di misure dissuasive nei confronti del traffico privato.

Ma questo non accade per nulla nel progetto presentato dal Comune di Genova, dove a dominare sono logiche di "razionalizzazione" del servizio con l'obiettivo del risparmio economico a discapito dell'utenza e cercando in ogni modo di non sottrarre spazi alla pervasività del trasporto privato motorizzato.

2. Nello Studio Trasportistico parametri non verificabili e risultati dubbi

Il modello di simulazione è una rielaborazione di quanto già implementato in sede di PUMS. Anche in questo caso, come già era avvenuto per il PUMS, non è possibile rifare i conti e ribattere i dati, perché:

- non è adeguatamente descritto in termini di parametri utilizzati (tra cui la tipologia di corsie del tpl);
- non sono descritte le formule utilizzate;

- presenta numerose imprecisioni in relazione ai dati di riferimento (chilometraggio del reticolo stradale, fattori di conversione, coefficienti di calcolo);
- non è praticamente descritto il modello di ripartizione modale;
- non sono conteggiati i tempi di accesso e di attesa alle fermate del tpl.

Bisogna quindi prendere i risultati come atti di fede e gli asseriti aumenti dell'utilizzo del tpl e dei passeggeri annui sono aleatori e tutti da verificare.

Le uniche motivazioni per questi aumenti risiederebbero nell'estensione delle corsie dedicate al tpl (e nel corrispondente aumento della velocità commerciale) e nell'aumento della capacità delle vetture.

Rispetto alla prima motivazione, mentre per l'analisi trasportistica si dice chiaramente che le corsie si intendono "*protette*" nel resto della documentazione le corsie sono al più "*riservate*" se non insistenti in "*zone a traffico limitato*", dove la possibilità di rallentamenti a causa della presenza di auto, moto e furgoni non è trascurabile.

Se nel modello è stato inserito il parametro relativo alla corsia protetta, è evidente che si avrà un'importante sovrastima a favore del tpl rispetto alla situazione reale.

Rispetto alla seconda motivazione, la capacità di trasporto delle vetture è sovrapponibile a quello del sistema attuale in quanto già oggi le linee corrispondenti ai nuovi assi filoviari sono esercite da vetture di 18 metri. Inoltre, nel modello di simulazione il valore usato è di 140 passeggeri per vettura, mentre nel Programma di Esercizio – più correttamente – è usato il valore di 115 passeggeri per vettura.

Anche in questo caso è evidente che si avrà un'importante sovrastime della capacità di trasporto del tpl.

L'aumento dei passeggeri - considerando la diminuzione dei chilometri di servizio attualmente offerti e l'accorpamento di diverse linee attualmente in servizio a seguito della razionalizzazione e riorganizzazione del sistema - sarebbe soprattutto dovuto all'aumento dei "*viaggi*" a causa dei maggiori interscambi da farsi piuttosto che ad un maggior uso del tpl.

A ciò si aggiunge che il coefficiente di riempimento medio dei mezzi passerebbe dal 52,7% al 68%, con un +15,3%, e viene asserito che nell'ora di punta, il riempimento dei mezzi negli assi filoviari è sempre molto sopra con punte oltre il 90%. E questo succede anche su alcune linee di media forza come il 48.

Un disastro, che crea le condizioni per il crollo definitivo del tpl (-14% nell'ultimo decennio) nella nostra città.

A queste considerazioni aggiungiamo che l'incremento delle rotture di carico non potrà che far diminuire l'attrattività del sistema.

Se poi teniamo conto della tendenza di utilizzo del tpl che negli ultimi anni ha visto una costante perdita di passeggeri, appare evidente che le previsioni dell'aumento dei passeggeri trasportati contenute nello scenario sia di riferimento sia di progetto siano completamente fuori stima.

3. Impatto verso gli utenti e sul territorio: il peggioramento del servizio

Il Fondo dedicato al potenziamento del trasporto rapido di massa ambisce a migliorare la risposta ai fabbisogni di mobilità dei cittadini, ponendo grande attenzione al valore sociale delle infrastrutture come strumento per riconnettere le periferie delle città.

Nonostante ciò, il progetto presentato trascura l'inclusione delle aree periferiche e l'accessibilità ai servizi pubblici essenziali apportando invece un peggioramento al servizio attualmente offerto e, nei casi più fortunati, un mantenimento della condizione attuale.

Rispetto alle frequenze indicate **emerge con chiarezza un peggioramento dell'attuale offerta** combinata delle singole linee che, seppur sovrapponendosi in alcune tratte, consentono una maggiore regolarità del servizio.

In alcuni casi, non si ha alcun miglioramento della frequenza ma alcune "*limature*" dell'orario anche attraverso l'eliminazione di alcune linee attualmente esistenti. Questo comporterà una maggiore rarefazione del servizio con un aumento dei tempi di attesa alle fermate.

