

Intervista a Paolo Pissarello: **Assessore alla mobilità del Comune di Genova**



Il vicesindaco con delega alla mobilità sostenibile Paolo Pissarello ha recentemente parlato del futuro della mobilità genovese con lo staff di Metrogenova dimostrando di avere le idee chiare e una visione organica della mobilità proiettata anche molto in là nel tempo con una lungimiranza difficile da trovare in altri amministratori pubblici. Purtroppo anche lui si deve scontrare con le problematiche della cronica mancanza di finanziamenti per le infrastrutture che non è solo locale ma nazionale e degli iter d'approvazione sempre eccessivamente lunghi e contorti. Nonostante gli evidenti limiti che le finanze gli impongono non ha esitato a ricercare, insieme al suo omologo alla regione Merlo (che è in procinto di passare al governo del porto di Genova), dei sistemi creativi per trovare i fondi necessari per i progetti in atto e futuri. Parliamo di 167 milioni di euro che si ha intenzione di richiedere ai ministeri competenti dirottando fondi già stanziati a vario titolo per opere da realizzare nel territorio ligure, quindi senza in realtà chiedere un euro in più allo stato che attualmente non ha più fondi destinati a Genova. Speriamo che nonostante le traversie politiche che sta attraversando il nostro paese, l'iter di questi finanziamenti non si fermi e permetta di farli arrivare il prima possibile in città. Paolo Pissarello potrà, insieme alla sindaco Vincenzi, dare la svolta definitiva alla mobilità di Genova? noi speriamo di sì e daremo il nostro contributo affinché i progetti e ipotesi di cui leggerete possano diventare realtà.

Abbiamo letto sui giornali e sulla bozza del PUM che il Comune non intende proseguire l'espansione della metropolitana verso la Valbisagno. I finanziamenti già concessi da parte statale per tale estensione andranno persi oppure è vostra intenzione richiedere un loro spostamento per altri progetti legato alla metropolitana come l'estensione verso Canepari, il nuovo deposito o l'acquisto dei 14 treni necessari per l'arrivo della metro a Brignole?

Voi avete impostato correttamente le vostre domande sul Piano Urbano della Mobilità, il documento su cui stiamo lavorando che sarà l'elemento quadro che definirà la cornice all'interno della quale dovranno stare le scelte sulla mobilità genovese. Quindi è importante che su questo documento si riesca ad avere il massimo confronto e approfondimento perché proietterà negli anni tutti gli sforzi per realizzare effettivamente infrastrutture valide per la città. Il PUM ha alcuni architravi, uno di questi è l'impegno sul trasporto pubblico che dovrà essere soprattutto su ferro con gli autobus che diventeranno d'adduzione per le linee portanti che saranno sui binari.

Logicamente dentro il PUM c'è la metropolitana come elemento forte perché dobbiamo arrivare alla conclusione di quella che è la tratta portante della nostra linea. Fino a che non arriveremo a Brignole avremo una linea che purtroppo non riesce ad esprimere le sue potenzialità. Ci attendiamo molto dalla metropolitana nel momento in cui riusciremo a interconnettere le stazioni ferroviarie e il nodo di Brignole collegato con gli altri punti vitali della mobilità genovese. Quindi metropolitana come sforzo principale dei primi anni di questa am-

