

**Intervista a
Enrico Musso
candidato Sindaco al Comune di Genova
sui temi della mobilità**



Abbiamo chiesto ad Enrico Musso, candidato indipendente con la lista civica che porta il suo nome e con il sostegno del "Terzo Polo", un'intervista per conoscere i suoi indirizzi di programma su vari temi della mobilità cittadina, sulla base di una serie di domande che avevamo predisposto. L'intervista, che ci è stata gentilmente prontamente concessa, ha dato luogo ad un approfondito ed ampio excursus, anche con vari momenti dialettici, sulle principali problematiche e su come il candidato Sindaco intenderebbe affrontarle.

Buona lettura

Associazione Metrogenova

Temi a carattere generale

1. Mobilità cittadina complessiva

Genova, pur avendo un tasso percentuale d'uso del Trasporto Pubblico tra i più alti in Italia ed un numero di auto pro-capite tra i più bassi, seconda solo a Venezia nelle città capoluogo di provincia, soffre di sistematici problemi di intasamento nelle vie di adduzione al centro città ed alle centralità locali: quali gli indirizzi per attenuare/risolvere il problema?

2. Ruolo del Trasporto Pubblico e della Mobilità privata

Quale la priorità e quali gli indirizzi di medio termine per favorire l'uno e/o l'altra?

"E' vero, il dato da Voi riportato nella domanda è noto, ed è anche in qualche modo frutto della particolare conformazione della città: Genova non si espande a 360°, ma soltanto a 180°; non solo, in questi 180°, essa viene compressa da un'orografia piuttosto complicata. Lo sviluppo di Genova avviene perciò su 4 direttrici principali e non "a cerchio", col risultato che il tessuto

viario è relativamente inadeguato alla dimensione demografica della città. Una città di 600.000 abitanti che si potesse sviluppare a macchia d'olio, su di un terreno pianeggiante, avrebbe, evidentemente, un'offerta viaria ben diversa da quella di Genova. C'è quindi, se vogliamo, un problema di tipo strutturale abbastanza difficile da risolvere.

Per risolverlo - e qui comincio a rispondere alla seconda domanda - bisogna cercare, in primo luogo, di ridurre all'origine l'esigenza di spostamento delle persone, con politiche anche non di trasporto, per esempio di tipo urbanistico, oppure con servizi "on-line", resi fruibili anche da casa.

Si deve quindi cercare di ridurre l'esigenza di spostamento delle persone, a parità di accessibilità, naturalmente

In secondo luogo, bisogna calibrare le dimensioni dei veicoli sui flussi di domanda: ovunque sia possibile, bisogna quindi cercare di trasferire le persone da un veicolo piccolo, come l'auto privata, ad un mezzo di trasporto collettivo.

In terzo luogo, bisogna fare in modo, sia nel trasporto pubblico, sia in quello privato, di applicare od incentivare veicoli a basso o nullo impatto ambientale, sistemi in sede propria, mezzi elettrici, e via dicendo.

La cosa curiosa, nel rapporto tra trasporto pubblico e mobilità privata, è che a Genova si è sempre enunciato il principio generale di privilegiare il trasporto pubblico, disincentivando quello privato.

Tuttavia, si è sempre fatto il contrario: vediamo tutti che il servizio su gomma di AMT è aumentato di prezzo e diminuito di livello - soprattutto in termini di frequenza - e di qualità in generale.

Anche strumenti che erano stati pensati nella logica di privilegiare il trasporto pubblico, come le corsie riservate, che sono piuttosto efficaci per avere come effetto l'aumento di velocità del mezzo pubblico in rapporto al mezzo privato, hanno visto vanificata la loro utilità: l'aumento di velocità è stato utilizzato non per aumentare la frequenza del trasporto pubblico, ma per diminuirlo. E' una logica abbastanza schizofrenica, quella di togliere delle corse dal momento che i mezzi pubblici vanno più veloci...

In buona sostanza: non è obbligatorio dire che si vuole privilegiare il trasporto pubblico, ma se lo si vuol fare, lo si fa davvero...

...Rendendolo più attrattivo?

Sì, rendendolo più attrattivo.

A questo proposito, c'è un falso problema.

Esso è legato ai problemi di gestione.

Siccome siamo, dal punto di vista della gestione del trasporto pubblico, in un sistema di tipo monopolistico pubblico, si tende a pensare che nel campo della mobilità siamo, conseguentemente, in un mercato di monopolio.