La **diminuzione dei tempi di percorrenza netti**, ottenibili già adesso rendendo operativa per tutto l'arco del servizio le corsie riservate, **risulta vanificata dai tempi di interscambio** adesso non esistenti che comporteranno vere e proprie rotture di carico **con effetti deleteri soprattutto sulle tratte brevi**.

Non sono pianificate ed organizzate le modalità in cui dovrebbe avvenire l'interscambio, sul come saranno fatte le zone dove le persone dovranno salire, attendere e scendere, con il forte rischio che si debba fare come adesso, camminando su un normale marciapiede, più o meno lungo.

Più in generale, se assommiamo alle rotture di carico il concentrare i flussi su pochi assi e l'aumento dell'affollamento delle vetture **appare irrealistico pensare che questo modello di servizio possa portare ad un incremento dell'utenza visto che non offre vantaggi in termini di comfort, di minor attesa e di effettiva riduzione del tempo di viaggio.**

Alcuni esempi:

- la linea del **Ponente** si interromperà a Palmaro, non offrendo più il servizio diretto su Voltri, **creando una cesura** slegata rispetto alle necessità dell'utenza nell'area del ponente genovese determinando inoltre **un'ulteriore rottura di carico per chi proviene dalle zone collinari**;
- il quartiere di Sampierdarena, baricentrico rispetto alla città anche in termini demografici, perderebbe i collegamenti diretti con l'Ospedale Gallino e l'Ospedale Policlinico San Martino e vedrebbe la **riduzione dei mezzi passanti durante l'ora di punta mattinata dagli attuali 70 bus/ora ai 54 bus/ora proposti**;
- nella zona di **Marassi**, direttrice C.so Sardegna viene introdotto un interscambio forzato e del tutto illogico all'altezza di piazza Galileo Ferraris, che avrà come conseguenza **un aumento dei tempi di percorrenza da e verso il centro, maggiore sovrappollamento**, e porterà oltre a spezzare importanti linee che adesso arrivano fino in centro, l'eliminazione di altre non meno importanti, con una riduzione secca dei servizi "collinari" che sono in quest'area linee considerabili come di media forza se non di forza;
- a **Levante** viene introdotto un interscambio forzato per tutte le linee provenienti dalla Valle Sturla, i cui utenti dovranno **obbligatoriamente trasbordare sul nuovo asse di forza del Levante che non offrirà alcun tipo di vantaggio in più rispetto all'attuale 17/**, di cui l'asse di forza è solo la filoviarizzazione, non un implemento in termini di capacità e prestazioni. L'importante linea di media forza 44 sarà trasformata in una linea adduttrice e accorpata con il 46;
- in **Valpolcevera** non sono previsti potenziamenti delle linee in servizio. **Anzi, sono previste delle rotture di carico sia per le linee in sponda destra (7 zona Fiumara) sia in quelle della sponda sinistra (63 zona Campi, 62 Massena).**

Appare evidente che il modello implementato peggiora radicalmente il servizio sul territorio. Una delle conseguenze potrebbe essere un calo dell'utenza sulle linee collinari, a causa dell'inserimento di rotture di carico che vanno ad aggiungersi a quelle già esistenti, con prevedibili riverberi anche sulle linee di forza.

4. Analisi ambientale molto carente, con stime parziali e risultati deludenti

La documentazione fornita dal Comune di Genova **non presenta studi specifici dedicati alla sostenibilità ambientale** affrontando marginalmente i temi dedicati all'inquinamento atmosferico ed acustico **oltre a trascurare del tutto quelli relativi all'incidentalità**.

Tale aspetto risulta rilevante in quanto rappresenta un noto elemento di criticità all'interno della città ed è espressamente indicato quale criterio di valutazione ministeriale delle proposte di finanziamento.

Nello specifico, il computo delle riduzioni di emissioni inquinanti viene eseguito solo all'interno del perimetro del servizio del tpl in relazione alla sostituzione delle vetture circolanti (filobus al posto di autobus a gasolio) e dei Km annui prodotti (meno un milione), ottenendo così valori assoluti molto modesti.

Non viene pertanto ricercato l'obiettivo di un diverso tpl che porti ad una significativa riduzione delle emissioni attraverso una diminuzione consistente del trasporto privato motorizzato.

A riguardo delle **emissioni di CO2** la diminuzione impatta tra l'1% ed il 2% (ci sono valori discordanti in due di versi documenti) del parco auto cittadino: una quantità chiaramente risibile e comunque non adeguata rispetto al necessario.

Le medesime considerazioni si possono fare per le **emissioni degli altri inquinanti**, gassosi e non gassosi.