ministrazione per poter vedere funzionante la tratta Brin-Brignole. La concentrazione su questo lascia la parte di prosecuzione a decisioni conseguenti che sono da una parte il superamento di Brin e l'interconnessione con la rete ferroviaria a Canepari o Rivarolo e dall'altra la prosecuzione a Terralba. In entrambi i casi questo vuol dire dover fare un accordo con le ferrovie per l'uso dei sedimi ferroviari. Quello che sicuramente tenderemo ad escludere anche con il PUM è l'ulteriore scavo, ovvero la prosecuzione in sede sotterranea. Non abbiamo i tempi, non abbiamo i denari e soprattutto riteniamo che il vero lavoro della metropolitana sotterranea si esprima nella tratta Brignole-Brin. Siccome c'erano già dei finanziamenti abbiamo fatto un passaggio in questi giorni con i Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture dove abbiamo deciso una ricognizione di tutti quelli che sono, a qualsiasi titolo, i finanziamenti che interessavano la metropolitana per cercare di concentrarli sull'effettiva conclusione della tratta fino a Brignole. Non solo delle opere di costruzione ma anche per l'acquisto delle vetture necessarie a realizzare un servizio che sia degno di una metropolitana, questo vuol dire un numero di carrozze sufficiente a offrire tempi di frequenza molto ravvicinati perché noi ci aspettiamo un gran carico e non si può pensare che una persona che si presenta all'utilizzo di una metropolitana aspetti un quarto d'ora. Questo vuol dire 14 treni in più che è un investimento assolutamente importante. Io e l'assessore regionale Merlo stiamo collaborando con i Ministeri dei Trasporti e delle Infrastrutture perché anche da parte loro si vuole vedere anche per Genova un risultato e quindi una linea degna del nome di metropolitana.

Ma ormai non siamo già in ritardo per avere i treni nuovi in tempo per l'inaugurazione del 2010 visto che per avere il primo esemplare ci dovrebbero volere circa tre anni?

Sì, i tempi sono molto stretti. Abbiamo fatto delle verifiche per vedere se era possibile fare un gruppo di acquisto comune con Napoli visto che ha una linea identica alla nostra, ho incontrato il vicesindaco della città partenopea proprio il mese scorso. Questo potrebbe far recuperare parecchio tempo sulla progettazione ma il problema, anche da parte loro è quello dei denari. Quello che a me piacerebbe sarebbe di pensare a un sistema di treni omogeneo, con infrastrutture così importanti non bisogna ragionare a breve ma avere anche una proiezione per quelli che saranno gli interventi negli anni futuri. Quindi la metropolitana va vista in un insieme che comporta anche la liberazione dei due binari ferroviari sulla fascia costiera e quindi di una forte integrazione tra i due sistemi che addirittura mi piacerebbe fossero la stessa cosa e lo stesso anche per i tram, non dico di avere lo stesso mezzo ma che fossero tutti di famiglie di mezzi che possano rendere più facile e migliore il servizio. E se questo avviene anche la manutenzione può essere fatta in modo omogeneo. Quello che ho imparato praticando le aziende di trasporto da un po' di anni è che i sistemi di manutenzione sono fondamentali per la qualità del servizio. Io posso pure dire che offro un servizio di un certo tipo ma se ho disfunzioni, interruzioni, recuperi di macchina da fare metto in crisi il sistema di trasporto. Quindi per avere qualità e quindi la certezza dei passaggi che comporta mezzi più puntuali, meno carichi, più puliti è importante avere di un sistema di manutenzione che possa avvalersi di economie di scala derivate dall'omogeneità dei mezzi.

E' troppo tardi per pensare a un sistema di metrotram che possa valorizzare gli investimenti già compiuti fin'ora e velocizzare le opere?

Non è troppo tardi, questa è una riflessione che è in corso. Il problema dell'altezza delle banchine è sicuramente un problema grosso per parlare di metrotram ma per parlare di metrotreno nella logica nella logica del futuro utilizzo dei due binari ferroviari, assolutamente no. Quindi sarebbe di estremo interesse poter pensare a un sistema, fatto non solo di carrozze ma anche di armamento e segnalamento omogeneo, se non lo stesso tra quella che sarà la linea costiera che verrà fuori dopo le ferrovie avranno realizzato il nodo ferroviario di Genova e l'attuale metropolitana. Parliamo del 2015 come data spartiacque. Se per quella data noi non avessimo solo due binari ferroviari ma due binari assolutamente omogenei con il sistema metropolitano sarebbe un ottimo obiettivo da raggiungere perché si verrebbe a creare un sistema di metropolitana in parte in superficie, in parte in sotterranea di qualità. E' un punto di svolta fondamentale per quello che sarà il futuro della mobilità genovese. Noi in tutti questi anni abbiamo investito nella metropolitana in sotterranea nel cuore della città, d'altra parte attraversarla in superficie sarebbe stato impossibile in una logica di metropolitana, ma ora abbiamo questa straordinaria possibilità di poter proseguire fino a Voltri in superficie.

