

Intervista a Hubert Guyot Amministratore delegato di AMT



Nel 2005 il colosso francese dei trasporti Transdev si è aggiudicato la gara per l'acquisizione del 41% del pacchetto azionario di AMT. L'ingegner Hubert Guyot, nominato Amministratore Delegato di AMT, ci ha rilasciato una intervista nella quale ci esprime il suo punto di vista sulla nostra città ed i suoi programmi per il futuro. E per il futuro, l'ingegner Guyot (che ci ha mostrato orgoglioso il certificato di proprietà di un tram storico nella città di Melbourne) promette importanti innovazioni e l'impegno per creare una "filosofia" a favore del trasporto pubblico.

Quali sono le differenze che ha riscontrato nell'approccio al trasporto pubblico tra Genova e le altre città estere dove ha lavorato?

La più grande differenza è che a Genova c'è una grande integrazione tariffaria, aspetto molto positivo per il servizio al cliente, mentre in negativo c'è l'eccessiva frammentazione delle competenze. Sinceramente non capisco bene cosa facciano lo Stato, la Regione, la Provincia, il Comune; tra di loro sono poco coordinati, l'unica cosa che dicono tutti insieme è che mancano i soldi: ma prima dovrebbero parlare di progetti, di visioni, di ambizioni. Nelle passate esperienze estere che ho avuto (quindici città in Francia, Gran Bretagna, Germania, Portogallo e Australia, ndr) c'è sempre stata una migliore integrazione dal punto di vista della progettazione, della strategia e della pianificazione della mobilità. Qui l'integrazione operativa è molto debole, la stessa metropolitana è poco integrata con i bus e le funicolari, per non parlare dell'integrazione con i treni: è scandaloso che non ci sia integrazione operativa con le ferrovie. Ma la differenza maggiore, rispetto a tutte le mie passate esperienze è che a Genova, dal punto di vista del marketing e della promozione aziendale, fin'ora non c'è stata un'adeguata informazione alla clientela. Bisogna andare incontro ai passeggeri, essere disponibili verso di loro e spiegare come utilizzare al meglio la nostra rete. Ho trovato una concezione molto vecchia del trasporto pubblico: l'azienda crea una linea e la gente deve capire da sola come utilizzarla; sembra che l'unico problema dell'azienda sia di mettere un bus e un autista che lo guida. Io non vedo così il trasporto pubblico: secondo me le persone devono essere invogliate a venire sulla rete, facendo promozione dei mezzi pubblici con più informazioni possibile. Poi bisogna lavorare dal punto di vista "filosofico", poiché il mezzo pubblico è visto come meno conveniente rispetto a quello privato. Con la mia macchina vado e faccio quello che voglio; con il trasporto pubblico sono un numero, sono insieme a tutti gli altri, devo trovare il percorso e il mio viaggio non è interamente sotto il mio controllo. Il trasporto pubblico parte, quindi, da una situazione svantaggiata rispetto a quello privato e all'estero dove ho lavorato c'è sempre stata una volontà politica di riequilibrare le cose cercando di renderlo attrattivo, dandogli priorità e creando forti vincoli all'auto privata. Qui a Genova l'auto è sacra, come in India lo sono le vacche. Non si possono togliere parcheggi, non si possono mettere sensi unici, corsie protette e quant'altro; quando una macchina è in doppia fila per andare a comprare un pacchetto di sigarette, non dobbiamo fare la multa anche se questo veicolo fa una coda di due chilometri bloccando duecento persone perché il conducente ha il "sacro" diritto di farlo. Si pensa che

l'auto privata debba avere una totale libertà. Nelle altre grandi città dove ho lavorato c'è stato un maggior coraggio a dire di no a questo modo di pensare.

Come pensa di possa modificare questo atteggiamento di totale devozione all'auto privata?

Una prima condizione è che l'azienda dia un buon servizio. Se questo non è buono, non si può essere competitivi. Dobbiamo essere performanti e ambire a una qualità di servizio verso l'eccellenza; ma raggiungerla a Genova è difficilissimo perché il servizio su gomma dipende molto dalle condizioni del traffico; invece per metro, ascensori e funicolari dipende dalla buona manutenzione. Io leggo tutti i reclami e nessuno comprende che il 90% della nostra qualità del servizio è condizionata dal traffico. Come si può gestire una linea di venti km, dove ci sono 36 bus in servizio, mantenendo la puntualità se per esempio c'è un incidente o più semplicemente del traffico e non ci sono corsie protette? Ma nessuno vuole vedere la verità; nessuno vuole capire che AMT nel 2005 ha fatto una perdita di 23 milioni di euro, che il Comune ha trovato una soluzione facendo una gara e che sono venuti i "francesi". Ma cosa hanno fatto i "francesi"? Hanno messo 23 milioni di euro per coprire il buco del 2005. Ora dobbiamo creare le condizioni per non avere più perdite ma nello stesso tempo dobbiamo anche migliorare il servizio: è una sfida molto difficile. Quando facciamo delle ottimizzazioni di rete per evitare sovrapposizioni di linee tutti insorgono, ma chi ci da i soldi per lasciare tutto com'è? Una seconda condizione, non ben conosciuta in Italia e a Genova è che dobbiamo cambiare l'immagine del nostro servizio. Faccio sempre l'esempio della Coca Cola e della Pepsi, a livello di gusto sono molto simili ma a livello d'immagine sono molto differenti, la Pepsi non ha una buona immagine. Fin'ora non si è saputo vendere l'immagine del trasporto pubblico e c'è una cultura di forte negatività verso di esso. Mi piace parlare con voi perché invece avete un approccio positivo; voi sapete bene che la metropolitana di Genova non è l'eccellenza ma cercate di vedere gli aspetti migliori e li proiettate nel futuro. Invece normalmente è il contrario. Per esempio recentemente la CGIL ha fatto un convegno su un'indagine di come gli anziani vivono la mobilità a Genova: il risultato è stato che gli anziani sono molto contenti del trasporto pubblico e di AMT, hanno pochi problemi se non uno riguardante i pochi posti a sedere nelle pensiline d'aspetto e sui bus, cosa su cui concordo anch'io. Il giorno dopo sul giornale l'assessore alla mobilità dice che il convegno ha evidenziato che i servizi di AMT non sono buoni perché la frequenza è scarsa e i bus sono affollati. Ma dove ha letto questi dati? Parlando in questo modo della "sua" azienda, invia dei messaggi negativi. Ma il servizio pubblico è bello, funziona bene e potrà essere ancora migliorato. Questo è il discorso del bicchiere o mezzo pieno o mezzo vuoto.

