

Intervista a Marco Doria candidato Sindaco al Comune di Genova sui temi della mobilità

Premessa:

Abbiamo chiesto a Marco Doria, candidato indipendente per la coalizione di Centro Sinistra, una intervista per conoscere i suoi indirizzi di Programma sui principali temi della mobilità cittadina.

L'intervista ci è stata gentilmente prontamente concessa nell'ambito di un incontro cui hanno preso parte anche rappresentanti di altre testate/associazioni. Per tale motivo, vista la ristrettezza dei tempi disponibili, Doria ha preferito rispondere liberamente sulla base dell'articolato elenco scritto di domande che gli avevamo sottoposto, limitando, di necessità, la possibilità di interlocuzione dialettica. Per tale motivo, non trovate in questa intervista la abituale forma colloquiale domanda-risposta.

In ogni caso, riteniamo che quanto emerso dall'incontro, come in seguito fedelmente riportato, risponda comunque ugualmente bene all'esigenza di inquadrare correttamente e compiutamente gli indirizzi di Marco Doria sui temi posti dall'Associazione.

Buona lettura.

Associazione Metrogenova.

Mobilità urbana complessiva e ruolo del trasporto pubblico

Un obiettivo prioritario nella gestione della città deve essere quello della valorizzazione del trasporto pubblico locale, in quanto obiettivo obbligato, non possiamo fare altrimenti: se non si incentiva il trasporto pubblico il sistema non regge, in particolare in una città strutturata come Genova, e si va verso la paralisi.

Il trasporto pubblico deve avere un'azienda, un sistema industriale, che sia in grado di erogare un servizio funzionale; oggi a Genova operano due soggetti, AMT e FS, soggetti per i quali vanno sviluppate opportune azioni di integrazione e collaborazione, a partire da quanto già oggi avviene con il biglietto integrato, risultato apprezzabile e non banale.



Metropolitana – Ferrovia urbana (Metropolitana di superficie) – Corsie preferenziali

Marco Doria si dichiara assolutamente favorevole a che si realizzino al più presto tutte le opere infrastrutturali e le scelte strategiche di miglioramento e valorizzazione del trasporto pubblico locale in tutte le sue forme e in tutti i vettori: dal completamento della

metropolitana a Brignole, imminente, al completamento dei lavori di potenziamento del nodo ferroviario, onde consentire di dedicare una coppia di binari della litoranea da Ponente alla mobilità urbana, alla realizzazione di corsie protette e assi preferenziali per il mezzo pubblico; per quest'ultimo aspetto, deve essere obiettivo del prossimo quinquennio individuare in quali parti della città attivare corsie preferenziali per il mezzo pubblico che possano aumentare la velocità commerciale di esercizio per i mezzi di AMT.

Specificamente per la metropolitana, Doria si dichiara favorevole ad estensioni e prolungamenti; tuttavia, essendo ben conscio della portata degli investimenti, ritiene prioritario risolvere il problema del reperimento dei fondi, a cominciare da quelli, imminenti sia per la Metropolitana che per la Ferrovia Urbana, per l'acquisizione di nuovi treni, tali da non vanificare la disponibilità di nuovi binari con frequenze inadeguate.

Per questi investimenti occorrono risorse economiche ingenti, che non possono essere e non sono risorse del Comune. Tali risorse derivano da politiche nazionali di settore che puntano ad individuare nel trasporto pubblico un cardine del nostro sistema, per vivere nell'unico modo accettabile, e dunque meglio di come oggi accade. Eventualmente, anche risorse private nella forma della "Finanza di progetto" (project financing) (N.d.R.: vedasi anche considerazioni in merito alla Tranvia Val Bisagno).

Tranvia della Val Bisagno

Marco Doria ritiene fondamentale poter disporre di una linea di trasporto pubblico specifico in Val Bisagno

adeguata alla forte domanda: la tranvia sembra essere, adesso, la soluzione più percorribile, ma anch'essa, come in altri ambiti, richiede finanziamenti che non sono attualmente alla portata del Comune. Su questo, si riserverebbe di verificare un domani l'eventuale esistenza di possibilità diverse di reperire risorse, quali forme di Finanza di progetto; ritiene tuttavia prematuro, senza accurate verifiche con il supporto di tecnici, dare oggi per acquisita una tale possibilità.

AMT

Per Doria, la situazione AMT è molto preoccupante; le cause sono da attribuire, a suo avviso, in via prioritaria al taglio di risorse operato sul Fondo Nazionale per i Trasporti che si ripercuote a catena sulle Regioni, I Comuni e le singole Aziende. Un primo rimedio, sarebbe quindi quello di cercare di ottenere una diversa allocazione dei finanziamenti a livello centrale, ma è anche doveroso cercare di fare il possibile a livello locale, sapendo che è difficile pensare di risolvere le criticità o solo aspettando maggiori risorse dallo Stato, o solo intervenendo a livello locale, ma occorrerebbe invece poter operare su entrambi gli ambiti.

AMT presenta criticità dovute, ad esempio, alla struttura del personale, con una quota percentuale eccessiva di non addetti alla guida: occorre quindi intervenire, con la gradualità necessaria e in un continuo rapporto con le OO.SS. dei lavoratori, che devono e sono in grado, a suo giudizio, di prendere atto della gravità della situazione, al fine di conseguire una politica del personale meglio orientata alle effettive esigenze del servizio.