Avete già preso contatto con le ferrovie per perseguire questa ipotesi?

Abbiamo iniziato incontrando l'amministratore del gruppo delle Ferrovie Moretti con cui abbiamo concordato una serie di punti che dovranno essere affrontati per arrivare in tempi brevi a un protocollo d'accordo. Ci

sono tanti temi sul tavolo, dalle aree all'utilizzo di queste tratte come metropolitana. E' un lavoro in cui è coinvolta naturalmente anche la Regione con un lavoro congiunto con l'Assessore Merlo e tutti ci rendiamo conto che è un'opportunità straordinaria quella di passare da un uso ferroviario ad un uso metropolitano di queste tratte. E' un momento di svolta notevole che ci potrebbe consentire di avere una porta nel ponente a Voltri, una nella Val Polcevera a Pontedecimo mentre sul levante non possiamo fare lo stesso discorso perché i tempi della galleria da Terralba a Pieve Ligure sono assolutamente incerti. Proprio per questo a levante pensavamo di orientare gli sforzi sulla tranvia in modo di poter trasformare il 17 in un sistema in sede propria che sia portante per le zone attraversate. Questo consentirebbe una effettiva e importante risposta che poi verrebbe completata e arricchita successivamente da una linea costiera di metropolitana. Noi dobbiamo iniziare a pensare lontano, chi nell'80 ha iniziato a lavorare alla metropolitana ha pensato si potesse realizzare in pochi anni, invece ne sono passati trenta, purtroppo per una serie di difficoltà di vario ordine e grado i tempi si sono rivelati così lunghi. Io credo che i tempi di decisione sulla realizzazione delle infrastrutture ora non saranno eccessivi ma purtroppo i tempi di effettiva costruzione, come la galleria fino a Pieve, temo saranno molto lunghi. Noi abbiamo la straordinaria opportunità del 2015 a cui dobbiamo arrivare preparati, con la corretta impostazione fin da adesso. Se io dovessi disegnare quale sarà la mobilità nella città da adesso al 2015 credo che la presenza di sistemi su ferro sarà portante.

Qual è l'obiettivo principale che si vuole perseguire per migliorare la fruizione del trasporto pubblico da qui al 2015?

L'obiettivo principale è quello di riuscire a far sì che un cittadino da Voltri, Pontedecimo, Prato e Nervi in un arco di tempo di 15 minuti può essere in centro, con una frequenza dei mezzi di cinque minuti.

E come pensate di arrivare a questo risultato?

Senza i lavori del nodo ferroviario non avrei proprio nessuna speranza di arrivare a questo obiettivo. Anche se chiedessimo alle ferrovie di fare uno sforzo e aumentare i treni arrivando a una frequenza "vera" di quindici minuti rimarrebbero i problemi sull'affidabilità dei convogli e le interferenze con i treni regionali e nazionali. Avremo una situazione così "tirata" che il risultato sarebbe di dare molto disservizio agli utenti. Ovvio che tutto questo deve essere un lavoro che deve svolgersi insieme alla regione, perché muoversi bene a Genova è un punto fondamentale per lo snodo della mobilità regionale perché poi c'è il tema della ferrovie regionali e dell'integrazione delle aziende liguri di trasporto, discorso che ci vede estremamente interessati.

Entro quando potremo vedere iniziare i lavori del nodo ferroviario? Sono già stati rimandati di quasi due anni rispetto al calendario originale, non c'è il rischio di dover attendere ancora troppo tempo? Come può il Comune far pressione affinché i lavori inizino e terminino nei tempi concordati?