Questa conclusione non è affatto vera: nella mobilità la concorrenza c'è tutti i giorni, c'è sull'auto privata, c'è sulla moto; l'AMT sarà pure monopolista, però è anche vero che se essa non si comporta in modo tale da risultare più attrattiva e concorrenziale nei confronti del traffico privato, continuerà a perdere quote di mercato.

La riduzione del servizio e, in misura inferiore - considerata la rigidità della domanda di trasporto rispetto al prezzo - l'aumento delle tariffe, sono le cause principali di questa emorragia.

...Lei non trova che il numero degli scooter che girano in Genova sia poco europeo e non fisiologico?

E' un numero molto elevato. Dal punto di vista dell'inquinamento ambientale, esso non è affatto benefico, anche perché gli scooter hanno un inquinamento "individuale" spesso superiore alle quattro ruote.

Dal punto di vista della congestione, se immaginassimo di trasformarli tutti quanti in un'automobile, avremmo come risultato la paralisi più totale e quindi è opportuno che ci siano.

Bisognerebbe, anche in questo caso, cercare di ottimizzare, ossia di determinare, ove possibile, una separazione dei flussi, e di favorire, come avviene in misura crescente in altre città e paesi, i veicoli elettrici a due ruote, e conseguentemente dovremmo dotarci di colonnine di ricarica e pensiline fotovoltaiche.

Non bisogna fare però fare una guerra alle due ruote, ma cercare di combattere gli effetti più nocivi ad esse legati, non solo l'inquinamento dell'aria, ma anche quello acustico...

...Ed anche l'incidentalità...

Anche l'incidentalità.

A tal proposito, in città è molto dibattuto il tema dell'opportunità di permettere od interdire alle moto la circolazione sulle corsie riservate.

La mia opinione è che sarebbe preferibile, nei limiti del possibile, immaginare alcune vie, in ogni direttrice principale, con spazi riservati alle due ruote, visto e considerato che sarebbe assolutamente irrealizzabile ricavare tali spazi in tutte le strade".

Servizio pubblico

1. Metropolitana

Entro quest'anno si arriverà operativamente a Brignole. Quali le

prospettive per il suo futuro? Quali prolungamenti ritiene prioritari sulla base di un'analisi comparata costi/efficacia/tempi? Come trovare le risorse per finanziarli e come evitare tempi biblici per la realizzazione delle eventuali nuove tratte?

"In sintesi: immaginerei una prima fase che verso Levante dovrebbe comportare l'estensione da Brignole a piazza Martinez. Arrivare a piazza Martinez, vista la possibilità di sfruttare aree ferroviarie dismesse, dovrebbe avere costi piuttosto contenuti, almeno rispetto al resto.

Dopo di che, si profilano due possibilità di prosecuzione, tenendo presente che l'una non esclude necessariamente l'altra: si può perciò pensare ad una biforcazione, dove da un lato si prosegue verso il polo di San Martino - anche se, in questo specifico caso, i costi aumenterebbero considerevolmente perché l'ultimo tratto sarebbe in sotterranea - mentre l'altro ramo della biforcazione, partendo con una inversione da piazza Martinez, dovrebbe poi imboccare, nella mia visione, l'asse di corso Sardegna ed arrivare allo stadio, in piazza Galileo Ferraris, in superficie. Di conseguenza, anche questa tratta dovrebbe costare meno, ma ci sono delle difficoltà legate all'accettazione da parte della popolazione.

Sul fronte di ponente, il destino segnato, di cui si parla da sempre, è l'estensione Brin-Canepari, però rilevo il fatto che sarebbe molto importante considerare con particolare attenzione, sia sotto il profilo trasportistico, sia sotto il profilo della integrazione e coesione urbana, in un'ottica di vero e proprio recupero del quartiere, l'estensione Di Negro-Sampierdarena.

Sampierdarena è un quartiere fondamentale, genera una domanda ed

un'attrazione di mobilità molto importante, avendo, da un lato, caratteristiche di alta densità residenziale e molti uffici, dall'altro lato parecchi centri direzionali, senza contare la presenza del polo della Fiumara. Quindi, se si riuscisse a recuperare Sampierdarena alla rete metropolitana, inserendola quantomeno nel nostro orizzonte progettuale e nonostante tale estensione comporti inevitabilmente elevatissimi costi di realizzazione, superiori a quelli delle altre estensioni da me delineate, ciò sarebbe veramente importante per la città.

