



Comunicato stampa

Positivo che la Sindaca abbia convocato i vertici AMT, ma non è solo un problema di gestione della comunicazione, ma di logica sbagliata del “piano di salvataggio”

Sicuramente apprezzabile che la Sindaca abbia convocato i vertici AMT. La gestione della crisi è stata fino ad oggi un esempio di dilettantismo e mancanza di trasparenza verso i cittadini. **Ma non è certo solo un problema di metodo e di mancanza di partecipazione, con la crisi affrontata come se fosse una questione “privata” tra azienda e vertici sindacali.**

E non si tratta solo di limitare o magari “attenuare” i tagli, che da quanto si prospetta sembrano privi di qualsiasi logica trasportistica, senza una valutazione sugli effetti catastrofici che avrebbero sull'utenza!

Il problema è la logica intrinseca del piano, che non ha come obiettivo il rilancio del trasporto pubblico - che è in crisi a Genova da anni ed ha perso utenza in misura impressionante - ma è invece **basato su un'ottica meramente finanziaria**. E il piano non è disastroso solo verso gli utenti - condannando la città ad una mobilità ancora più insostenibile di quanto non sia adesso - ma è fallimentare dal suo stesso punto di vista economico, perché (elaborato evidentemente da persone prive di adeguata cultura trasportica) non mette minimamente in conto le conseguenze dei tagli e dell'ulteriore perdita di utenza, che inevitabilmente porterà **ad ancora più degrado da traffico, degrado ambientale e ulteriore insicurezza stradale**, ma anche (e questo è l'aspetto se si vuole più paradossale) ad un **danno economico**, dal calo di ricavi da tariffa, che non viene nel piano considerato in alcun modo.

Occorre quindi una profonda ristrutturazione di tale piano: da piano di tagli (e aumenti tariffari) a piano di investimenti e rilancio.

Certo, tutto questo non è facile. Non perché sia difficile in sé, ma perché manca completamente una visione del tpl come asse portante della mobilità, sia a livello tecnico, che politico che urbanistico. Non solo nel passato, ma anche in chi oggi è preposto ad occuparsene in questa Amministrazione (quando il trasporto pubblico non sia visto addirittura come un problema).

C'è chi propone intermodalità con Trenitalia e nuove corsie gialle. Queste due cose sono importanti e necessarie, **ma non possono essere un modo furbesco per tagliare il servizio, nella logica aberrante che siccome ci sono i treni allora si possono tagliare i bus**. Riteniamo importante sottolineare come si tratti di due modalità di servizio che devono integrarsi, ma una non sostituisce l'altra (per fare un esempio la linea bus 1 tra Caricamento e Voltri effettua circa 50 fermate, mentre il treno tra Principe e Voltri ha solo 7 stazioni (in attesa della riapertura di via di Francia), per cui, pur essendo validissimo come collegamento veloce, non può competere con la capillarità del parallelo servizio su gomma. Quindi se non si tiene conto della distribuzione dell'utenza su due diversi vettori, avremo treni ancora più pieni e una quota di utenti che non potrà essere soddisfatta dal servizio ferroviario che invece passerà al mezzo privato, quando, tra l'altro, chi pianifica gli orari non riesce neanche a farli compatibili per l'interscambio e chiama “fermata di interscambio” una fermata a 200 metri di distanza da una stazione ferroviaria!

Fondamentale, inoltre, l'incremento delle corsie gialle, ma diventano ben poco utili per l'utente in una organizzazione del servizio come quella ipotizzata dal progetto degli assi di forza, caratterizzata da assurde rotture di carico, per non parlare delle **folli ipotesi di taglio delle linee che sono state prospettate dai media nei giorni scorsi**. Quindi, ben vengano le corsie gialle, ma con una **seria protezione del percorso e una seria semaforizzazione preferenziale**, che “politica” e “tecnica” (uffici comunali) non hanno mai voluto fare, anche dove la corsia c'era già e bastava fare questo per renderla più efficiente.

Va poi detto, che in uno scenario di decremento del servizio diventa molto poco “vendibile” ai genovesi un incremento delle corsie gialle, che in ogni caso, per essere fatte come si deve, necessitano di una pianificazione accurata per risolvere incroci e “colli di bottiglia”. Infine, esse portano beneficio limitato al **servizio extraurbano, che è uno dei gravi nodi del piano di salvataggio**.

Innanzitutto occorre mettere non solo nel cassetto i tagli, ma anzi fare l'opposto, incrementando il servizio, con interventi mirati e coerenti.

E quindi **occorre investire per rilanciare**. La regione può avere un ruolo importante in questo, **ma a fronte di un servizio migliore, non peggiore**. E non si pensi ad un soggetto forte come Trenitalia quale soggetto decisore anche per la gomma, quando fino ad oggi la Regione non è stata in grado, come committente, di essere protagonista e ha delegato più di una volta la pianificazione a Trenitalia.

Ma - **ed è una conditio sine qua non per un reale rilancio** - **chi è causa o concausa del disastro fino ad oggi** (che non è certo solo dell'ultima Amministrazione, ma degli ultimi decenni) **sia a livello politico che tecnico, non può più avere il diritto di essere decisore anche del futuro di tutti i cittadini.**

Ci vuole, insomma, anche un “ricambio di teste”.

Genova, 30 agosto 2026