Nell'accordo che andrà redatto con le ferrovie c'è ovviamente la realizzazione di questi lavori che al momento sono nella fase progettuale esecutiva e credo che per il 2009 si potrà vedere l'inizio dei lavori, penso da Voltri, ma questo non è ancora deciso. Questa volta ci siamo davvero perché le ferrovie hanno un certo interesse, visto che sono diventate un operatore terminalista del porto, a rendere più efficiente il nodo genovese perché hanno tutto l'interesse a portare velocemente i container oltre l'appennino. Oggi c'è una convergenza di tutti verso un efficientamento del sistema ferroviario genovese e quindi l'opportunità è grande per ogni soggetto interessato.

Quindi si potrà dire che al termine dei lavori avremo più linee di metropolitana...

Io soffrivo un po' pensando alla linea metropolitana da sola, appesa... le linee metropolitane funzionano se sono rete, non se sono una linea per contro suo che qualcosa magari fa ma non cambia certo il volto della mobilità in una città come Genova. Se io invece inizio a vedere la stazione FS di Principe collegata direttamente con la metropolitana attraverso il famoso tunnel che verrà realizzato con i lavori di ristrutturazione della stazione (che dovrebbero finalmente partire a breve) e a Brignole creiamo un interscambio con il tram per la val Bisagno e con la linea costiera, allora abbiamo veramente un sistema che permette di muoversi con facilità. Dobbiamo perseguire questo risultato con tutte le nostre forze perché è un cambiamento totale della mobilità genovese. Un cittadino deve avere certezza di tempi di trasferimento, se si rovescia un camion in autostrada io devo poter comunque andare a lavorare. Invece oggi basta che succeda un fatto, anche estraneo alla città sull'autostrada che blocca mezza Genova e m'impedisce di muovermi. Attualmente non ho

altra possibilità che mettermi su un bus e sperare che tutto vada bene, ma basta una macchina in seconda fila e questo inizia a viaggiare in modo irregolare.

Quindi l'offerta di trasporto pubblico è destinata a crescere in maniera esponenziale?

Io ho sempre sostenuto che il trasporto pubblico deve crescere, non deve diminuire; quando ci sono tagli di linee è una sconfitta. E' vero che ci sono delle operazioni che razionalizzano le linee e in alcuni casi questa erano una necessità, cosa che ormai spero superata ma in ogni caso si riducono opportunità e quindi s'ingenerano comportamenti che inducono ad abbandonare il mezzo pubblico per passare al mezzo privato. Per evitare questo l'offerta deve aumentare, sia su gomma che su ferro. Non possiamo perdere l'opportunità di trasformare in metropolitana la ferrovia, serve concentrazione di energie, sia istituzionali che di partecipazione dei cittadini. Noi andiamo a ridisegnare un sistema di mobilità che deve essere perfettamente adattato a una riorganizzazione della città. Nel momento in cui abbiamo due linee di metropolitana invece che ferroviarie possiamo anche pensare a un numero di stazioni completamente diverso da quello attuale, aggiungendo una fermata tra ognuna delle attuali, raddoppiando il loro numero creando l'occasione di recupero e di una riorganizzazione dei quartieri che possono cambiare in meglio.

Fin'ora si è stati poco attenti alla raggiungibilità con il mezzo pubblico quando si sono creati poli d'attrazione come può essere un anagrafe, un ufficio delle imposte, un ospedale. La Fiumara è un polo d'attrazione fatto non solo di persone che vanno a fare gli acquisti ma c'è anche una casa della salute, un Arpal, l'agenzia delle Entrate, l'Ansaldo, la Selex, Alcatel. A tutte queste realtà devo dare dei servizi di mobilità all'altezza, questo dovrebbe essere prima di tutto perché dobbiamo creare le condizioni affinché le attività produttive restino o s'insedino a Genova. La nostra città offre tante belle cose, perché una società deve avere la sede nelle nebbie e nel freddo? noi abbiamo perso molte sedi importanti ma dobbiamo anche pensare che la raggiungibilità è fondamentale per un'azienda, bisogna dare certezze negli spostamenti. Mi piace dire che il mio obiettivo è far muovere i genovesi come si muovevano all'inizio del novecento. Se io riuscissi a dare ai genovesi tempi di spostamento uguali a quelli che avevano cento anni fa avrei ottenuto un grosso risultato. Una volta c'era una rete di tram capillare che permetteva tempi certi perché non c'era traffico e quindi non aveva interferenze. Oggi noi siamo arretrati in maniera esagerata perché l'automobile ha dato questa sensazione di ebbrezza di libertà, sono solito dire che quelli della mia generazione sono nati con le ruote invece delle gambe, però le città non sono state capaci di sostenere questa aggressione dell'automobile.