Questo come progetti, non considerando vincoli di tempi e di risorse economiche.

Ora, realisticamente parlando, le risorse sono un tema molto doloroso.

Basti pensare ai fondi persi per il prolungamento della metropolitana in Val Bisagno, 75 milioni di euro "fumati" dall'amministrazione uscente per non aver avuto la capacità di presentare progetti alternativi, tanto è vero che essa non è poi riuscita a realizzare il sistema alternativo pensato per la valle. A fronte di tutto ciò, credo che quanto è stato detto possa, almeno in buona parte, essere realizzato in una logica di finanza di progetto, naturalmente per una gestione integrata di tutta la linea metropolitana.

Ciò comporta l'esigenza di attrarre un socio investitore di capitali privati e di creare le condizioni affinché si costituisca una società tra questo investitore ed AMT, in modo che questa partita sia gestita in finanza di progetto, con contributi pubblici molto contenuti, se non addirittura zero, almeno per le prime parti della pianificazione che ho enunciato.

A mio avviso, la strada è obbligata, perché se oggi come oggi, con le

finanze pubbliche in questo stato, noi aspettiamo che ci vengano riassegnati i 75 milioni che sono stati persi per l'incapacità di usarli e, in aggiunta a questi, ancora altri fondi pubblici per realizzare quanto è stato detto, tra venti anni saremo ancora punto e a capo.

Spesso mi accorgo che quando parlo di "finanza progetto" metà dei miei interlocutori pensano subito a qualcuno che ci guadagna sopra, come se fosse per forza una cosa negativa.

E' una concessione-gestione: la rete autostradale italiana è stata costruita in questo modo, è uno strumento che funziona da sempre e che permette, quando non ci sono soldi pubblici, di mettere dei soldi privati su opere di utilità pubblica. Dov'è il delitto in questa cosa?

Qualcuno farà un profitto? Bene che sia così, altrimenti non riusciamo ad ottenere questi denari".

2. Ferrovia urbana (Metropolitana di superficie)

Quale ruolo assegnare alla futura tratta litoranea urbana a conclusione dei lavori al nodo ferroviario di Genova? Con quali nuove fermate e con quale materiale rotabile? Come reperire le risorse necessarie per realizzare la Sua visione di insieme al riguardo? A chi assegnarne la futura gestione? Come intenderebbe il Comune coordinarsi con la Regione, titolare del contratto di servizio col vettore ferroviario, che scadrà nel 2014?

"La vera priorità è data dal modello di gestione, non tanto dalle fermate. Alcune nuove fermate potrebbero anche servire, ma mi pare che Genova, nel

proprio territorio comunale, conti già parecchie stazioni ferroviarie.

Bisogna quindi riuscire ad immaginare un modello di gestione che sia efficace nella qualità del servizio reso e che renda tale servizio economicamente sostenibile: tale modello di gestione deve, inoltre, essere svincolato dall'attuale monopolio di fatto esercitato da Trenitalia, che non porta a nulla di buono, in particolare per quanto riguarda il trasporto metropolitano e sub-regionale.

Naturalmente, tutto ciò comporta un'interlocuzione con la Regione, che è titolare del contratto di servizio fino al 2014: da quel momento in avanti, bisogna immaginare una gara dove speriamo di poter dare in gestione questo tipo di trasporto ad una società efficiente, che può pure essere Trenitalia, ma alla sola condizione che essa garantisca, con l'adempimento di un contratto molto stringente, comportante obblighi molto precisi e sanzionati, il rispetto di certi obiettivi di risultato che sono assolutamente indispensabili. Non è concepibile gestire in malo modo un trasporto ferroviario che, in pratica, è una metropolitana..."

...Sono necessari frequenze e materiale da metropolitana, cosa che attualmente non è. Tempo fa Metrogenova ha incontrato l'Assessore Vesco, il quale è preoccupato da una serie di problematiche: come gestire questa nuova linea, come reperire i soldi per i convogli, come trovare un partner che effettui degli investimenti, come stilare un contratto che permetta a tale partner di investire...

"Certo, occorre uscire da una logica di monopolista di fatto, tanto più se questo monopolista di fatto è in questo momento "distratto" - lo dico tra virgolette sia nei suoi aspetti positivi,

che in quelli negativi - da un core business che è un altro, e cioè l'Alta Velocità, col risultato che il trasporto regionale e metropolitano, garantito a Trenitalia dalla posizione monopolistica, viene pesantemente trascurato.

