



Comunicato stampa

Sono riaperte le scuole e siamo a pochi mesi dal cambio orario invernale: occorre che la Regione intensifichi il servizio ferroviario e rimetta in discussione diverse scelte relative ai lavori sul nodo

Siamo a pochi giorni dall'avvenuta riapertura delle scuole, in un contesto complessivo di trasporto pubblico nell'area metropolitana genovese **largamente insufficiente, sia gomma che ferro.**

Occorre che la **Regione intensifichi il servizio ferroviario in tutte le direttrici che interessano l'area della città metropolitana.** Il servizio ferroviario ha infatti un'importanza fondamentale non solo per l'ex provincia (e aree limitrofe come l'Oltregiogo, l'Alessandrino, l'Ovadese e l'Acquese) ma anche per la stessa area urbana della città, in particolare il Ponente cittadino.

Tuttavia, i progetti futuri rischiano seriamente di portare ad un peggioramento del servizio. Infatti, l'Accordo Quadro fra RFI e la Regione Liguria prevede che, quando sarà operativa la bretella ferroviaria tra Voltri ed il quadrivio Torbella, i treni Intercity e Regionali Veloci la percorreranno. **Questo comporta che i Regionali Veloci che oggi fermano a Sestri Ponente e talvolta in altre località non potranno più farlo,** il che costituirà di fatto, oltre che un disagio per gli utenti, nei fatti un taglio alle frequenze per questo importante centro, e molti sestresi che lavorano fuori circoscrizione così come chi lavora nelle fabbriche, nelle scuole o nei servizi di Sestri senza abitarvi, saranno indotti ad utilizzare il mezzo privato, contribuendo così ad incrementare il traffico e penalizzare ulteriormente il servizio AMT, con conseguenze negative complessive per il trasporto pubblico nel suo complesso e il rischio collasso della mobilità nel Ponente genovese.

Va tra l'altro notato che non essendo un instradamento diretto verso Genova Principe, ma i treni dovranno ripercorrere la val Polcevera verso Sampierdarena, non solo non vi sarebbe un vantaggio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza, ma IC e regionali veloci **entrebbero in conflitto con i treni della direttrice Busalla-Novi Ligure e Ovada-Acqui, ambedue direttrici bisognose invece di intensificazione del servizio e riduzione dei tempi di percorrenza.**

Ma questo non è l'unico elemento negativo che si porta dietro il progetto di lavori sul nodo, nato senza una visione organica "a monte" su quello che dovrebbe essere il servizio a cui si vuole tendere. **Andrebbe fatta una disamina complessiva e una valutazione dei correttivi da mettere in atto per far sì che i lavori sul nodo si traducano in un miglioramento del servizio,** quantitativo e qualitativo, e non, paradossalmente, in un peggioramento.

E appare **incomprensibile** se non del tutto assurda la scelta da parte della Regione, emersa sui media, **di non realizzare la fermata ad uso passeggeri nella zona di Terralba-San Fruttuoso,** che diventerebbe solo spazio di stazionamento di treni che si attestano al momento a Brignole. Non è solo questione di "disintasar" Brignole: si perderebbe così l'opportunità di fornire alla zona di Terralba-San Fruttuoso e parte di Albaro e San Martino l'accesso diretto ad un servizio ferroviario suburbano, e appare ingiustificata la motivazione che la zona verrebbe interessata dal prolungamento della metropolitana, opera fallimentare in termini di costi benefici per la mobilità genovese.

Ma il tutto si lega al ruolo di regia per **tutto** il trasporto pubblico, che la Regione dovrebbe svolgere e non svolge. E il un ruolo di regia non svolta riguarda anche AMT, che sta riducendo il servizio, portando una situazione già critica, specie nel Ponente genovese, ad un livello insostenibile per i cittadini.

Occorre che la regione intervenga affinché vi sia **un incremento complessivo del servizio, sia ferro che gomma,** in un contesto di coordinamento e integrazione oraria e tariffaria, **e non di concorrenza tra due aziende, Trenitalia ed AMT, ambedue sussidiate con soldi pubblici.**

Venerdì 19 settembre 2025