L'automobile è sicuramente da utilizzare in maniera diversa da come è stata usata in passato. Va usata con intelligenza quando serve. E quando serve davvero devo poterla usare senza stare in coda. Oggi invece siamo alla perversione, uso la macchina perché è mia abitudine usarla e faccio delle cose da matti, sto seduto un ora e mezza in coda quando a piedi magari impiegherei di meno.

Cosa può fare il Comune per cambiare queste abitudini ormai consolidate?

Deve fornire servizi. Io non posso pretendere che le macchine non vengano utilizzate se non dò servizi. Nel momento in cui io potrò offrire alle persone la possibilità di potersi spostare con certezza di tempi e con una qualità decente potrò chiedere di non usare l'auto e se qualcuno la volesse usare a quel punto dovrà sostenere degli oneri. Stiamo lavorando ai sistemi dei crediti di mobilità perché vorremmo usare un sistema un po' più flessibile di quelli in uso a Milano o Londra. Con questo sistema ogni volta che uno vuole prendere l'auto a quel punto potrebbe fare la riflessione se gli conviene usare i suoi crediti o se invece ne può fare a meno. Non impedisce l'uso dell'auto ma lo rende più consapevole, se io faccio ragionare l'automobilista ogni volta che vuole usare l'auto se davvero gli è necessaria, ottengo il mio risultato. Perché devo impedire a chi sta sulle alture di usare la macchina per andare al supermercato? che la usi pacificamente ma non devo pensare che per abitudine posso arrivare in piazza De Ferrari e mollare lì l'automobile, magari anche in seconda fila perché ho sempre fatto così.

Sarà dura convincere gli automobilisti incalliti...

Vengono sottovalutate le conseguenze dell'uso allegro delle automobili, il parcheggio in divieto di sosta, le doppie file che in realtà creano delle turbolenze nel traffico terribili. "Cosa volete che sia fermare l'auto cinque minuti in doppia fila perché devo andare a fare l'acquisto?", io vorrei poter misurare cosa costano quei cinque minuti alla collettività perché per il tempo di sosta la strada è ridotta della metà, soprattutto per i mezzi pubblici questo significa accumulare secondi che vogliono dire che il bus dietro mi raggiunge il mezzo davanti, mi forma il convoglio. Il primo mezzo è stracarico e il secondo vuoto e la percezione del servizio è

orrenda. Basta avere lungo il percorso cinque di queste "turbolenze" e la regolarità del servizio mi salta. E' questo che non si riesce a far capire, forse nessuno glielo ha mai spiegato. E' esattamente come in autostrada se si blocca un mezzo si formano dieci chilometri di coda, solo che in città si ha meno la percezione immediata dell'incolonnamento rispetto all'autostrada e allora non ci si pensa.

L'introduzione del tram che la vostra giunta vuole riportare in città potrebbe essere l'occasione per dare maggior consapevolezza agli automobilisti visto che dovranno essere rivisti tutte le strade lungo il suo percorso.