Credo che questa sia un'occasione storica per affrancarci dall'attuale monopolio di fatto, sia perché ce lo chiede l'Europa, sia perché ci sono le condizioni che ho appena descritto, sia perché le città hanno sempre più bisogno di un trasporto efficace.

Quindi, le gare che si faranno in Regione saranno, da questo punto di vista, di fondamentale importanza".

3. Tram in Val Bisagno

Anche alla luce delle risultanze del recente "percorso di partecipazione", cosa ne pensa del Tram in Val Bisagno? Come intenderebbe nel caso finanziare e realizzare l'opera?

"Ricordo che nei programmi elettorali presentati in vista della sfida elettorale di cinque anni fa, ciascun candidato aveva il "proprio" tram in Val Bisagno. Credo che in partenza il Sindaco uscente avesse, del tutto in buona fede, questo obiettivo, che nel corso del tempo si è tramutato in quella che è stata chiamata busvia, non so quanto propriamente; sta di fatto che, in scadenza di mandato, non si è ancora visto nulla.

Parallelamente a questo percorso di rinunce progressive, è avvenuta anche la rinuncia - quella purtroppo non progressiva, ma di colpo - ai fondi che non si sono potuti utilizzare.

A quell'epoca, avevo suggerito, in alternativa al tema busvia, che mi pareva piuttosto invasivo e non particolarmente efficace sul traffico complessivo della Val Bisagno, perché comunque

impegnava una parte rilevante della sede stradale, di applicare un sistema people-mover in fly-over, analogo a quello adottato a Perugia, o magari, essendo passato qualche anno, un sistema più moderno, facendolo correre al di sopra della sede stradale, di fianco al Bisagno.

Allora, facendo un attento ragionamento sui dati disponibili della domanda e dei costi di costruzione/gestione, avevo verificato che questo progetto era sostenibile in project-financing.

Naturalmente, rispetto a quanto accennavo prima, ovvero ad un prolungamento della metropolitana sull'asse di corso Sardegna verso Marassi, questo sistema comporta differenze fondamentali: quella più negativa è la rottura di carico (cioè il cambio di mezzo di trasporto per raggiungere il centro).

E' però anche vero che esso, dal punto di vista puramente economico, ha una fattibilità maggiore rispetto ad altre soluzioni trasportistiche.

Occorre operare delle scelte: la Val Bisagno potrebbe fare un ragionamento circa l'opportunità di adottare un sistema di trasporto in sede propria, con qualche disagio che esso può comportare, sia che si tratti di una busvia, sia che si tratti di un people-mover, oppure, in alternativa, circa l'opportunità che ci sia, dall'altra parte del Bisagno, ossia sull'asse di corso Sardegna, ma certamente non in tempi brevi, una metropolitana che arrivi sino allo stadio in piazza Galileo Ferraris..."

...Sarebbero però due cose complementari: un conto è servire la sponda sinistra con un chilometro di metropolitana in superficie ed arrivare allo stadio, altra cosa servire la sponda destra e andare sino a Molassana..

"Non c'è alcun dubbio, sono due cose diverse, ma attengono entrambe ad un ragionamento complessivo che va fatto sulla valle..."

...Riguardo al people-mover, Metrogenova è scettica su questi sistemi, innanzitutto perché people mover vuol dire tutto e niente, in quanto ci sono molte soluzioni diverse, e poi perché è un sistema proprietario, che finirebbe per avere dei costi sul ciclo di vita decisamente superiori ad altri sistemi di tipo tradizionale, anche se costo iniziale e tempi di realizzazione possono essere inferiori..

"Quando ipotizzavo un people-mover, io mi riferivo ad un sistema simile a quello di Perugia; per il problema rumore, la tecnologia è molto migliorata sotto questo aspetto"

..Nel corso dei vari incontri, la gente aveva detto "sì" per il tram, però non se ne sente più parlare...

"Certo, siamo tutti d'accordo che il tram è la soluzione migliore, basta farlo..."

La gente sarà anche a favore del tram. ma vorrei però vedere in concreto, quando arriveranno i tecnici a compiere i sopralluoghi per definirne il percorso, se non nasceranno, in breve tempo, diversi comitati contro il tram e se non nascerà, immediatamente dopo, anche un coordinamento di tali comitati, col risultato che tra molti anni saremo ancora a parlare di tram..."

