

## Filobus a Genova, si partirà da centro e Marassi. I comitati pro tram: “Una sconfitta per la città”

di **Fabio Canessa**

07 Agosto 2020 - 18:52



**Genova.** “Se non perdiamo tempo **possiamo partire nel 2021 e finire tutto entro il 2025.** Io sarei per iniziare dal **centro**, che è la parte più facile da realizzare perché c’è già la linea e molti percorsi sono già riservati. E poi **corso Sardegna e Marassi**, che appartengono allo stesso asse”.

È il *mobility manager* genovese **Enrico Musso** a tracciare in previsione le prime mosse del progetto filobus che il governo ha appena approvato promettendo uno **stanziamento di 471 milioni.** Una cifra storica per la città, che consentirà anzitutto di rinnovare gran parte del parco mezzi, e poi - è quanto ha promesso Bucci - di rivoluzionare l’intera rete di trasporto pubblico.

“**Bisogna partire immediatamente** con la conferenza dei servizi, non possiamo prenderci un anno di vacanza - incalza Musso -. Dobbiamo tenere conto di possibili ricorsi, pandemie, mille ostacoli sul percorso. Si cominci subito a bandire le gare per la progettazione e l’esecuzione dei lavori. E nel frattempo pensiamo già all’aspetto della comunicazione e della partecipazione, per evitare che questo progetto dia l’impressione di non essere condiviso”.



Tra infinite critiche, dibattiti, tentativi più o meno dichiarati di “sabotaggio” al ministero alla fine quei soldi arriveranno. All’inizio il governo giallorosso riuscì a bloccare i finanziamenti facendo leva sulla mancanza di un progetto vero. Poi le carte sono state inviate e a quel punto, visto che la proposta del Comune di Genova rispettava tutti i requisiti della *call*, il via libera è stato inevitabile. Sia pure con una serie di **osservazioni** che adesso la giunta Bucci cercherà di recepire anche se non rappresentano un vincolo per l’erogazione dei fondi.

“C’è anzitutto la raccomandazione di **aumentare ulteriormente la quota di percorso riservato**, e certamente dovremo andare nella direzione di aumentare le corsie gialle altrimenti i filobus non serviranno a nulla”, ammette Musso. Nulla osta alla richiesta di prevedere il capolinea di Ponente a **Voltri** anziché a Pra’, anche se “in quel modo si ridurrà un po’ la frequenza”. Tra le righe il governo ha fatto capire che arriverà una deroga al codice della strada per far circolare i **mezzi da 24 metri**: al momento il Comune ha previsto 123 milioni per 145 vetture da 18 metri, ma l’obiettivo sarà ottenere più soldi per acquistare filobus più capienti.

E poi la **spinta alla pedonalizzazione** che ha già fatto infuriare la Lega sull’onda delle prevedibili barricate dei commercianti. “Ma il Mit non ha fatto altro che ribadire le linee guida che noi stessi abbiamo confermato nel Pums - argomenta il *mobility manager* -. È chiaro che **non possiamo chiudere il centro alle auto dall’oggi al domani**. Ci sarà una serie di misure graduali, dalla ztl alle zone 30 alla regolamentazione dei veicoli merci, per rafforzare il più possibile il filtro ai mezzi privati”.

Il primo intervento potrebbe essere proprio quello su **via XX Settembre**, che dovrà diventare una strada riservata a mezzi pubblici, bici e pedoni con l’istituzione di una zona a traffico limitato che comprenda le traverse come via Galata. Niente auto in via XXV Aprile e via Roma, misura che il Comune caldeggia da tempo. E poi, aggiunge Musso, razionalizzazione nella zona di Caricamento e piazza Cavour per evitare i percorsi inutili (ad esempio il giro da via Turati per raggiungere il parcheggio del Porto Antico).

Per i comitati e le associazioni che si erano battuti **a favore del tram**, l’assegnazione dei finanziamenti non è un motivo di gioia. “**Ha perso la città** - commenta **Fiorenzo**

**Pampolini**, coordinatore del movimento *Tramday for tramway* -. Su assi di forza con una domanda di carico molto elevata è **del tutto inutile creare dal nulla una infrastruttura di pali e rete aerea** per far circolare dei mezzi che hanno una capacità di carico uguale se non inferiore agli attuali bus. La gestione dei filobus poi costa un euro in più a chilometro rispetto al bus, per cui, convertendo come da progetto circa 5 milioni di chilometri da autobus a filobus, Amt avrà ogni anno un aggravio di bilancio di 5 milioni di euro, per compensare i quali si ipotizza di tagliare 1 milione di chilometri all'anno su altre linee”.

“Inoltre - prosegue Pampolini - come dimostrato dalla linea filoviaria 20 in servizio dal 2008, **le corsie riservate sono molto aleatorie e non producono quell'attrattività auspicata dal progetto**, anche perché con la capacità del filobus, sarebbe matematicamente impossibile assorbire nuova utenza. Basti pensare a piazza Galileo Ferraris, dove i passeggeri di sei linee di autobus per andare a Brignole o in centro dovranno trasportare su un mezzo da 18 metri. In tutta questa vicenda, **l'unica a trarne vantaggio sarà l'azienda che si aggiudicherà la commessa di 145 filobus**. Un record al quale solo noi potevamo pensare, fuori dal tempo e fuori dal mondo”.

Per **Alberto Pandolfo**, consigliere comunale e coordinatore metropolitano del **Partito Democratico** che **aveva firmato una lettera per dire no al progetto**, si tratta oggi di **“una notizia positiva**, qualcosa su cui intanto possiamo lavorare. Quando arriva denaro a Genova ci soddisfa. C'è insoddisfazione per alcuni elementi. Governano loro e hanno fatto delle scelte, ma lo strumento deve essere più capacitivo. Purtroppo questa vicenda evidenzia l'incapacità progettuale del Comune di Genova e della Regione Liguria”.

“È un'occasione persa per realizzare qualcosa di futuribile - lamenta invece il capogruppo M5s a Tursi **Luca Pirondini** -. I filobus sono autobus e non sono più attrattivi. Bucci aveva sempre detto di essere a favore del tram, non capiamo perché abbia chiesto altro. Il governo ha aiutato il più possibile il Comune ad avere questi finanziamenti, quindi il sindaco dovrebbe ringraziarlo anziché lamentarsi. A parti inverse non sarebbe arrivata una lira”.

*Foto di copertina Carmelo Mulè*