I tempi cambiano, cambiano le decisioni. Noi l'abbiamo levato nel 1966, tra l'altro l'ultima linea era in Val Bisagno, così hanno fatto molte altre città italiane. Negli ultimi anni in molte città europee è stato reintrodotta anche perché le moderne tranvie hanno fatto dei passi da gigante. Oggi è forse il più flessibile dei mezzi perché è ad alta capacità ed è a basso impatto ambientale. Per l'organizzazione di un servizio oggi il tram è uno strumento molto adatto. Noi pensiamo al tram come un momento di riorganizzazione del territorio perché il tram dà questa grossa possibilità d'intervenire non solo quello che è processo di mobilità con dei tempi certi perché ti muovi in sede propria e con maggior confort di viaggio e velocità ma soprattutto imponi una riorganizzazione del territorio che attraversi. Fornisci un servizio molto capillare rispetto alle linee metropolitane, il tram è porta a porta e così deve essere, si deve muovere nel quartiere e lo deve attraversare tra le case. Oggi giorno le tipologie di mezzi non sono così invasive come al passato, ci sono meno vibrazioni e meno rumore e questo permette di attraversare i quartieri cogliendo l'occasione per riorganizzare in meglio gli spazi con un maggior spazio pedonale e meno auto. Nel PUM abbiamo per ora tirato due righe, però se gli uffici comunali ci daranno il via sotto il profilo delle normative comunitarie vorremmo arrivare a sviluppare un ipotesi di project financing perché i soldi pubblici non ci sono e quindi bisogna trovarle con queste forme di finanziamento. Per primo vorremmo realizzare l'asse della Val Bisagno a cui siamo in qualche modo debitori di un servizio pubblico in sede protetta. Arrivare a costruire una prima linea Foce, Brignole, Gavette sarebbe già un buon risultato perché la logica è quella dell'interscambio. Noi dobbiamo pensare a una doppia tipologia d'interscambio: quella dei mezzi che provengono da fuori Genova che potrebbero essere catturati nella zona di Gavette per quello che è l'ambito provinciale e l'ambito Comunale di collina. A quel punto i bus provenienti dalla provincia e dalle colline non dovranno più andare fino a Brignole ma si potranno fermare all'interscambio con il tram. Stessa cosa per le auto provenienti dal casello autostradale di Genova Est che potrebbero trovare un parcheggio al posto del deposito dei bus a Staglieno e lasciare l'auto prendendo il tram. Io credo che un passeggero accetta volentieri un cambio di mezzo se migliora la qualità del servizio offrendo tempi certi e un miglior confort. L'idea di interscambio dovrà entrare nelle modalità di fornitura del servizio ma in un ottica di miglioramento, attualmente se devo scendere da un bus per aspettarne un altro ancora più carico la cosa non funziona e la gente giustamente si lamenta.

Come pensate di comunicare agli automobilisti i cambiamenti che introdurrà il tram?

La riqualificazione portata ai quartieri attraversati dovrà avvenire secondo un modello concordato dando subito delle alternative ai cambiamenti che si dovranno attuare. Io non posso dire "arriva la tranvia, toglie tutti i parcheggi" ma dovremo dare subito risposte agli abitanti, al massimo potrò dire di ragionare se servono davvero quattro automobili in una famiglia o in alcuni casi se non è meglio il Car Sharing invece di un'auto utilizzata poco e sempre parcheggiata in strada.

Che tempi possiamo attualmente stimare per vedere i primi tram circolare a Genova?

Dipende dalle normative, bisogna muoversi tra quelle nazionali e comunitarie e da quello che ci diranno gli uffici comunali che stanno studiando i percorsi perché vogliamo che queste scelte abbiano una regia pubblica. Poi queste verranno messe nel PUM e successivamente si tratterà di vedere chi e come potrà dare corpo alle linee che saranno nel PUM. Io vorrei davvero che il Comune riprendesse in mano la regia sulla mobilità dando autorevolezza a tutte quello che sono le decisioni che riguardano il futuro della città. La bozza del PUM ha iniziato il suo iter, ora si tratta di fare delle verifiche, anche tecniche. Io confiderei di poterlo portare nell'arco dell'anno all'approvazione del Consiglio Comunale.

Intervista di: Claudio Brignole e Andrea Aleo - 06/02/08