...Adesso però è stato stabilito di mettere in sicurezza il Bisagno, consentendo anche un allargamento della sede stradale, poi si dovrebbe cominciare con una busvia; però i finanziamenti per il tram latitano...

"Il fatto che li avessimo e che successivamente li abbiamo persi è una cosa che grida un po' vendetta..."

4. Impianti speciali (funicolari ed ascensori)

In quale misura ritiene possano contribuire alla mobilità nelle zone collinari e con quali priorità promuoverebbe la eventuale realizzazione di nuovi impianti?

Già gli urbanisti di fine '800 architettarono un complesso sistema di funicolari ed ascensori che, ancora oggi, ci servono egregiamente...

"Eccome, anche perché tale sistema è preesistente all'automobile.

Per esempio, la funicolare Zecca-Righi è lo strumento propedeutico che ha consentito di fare una serie di lottizzazioni ed edificazioni che sono collocate in salita.

Sono impianti che vanno valorizzati, anche nei modi d'uso.

Si pensi, per esempio, al discorso di rendere tali impianti più accessibili alle biciclette: una parte della città, alla quale è precluso l'uso della bicicletta, potrebbe esser maggiormente fruita dai ciclisti."

...C'è qualche impianto a cui Lei ha pensato? E' per esempio in fase di realizzazione l'ascensore inclinato di Quezzi, dovrebbe esser rimesso in funzione l'ascensore di Villa Scassi, ed abbiamo sentito ipotizzare un impianto per andare da Corso Montegrappa/Stazione Metro a Piazza Manin...

"Certamente, anch'io ho sentito le medesime voci.

Bisognerebbe, più che altro, pensare a tali impianti in modo non episodico, ossia fare un ragionamento che parta da una rete su gomma principale e, in

prospettiva, da una rete su ferro, per arrivare ad avere un sistema di adduzione che sia strettamente complementare.

Ci sono quartieri collinari ad alta densità abitativa dove la possibilità di realizzare un ascensore, una mini funicolare, una scala mobile, come per esempio a Perugia, consentirebbe di dare l'adduzione alle linee di fondovalle."

...Sarebbe quindi favorevole a tali impianti? Anche alle scale mobili?

"Assolutamente sì, anche perché si consente di decongestionare una situazione di stradine collinari che sono servite da autobus che, per quanto piccoli siano, occupano una sede stradale comunque stretta e comportano costi di esercizio e costi di manutenzione particolari, contribuendo a complicare la composizione della flotta. Di conseguenza, c'è tutta una razionalizzazione che si collega a questi impianti speciali, che andrebbe perseguita".

5. A.M.T.

Gli ultimi bilanci AMT mostrano, in maniera ricorrente, una situazione finanziaria sempre più critica, pur in presenza di una progressiva notevole riduzione del servizio agli utenti ed un livello tariffario elevato. Quali le cause ed i possibili rimedi per rilanciare l'Azienda ed impedirle un non impossibile fallimento?

"Ormai il discorso si è avvitato, nel senso che la riduzione del livello del servizio ha portato a dei danni in termini di risultato economico perché ha fatto calare il numero dei passeggeri in modo ancor più significativo di quanto siano calati i costi.

La riduzione delle frequenze non ha portato a riduzioni di costi probabilmente pari alle attese, mentre ha portato ad una riduzione dei passeggeri e quindi di ricavi probabilmente superiore a quanto ci si attendeva. Siamo quindi entrati in una sorta di spirale negativa, dalla quale abbiamo l'obbligo di uscire.

Incidere sui costi non sarà facilissimo, dal momento che i costi del personale sono in una percentuale molto significativa.

Nel tempo, mano a mano che la flotta verrà rinnovata, si potranno forse ridurre i costi di manutenzione, magari con diversi contratti di affitto e manutenzione, ma fare ciò sarà possibile solo in concomitanza con la progressiva riduzione della componente manutentori nel personale AMT. Si possono, inoltre, operare delle razionalizzazioni della rete mano a mano che viene sviluppato il trasporto su ferro e vengono ridotte le linee su gomma; è però, questa, un'operazione di medio termine, non si può incidere sui costi dall'oggi al domani.