Anche per questi l'unica analisi, per altro senza elementi di spiegazione a corredo dei dati presentati, fa riferimento al solo perimetro del tpl.

In ogni caso anche all'interno del perimetro del tpl si fanno diversi errori, che segnaliamo.

Sono presi in considerazione 145 filobus nonostante i mezzi circolanti saranno solo 125 (gli altri sono di scorta); inoltre 14 veicoli elettrici sono già in servizio sulla linea 20.

Pertanto, l'effettiva variazione tra vetture elettriche e a combustibili fossili in esercizio scenderebbe a 111 mezzi, il 77% dei valori utilizzati dal proponente, **riducendo del 23% il risparmio atteso**.

Per la valutazione delle **emissioni acustiche**, l'unico riferimento si trova nell'Analisi Costi benefici dove vengono asseriti valori che assegnano al filobus un costo marginale pari a zero, ma senza riferimenti a sostegno di tale tesi.

Come anticipato all'inizio, **gli aspetti legati all'incidentalità non sono affrontati**.

Per aver un'idea di quanto la proposta impatterà sul totale delle emissioni del sistema della mobilità ci rifacciamo a quanto scaturito dall'analisi del PUMS rispetto allo Scenario 1, sovrapponibile allo Scenario di Progetto previsto con gli assi di forza filoviari.

| | | Riferimento 2028 | Scenario 1 2028 | differenza | % |
|-------|---------|------------------|-----------------|------------|--------|
| NOx | Kg/cad | 3.780 | 3.701 | - 0.079 | - 2.08 |
| PM10 | Kg/cad | 0.165 | 0.160 | - 0.005 | - 3.03 |
| PM2.5 | Kg/cad | 0.272 | 0.265 | - 0.007 | - 2.57 |
| CO2 | Ton/cad | 1.647 | 1.596 | - 0.051 | - 3.09 |

Come si può notare, le riduzioni sono alquanto modeste. Possiamo tranquillamente dire che le azioni previste con questa richiesta di finanziamento non forniscono miglioramenti significativi per gli indicatori ambientali.

A riguardo della **riqualificazione urbana, sembra non sia uno degli obiettivi del piano**. Gli unici due casi previsti sono la già ora possibile parziale pedonalizzazione di Via XX Settembre ed un negativo intervento su C.so Sardegna che si tradurrebbe nel taglio degli alberi oggi presenti e la cancellazione di uno spazio pedonale meritevole di riqualificazione e ampliamento.

5. Analisi Costi Benefici: vantaggi inattendibili

Nell'analisi costi benefici vengono evidenziati i costi/mezzo e il costo a Km sovrappesando l'elemento di costo realizzativo e l'incidenza del costo di spostamento del mezzo. Questo perché mancano una comparazione corretta sulla capacità passeggero/km tra il filobus ed il tram e una corretta valutazione sull'incidenza dell'aumento delle rotture di carico. Tali aspetti assumono una rilevanza importante anche in considerazione delle risultanze dell'Analisi Multicriteria che vede una forbice molto contenuta tra i mezzi diesel ed il tram. Ad ogni buon conto, il presunto risparmio va a discapito del servizio nelle aree periferiche.

Tali risparmi, oltretutto, derivano dall'impiego per gli assi delle sede protetta, quando invece nella realtà la sede sarà al più riservata e quindi senza la garanzia dei tempi di percorrenza in una situazione in cui il coefficiente di saturazione della viabilità ordinaria è già alto. Con il sistema proposto, non si inseriscono elementi atte a modificare lo stato attuale della viabilità con il forte rischio di limitare l'impatto dell'investimento. In altre parole, non si agisce sulla reale propensione ad abbandonare il mezzo privato a favore del mezzo pubblico.

Tale aspetto è evidenziato degli esiti del modello di simulazione che - ancorché criticabili - indicano una **variazione modale a favore del tpl di pochi punti percentuali (circa il 7%)**.

A pagare il conto di una **programmazione datata e senza una visione di prospettiva**, sarebbero ancora una volta i cittadini/passeggeri, che ha fronte di una notevole spesa di denaro pubblico si ritroverebbero a non avere dei benefici reali in termini di efficienza e di servizio.

La città nel suo complesso perderebbe così un'occasione di crescita, di ammodernamento strutturale e di aumento della vivibilità e dell'attrattività che solo il tram può innescare, se accompagnato da serie e coerenti politiche di governo del territorio.