Anche se non così facile a farsi come a dirsi, Doria ritiene che si potrebbero ottenere benefici da un'aggregazione intelligente tra le aziende di trasporto (urbano ed extraurbano della provincia), nel quadro di un percorso di riorganizzazione progressiva che, partendo da AMT ed ATP, possa gradualmente arrivare ad interessare l'intera organizzazione del trasporto pubblico a livello regionale. L'integrazione AMT - ATP è dunque, secondo Doria, la via da percorrere, anche se, avverte, non necessariamente una semplice opera di fusione, se non accompagnata da un valido processo di integrazione intelligente, può garantire quei benefici sull'efficienza aziendale e sulla qualità del servizio che sono attesi.

“Grandi opere” stradali e ferroviarie

Doria non è di per sé contrario alla modernizzazione delle infrastrutture con la realizzazione delle cosiddette “grandi opere”; occorre tuttavia, a suo avviso, verificare caso per caso.

Esprime una valutazione favorevole per il potenziamento del nodo ferroviario, per il nuovo nodo stradale di S. Benigno e per la strada a mare Sampierdarena-Cornigliano che, a suo giudizio, dovrebbe proseguire quanto meno fino a Sestri Ponente, liberando così le vie dei quartieri dal traffico di scorrimento che causa notevole degrado ed inquinamento.

E' favorevole alla realizzazione del Terzo Valico, innanzitutto perché opera su rotaia, in grado di ospitare traffico altrimenti smaltito su gomma, e poi perché è favorevole ad infrastrutture che consentano di ridurre i tempi di percorrenza tra Genova ed il suo hinterland, in Italia ed oltre, in un asse

che considera vitale per la mobilità delle merci, ma anche per quella dei passeggeri tra Genova e Milano. Naturalmente è un'opera che andrà seguita con attenzione, particolarmente sotto l'aspetto dell'impatto ambientale. Tuttavia, sottolinea Doria, si tratta di un'opera che prevede tempi necessariamente lunghi, (N.d.R.: 2022-2025) ed un costo notevole, sui 6 Mdi di Euro: a breve-medio termine occorrerà quindi adottare tutte le strategie necessarie per migliorare l'utilizzo delle attuali linee di valico sia per il traffico passeggeri che per quello merci, in attesa del completamento del Terzo Valico.

Sulla Gronda Autostradale di Ponente Marco Doria non esprime un giudizio positivo in quanto ad un'esigenza reale, migliorare la mobilità del sistema genovese, la gronda risponde in un modo “vecchio”, ovvero proponendo un ulteriore tracciato autostradale in un territorio che è già segnato da numerosi manufatti. Una risposta che, inoltre sarebbe solo parziale e non risolutiva rispetto al grande problema della mobilità urbana del Ponente mentre, secondo Doria, con la realizzazione in tempi brevi delle opere già considerate (riassetto sistema ferroviario, anche con i nuovi treni, strada a mare sino a Sestri), si potrebbero forse ottenere risultati analoghi o migliori.

Tuttavia, egli e la coalizione che lo sostiene non intendono fermare l'iter amministrativo già avviato per la progettazione dell'opera, ma monitorare attentamente i prossimi passaggi tecnici: le risposte della Società Autostrade alle osservazioni ministeriali e, se soddisfacenti, il procedimento di VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale), processo che non si prevede duri meno di due-tre anni. A giudizio di Doria, tuttavia, anche qualora la VIA desse risposta positiva, permarranno

due importanti aspetti da considerare: 1) un obiettivo impatto ambientale, paesaggistico e sociale per nuovi viadotti da insediare in strette valli già in parte compromesse e che sarebbero segnate da ulteriori colate di cemento e 2): i tempi tecnici per il completamento di questi processi (tre - quattro anni) dovrebbero consentire all'Amministrazione di poter rapidamente valutare, al termine di essi, gli effetti sulla mobilità apportati dalle nuove opere, ferroviarie e stradali, nel frattempo realizzate. A quel punto sarebbe possibile, sulla base di dati di traffico attendibili ed aggiornati, che tengano conto di tale nuova situazione, valutare anche l'opzione zero, come peraltro richiesto dall'osservazione N° 6 del Ministero dell'Ambiente, e dare l'avvio all'opera solo in caso di comprovata necessità.

Mobilità privata e parcheggi

Relativamente all'opportunità di mantenere o meno le aree blu nelle diverse zone della città, Marco Doria evidenzia di non avere ancora gli elementi per fornire una risposta puntuale a tale questione, senza il supporto di valutazioni tecniche. Tuttavia, l'indirizzo strategico dovrebbe essere quello del disincentivo dell'utilizzo dell'auto privata soprattutto nelle aree del centro città, favorendo dunque i parcheggi di interscambio a tariffe agevolate.

Rispondendo a domanda posta da altro interlocutore, Doria non ritiene percorribile e praticabile un declassamento a tangenziale urbana senza pedaggio della tratta autostradale Voltri-Nervi.

Intervista raccolta da Paolo Carbone e Luigi Piccardo il 23 marzo 2012
Si ringrazia il Prof. Marco Doria per la gentile collaborazione