Si può fare qualcosa di più per conseguire una leggermente maggiore produttività: ritengo che i sindacati che non accettano - più che giustamente dal loro punto di vista - che le retribuzioni vengano anche limitatamente ridotte, potrebbero però far passare, in un momento in cui tutti fanno sacrifici, l'idea che il turno aumenti di 10 minuti. In questo modo, si aumenterebbe il rapporto produzione/costi, che equivale a ridurre i costi.

Al di là di questi piccoli sforzi, il grosso della questione lo si può affrontare sul versante dei ricavi, non aumentando il biglietto, che di per sé è uno tra i più cari d'Italia, ma creando le condizioni per aumentare il numero dei passeggeri;

oppure, facendo pagare il titolo di viaggio a tutti, e questa un'altra grande partita.

Oggi c'è un'evasione stimata attorno al..."

...6%...? Questo, secondo quanto comunicato da AMT, sarebbe il tasso medio riscontrato durante le operazioni di verifica alle fermate..

"..Questo è il dato ufficiale:ma ci sono motivi per ritenere che sia molto di più. Sarebbe giunto il momento di introdurre il biglietto elettronico, ormai diffuso in Europa.

Dalle informazioni di cui sono in possesso, l'adozione del biglietto elettronico dovrebbe costare, secondo le stime, da una cifra minima che ammonta a un po' meno di 1 milione di euro ad una massima che sfiora i 2 milioni, che comunque è una cifra sorprendentemente inferiore a quanto potessi immaginare.

Anche se la sua introduzione venisse a costare 3 o 4 milioni di euro, bisognerebbe introdurlo al più presto, perché comunque consentirebbe poi di recuperare dai 3 ai 4 milioni di euro di evasione all'anno.

Non solo, l'aspetto più importante è che il biglietto elettronico permetterebbe di acquisire costantemente tutta una serie di informazioni sulle esigenze dell'utenza, sui picchi di domanda ecc., che andrebbero a migliorare, altrettanto costantemente e fortemente, la qualità del servizio; posto che, ovviamente, azienda e sindacati accettino di adottare la conseguente flessibilità.

Inoltre, insieme al recupero dell'evasione ed al miglioramento del servizio, diventerebbe più facile l'adozione di tariffe articolate. Se, con la consapevolezza che molti utenti prendono l'autobus per percorrere poche fermate, si studiassero delle

tariffe di 50 centesimi per viaggi a basso numero di fermate, magari si eviterebbe che le persone interessate a questi brevi tragitti evadano, o rinunciino a prendere il mezzo.

Un'altra cosa che propugno, e mi sembra di essere il solo a farlo, sarebbe una forma di accoppiamento tra la tariffa di sosta dell'auto e l'abbonamento al mezzo pubblico: una importante riduzione delle tariffe di sosta, un dimezzamento od ancor più, per coloro i quali sono possessori di un abbonamento AMT, in modo tale da suscitare comportamenti virtuosi ed abituare le persone, che usano abitualmente l'auto, a prendere anche con il mezzo pubblico, che magari ad oggi non conoscono o non considerano per scelta."

...Sempre su AMT. Lei ritiene auspicabile, possibile, o impossibile, il ritorno di un partner di mestiere, magari straniero?

"Ritengo che sia auspicabilissimo e credo che l'operazione tentata dall'ex Sindaco Pericu con Transdev fosse in sé positiva.

Va detto che al partner industriale, in questi anni, è mancato il sostegno politico: ogni volta che si cercava di impostare la gestione di AMT secondo una logica aziendale, arrivava la sconfessione da parte dell'amministrazione comunale, la quale "bypassava" l'azienda straniera, fino ad arrivare al momento di mettere in condizione i francesi, che nel frattempo erano divenuti RATP, di andarsene via.

Mi permetto anche di sottolineare che non soltanto il Comune ha determinato la dipartita del partner industriale, ma forse l'ha pure fortemente voluta ed anche incoraggiata, perché mentre la "put option" iniziale di Transdev comportava il fatto che il partner straniero potesse rimettere la propria quota e

riprendere indietro l'investimento per il valore attuale della quota stessa, cioè 15-16 milioni di euro a fronte dei 22 che aveva investito, successivamente l'accordo è stato riscritto, permettendo ai francesi di prendersi indietro i 22 milioni di euro iniziali.

Questa è una cosa francamente inspiegabile: posso capire che si volesse incoraggiare questa partenza, ma non a spese dei cittadini e di AMT..."