6. Confronto con l'alterativa tranviaria non oggettiva

L'analisi multicriteria indica il filobus in sede propria come migliore mezzo di trasporto in confronto ad un sistema tramviario ed al semplice rinnovo della flotta degli autobus con motore diesel. **Emerge però come i pesi associati ai criteri di valutazione ed i valori assegnati siano alquanto criticabili e tendenziosi.**

È significativo segnalare:

- l'ambiguità riguardo il livello di "protezione" dei percorsi del tram, talora definiti come corsia protetta, talora come corsia riservata; **le due denominazioni sono presentate come sinonimi; cosa che non è, perché un conto è una striscia gialla, e un conto una delimitazione anche minima del percorso** (cordolo, piano rialzato, altre forme di separazione fisica);
- l'accezione negativa data al vincolo del binario, quando invece è una delle caratteristiche che rendono il tram vincente in tutto il mondo; non solo per il comfort di viaggio che determina ma soprattutto per la regolazione del traffico che determina;
- la scarsa rilevanza data all'effetto riqualificazione urbana che l'inserimento di un vettore tranviario può comportare;
- la diversificazione accentuata tra autobus e filobus in termini trasportistici visto che entrambi sono mezzi da 18 metri;
- il miglior giudizio sul filobus rispetto al tram per le ricadute ambientali, quando è invece il contrario; il filobus mantiene le problematiche relative allo sfregamento delle ruote gommate in termine di rumore e produzione di particolato; inoltre, viene penalizzato il tram per presunte vibrazioni non meglio specificate;
- viene penalizzato in modo rilevante il tram rispetto al filobus a riguardo dei costi di investimento anche se il finanziamento è a totale carico dello Stato; inoltre, il costo a Km del filobus è decisamente superiore al costo medio in letteratura, abbassando la forbice;
- viene penalizzato in modo rilevante il tram rispetto al filobus a riguardo dei tempi di realizzazione quando nelle forchette indicate la parte alta e quella bassa coincidono (4 anni).

In aggiunta, altri criteri che avrebbero spostato la valutazione a favore del sistema tramviario, non sono stati presi in considerazione.

- la vita media del mezzo (15 anni per il filobus e 30 anni per il tram) che determina quando l'ente gestore sarà costretto ad investire;
- gli effetti sugli impatti globali (riduzione della CO₂), visto che il tram ha la capacità di ridurre maggiormente l'uso delle automobili e quindi le emissioni di CO₂.

Inoltre, si ritiene indispensabile segnalare attenzione all'Analisi SWOT dalla quale risalta l'inspiegabile assenza di "Threats" associate al filobus.

7. Conclusioni: non si fa uno "sgarbo" alla città nel *non* finanziare questo progetto, anzi!

La nostra analisi della documentazione ha messo in rilievo diverse carenze progettuali determinanti, tra tutte **la mancanza di documentazione relativa alla sostenibilità ambientale.**

Questa mancanza, e l'assunzione di benefici non provati, toglie solidità all'impianto, e da sola rende dovrebbe rendere il tutto meritevole di bocciatura.

A questa mancanza si aggiunge **la generale inattendibilità della simulazione a causa della non univocità di tutta una serie di parametri presi come riferimento** (si pensi ad esempio all'utilizzo indifferenziato della denominazione di protetto e riservato riferito alle corsie) e della **impossibilità di poter effettuare una ribattitura dei computi effettuati** dai proponenti a causa della **mancanza di parametri verificabili.**

Ma anche assumendo come attendibili le risultanze, viene clamorosamente mancato l'obiettivo di **riduzione della CO₂, che si ferma ad un misero -2%**, mentre i dati positivi rispetto all'aumento dei passeggeri del tpl appaiono essere frutto di un conteggio opinabile e **del tutto indimostrabile la prevista riduzione degli spostamenti con mezzo privato motorizzato.**

Pur nell'incompletezza dei dati forniti negli elaborati, emerge che si è di fronte ad un sistema di trasporto

pubblico che è inadeguato a sostenere in modo migliore di adesso persino i carichi di domanda attuale (non riuscendo a garantire l'offerta attuale) e quindi non può certo essere un sistema attrattore di ulteriore utenza. Anzi, per quanto paradossale possa sembrare, il sistema sembra essere strutturato proprio al fine di creare un effetto depressivo rispetto all'utenza, anche se poi i risultati della simulazione sembrano dire il contrario.

Ricordiamo che questo progetto ha il dichiarato obiettivo di ben 1 milione di km di servizio anno in meno.

Gli intenti che guidano il progetto sono infatti dichiaratamente economicistici, e coerentemente a ciò, abbiamo i tagli al servizio "collinare" e il modello basato sulle "rottture di carico", chiamato con una denominazione fuorviante "*interscambio*".

La scelta 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 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 in definitiva dissipato l'equivoco che sia comunque cosa positiva che il progetto presentato dal Comune di Genova venga finanziato, e che sarebbe uno "sgarbo alla città" non far avere il finanziamento.

La nostra analisi ha voluto invece 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.

Genova, 11 Giugno 2020