Infrastrutture e mobilità' privata

1. "Grandi opere"

Qual è la Sua posizione in merito alle grandi opere riguardanti il territorio del Comune di Genova, cioè Terzo Valico e Gronda?

"Per quel che riguarda il Terzo Valico, dopo anni ed anni che se ne parla, mi sembra che le cose si siano avviate sulla strada giusta. Sarà una cosa lenta, però i finanziamenti ormai sono cominciati, i cantieri sono aperti, per cui, anche se con tempi lunghi, dovremmo farcela.

La questione della Gronda è invece nuovamente in pericolo, e di ciò mi rammarico, nel senso che l'autostrada del ponente genovese è una delle ultime in Italia che passano così vicino alle case, con tutte le conseguenze in termini di inquinamento ambientale ed acustico.

Credo che il declassamento della presente autostrada a strada urbana ed il trasferimento dell'autostrada di qualche chilometro, quasi interamente in sotterranea, sarebbero fatti positivi. Ma più ancora che l'aspetto di merito, che ho appena - un po' banalmente, se

vogliamo - sintetizzato, ha importanza l'aspetto di metodo.

È un'opera di cui si parla da un quarto di secolo, le cui procedure per decidere l'opportunità o meno di farla, ed il dove ed il come farla, sono andate avanti per anni, i cui finanziamenti sono approvati attraverso il meccanismo dei pedaggi e per la quale c'è stato pure un dibattito pubblico, durato tutto un ciclo amministrativo, per stabilire il tracciato finale.

Bene, ora che tutto questo è compiuto, ed una volta superata la fase di Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero, ovviamente posto che la si superi, che infine questa opera si faccia!

Non è possibile che arrivi un nuovo Sindaco, per giunta espressione della stessa coalizione che ha governato nel ciclo amministrativo precedente, e affermi di voler ricominciare a parlarne: fra cinque anni saremo allora ancora a parlarne...sarebbe inaccettabile."

2. Mobilità privata e parcheggi

E' soddisfatto del disegno di insieme delle zone blu attualmente presenti in città o cambierebbe qualcosa? Dove costruirebbe dei nuovi parcheggi di interscambio, al fine di liberare il centro città dal peso del traffico? E' favorevole all'istituzione di un ticket di ingresso in città?

"Il sistema dei parcheggi va fortemente ripensato secondo altri principi.

Parcheggi di interscambio: se ne è sempre parlato, ma non è non sono mai stati fatti. Sono fondamentali, anche per il risultato economico di AMT. Se si riesce a concentrare i passeggeri, attraverso il loro mezzo, sui punti di interscambio e, quindi, ad avere una rete di linee di forza che si disegna tra i

diversi parcheggi di interscambio ed il centro, si riesce ad evitare di recuperare ciascun singolo passeggero "in cima alla collina". Si riesce anche ad evitare che i passeggeri che vivono lontano dalla città, una volta saliti sulla propria automobile, completino il loro trasferimento fino a raggiungere direttamente la propria destinazione in centro, perché, prima di inoltrarsi ulteriormente, trovano sulla propria strada un posto sicuro dove lasciare l'auto

Quindi, avere un parcheggio di interscambio che offre un posto sicuro, ad una certa distanza dal centro, che costa poco o nulla, e che si aggancia al discorso abbonamento di cui si parlava precedentemente, comporta un miglioramento dei conti di AMT e, soprattutto, contribuisce a migliorare la situazione del traffico. Se si riesce a fare tutto questo, il tema parcheggi è in gran parte risolto.

Zone blu: il sistema delle è nato al fine di scoraggiare il traffico privato, ma ha finito col diventare un sistema per fare cassa, e così non va bene.

L'idea alla base dell'area blu non era sbagliata: concedere al residente in una data zona di parcheggiare gratis - o quasi - nella propria zona, e di pagare il parcheggio da un'altra parte, segnatamente in centro, con l'intento di scoraggiare l'afflusso del traffico privato verso il cuore della città.

Adesso però è diventato un sistema per far pagare i parcheggi in tutta la città: è un'altra logica, che non dico essere sbagliata; ma vorrei dire che parcheggi cari come a Genova forse non ce ne sono nel resto d'Italia e che non è necessario che i parcheggi siano a pagamento dovunque, tanto è vero che una recente sentenza della Cassazione ha richiamato l'obbligo, dettato dal codice della strada, di avere un certo numero di parcheggi liberi.

Quindi, a mio avviso, il sistema delle aree blu/azzurre va profondamente rivisto tornando alla logica originaria, che è quella della deterrenza.

Capisco bene che nel frattempo i problemi finanziari dei comuni hanno portato a far cassa con i parcheggi e le multe, ma dal punto di vista del traffico e della mobilità questo impiego delle aree blu è una cosa sbagliata, non ottenendo l'effetto sperato.

Sul ticket credo di avere un'idea un po' diversa da quelle abituali.

Se, nonostante i provvedimenti correttivi di cui abbiamo detto in precedenza (su AMT ecc.) non si riuscisse a mettere in equilibrio la partita finanziaria della mobilità urbana, potrebbe essere auspicabile o possibile un "ticket d'ingresso" in città, da far pagare, ai confini del Comune, solo ai non genovesi che vengono ad occupare il territorio comunale col loro mezzo. In questa logica, il ticket avrebbe una sua equità, come forma di contributo per l'uso che viene fatto della città, delle sue strade, dei suoi parcheggi.

Non è cosa che mi entusiasmi, perché la città ha anche un problema di rilancio turistico; ma se non si riuscisse in nessun altro modo a rimettere in ordine i conti della mobilità, potremmo arrivare, come "extrema ratio", per esempio, per salvare AMT dal fallimento, a tale misura. Il flusso generato dal ticket sarebbe rilevantissimo, e molte cose si sistemerebbero; però, prima di questa misura drastica, ci sono comunque degli altri efficientamenti da realizzare.

Tecnicamente, il ticket andrebbe a caricarsi sui pedaggi autostradali, visto che, oltretutto, Genova ha il grande vantaggio che i punti di accesso stradale non autostradali sono marginali."

3. Aeroporto ed Erzelli

L'Aeroporto è geograficamente vicino al centro città ma ne è piuttosto lontano, come collegamento; siamo inoltre all'avvio del vicino insediamento di Erzelli.

Come assicurare un efficiente collegamento per questi due poli di attrazione?

"Il collegamento dell'aeroporto con la città è certamente uno dei fattori della sua scarsa competitività, con l'aggravante che le tariffe dei taxi non sono proprio a buon mercato.

Alla fine esiste solo il servizio Volabus, che però non ha questa grande frequenza, così come non ce l'hanno i voli. Le prospettive di questo servizio sono collegate a quelle dello scalo: se l'aeroporto avesse più traffico, le frequenze del Volabus probabilmente aumenterebbero.

Una soluzione alternativa, che non esclude il Volabus, potrebbe essere, nell'ambito del rifacimento del nodo ferroviario, quella di realizzare un servizio costante di collegamento con la stazione di Cornigliano e da quella, con frequenze di treni adeguate, arrivare dove si vuole nell'ambito della rete ferroviaria.

Per quel che riguarda gli Erzelli, l'idea di realizzare il polo tecnologico è valida; non so se lo avrei fatto in quell'area, dal momento che ci sono altre zone di Genova che interagiscono molto meglio col tessuto urbano rispetto alla cima di una collina.

Tuttavia, se si è scelto di farlo in cima ad una collina, e si è pensato di trasferirci una Facoltà Universitaria che muove circa 10.000 persone, ci vuole evidentemente un sistema di trasporto pubblico che non può essere l'autobus collinare.

La questione del trasporto pubblico degli Erzelli era già traballante all'inizio, perché c'erano in ballo due ipotesi di funicolare, una proveniente dalla stazione, e l'altra dall'aeroporto; per giunta, quella con partenza dalla stazione è sparita dal PUC, e la cosa mi preoccupa parecchio perché gli studenti non è che arrivino in aereo...

Ormai, come per la Gronda, certe scelte sono state operate, ed il nuovo Sindaco dovrà portarle avanti con coerenza ed in linea di continuità con le amministrazioni precedenti.

In particolare, dovrà affrontare certi problemi che la questione degli Erzelli denota in modo evidente, come, ripeto, l'assenza di collegamenti di trasporto, e di impianti sportivi, essendo impensabile far sorgere un campus universitario ed un insieme di imprese che assumono giovani ricercatori - scusate se vado fuori tema - senza strutture per il tempo libero...il progetto va quindi mantenuto ma rivisto."

Intervista raccolta da Andrea Briasco e Luigi Piccardo il 03/04/2012

Si ringraziano il Sen. Prof. Enrico Musso ed il suo Staff per la gentile collaborazione