Quando si inizieranno a vedere questi miglioramenti, anche visivi, per esempio le nuove paline delle fermate con le linee e le indicazioni?

Prossimamente si inizierà a installare i nuovi "pali" delle fermate iniziando da Principe, Brignole, piazza Dante. Nella metropolitana, invece, abbiamo messo le mappe già da un po' di tempo. Quest'ultima è una delle strutture che più ha sofferto della mancanza d'informazione e promozione a cui cercheremo di porre rimedio.

Abbiamo letto nel vostro piano industriale che per quanto riguarda la metropolitana vorreste avere un maggior coinvolgimento negli aspetti decisionali e per la scelta delle estensioni e che siete interessati anche a una gestione futura delle ferrovie urbane. Sono solo ipotesi o ci state già lavorando concretamente?

Stiamo lavorando con il Comune per essere coinvolti e giocare un ruolo più importante nel futuro. In questo periodo sono di attualità i temi riguardanti il nuovo deposito per i treni e l'acquisto dei nuovi veicoli in previsione dell'attivazione del servizio della metro fino a Brignole. Prima il dialogo era solo tra il Comune di Genova e l'Ansaldo, ora AMT cerca di giocare un ruolo centrale dal punto di vista della futura gestione della tratta. Per l'estensione vorrei che ci fosse un coinvolgimento di AMT con l'esperienza del gruppo Transdev che vuole contribuire alla discussione e uno dei primi passi può essere il trasferimento della proprietà dei veicoli dal Comune a AMT.

La decisione rispetto quali estensioni privilegiare non è stata ancora presa?

No, siamo nella fase di prendere in conto tutti gli studi fatti fin'ora cercando di attualizzarli cercando d'integrarli in una visione più globale perché non ci sono tre reti di trasporto separate tra loro, i bus, la metro e il treno. Noi diciamo che non possiamo prendere solo la metropolitana ma dobbiamo avere un approccio più globale su quali sono i migliori sviluppi di questi mezzi messi insieme affiancando magari anche il tram o la metropolitana che diventa tram. Il discorso è poi globale, se si fa l'estensione della metropolitana bisogna

pensare a una ristrutturazione della rete per risparmiare sulla gomma anche se a Genova è difficile pensare di chiedere alle tante persone anziane che la abitano di fare interscambio tra bus e metropolitana

In alcune città estere esistono già delle reti miste di tram-treno o tram-metro. Pensa che sia una soluzione attuabile anche a Genova?

Sì, ne stiamo discutendo ma dipenderà anche dagli aspetti economici e di project financing attivabili o meno. Stiamo valutando se può essere conveniente, per esempio, realizzare una stazione della metropolitana a San Martino a trenta metri di profondità (quindi scomoda per gli anziani e in generale per gli utenti) oppure trovare il modo per raggiungerlo in superficie andando a raso in sede protetta. Così anche per le altre future estensioni.

Sappiamo che lei è un amante del tram, pensa che vedremo di nuovo questo mezzo per le strade di Genova?

Io ho lavorato per vent'anni con i tram, ho fatto la rete di Bordeaux, Montpellier, Porto e Brisbane, ma non sono un ideologo del tram. La città ci deve dire cosa vuole e noi possiamo contribuire a migliorare il trasporto pubblico, non esiste solo una soluzione ce ne sono diverse. Ma perché il tram è interessante? Primo perché è molto meno costoso della metropolitana sia nella costruzione che nella gestione; secondo aiuta la priorità dei mezzi pubblici in superficie. E' difficile far passare il concetto di priorità per un bus o per un filobus, ma per un tram è evidente che non possiamo far condividere lo stesso spazio a un'auto e a un mezzo su ferro lungo decine di metri. La reintroduzione del tram nella città è anche un'opportunità di riorganizzare la mobilità migliorando così la qualità della vita di tutti, dai pedoni che avrebbero più aree riservate, agli automobilisti. E' anche un'opportunità di rinnovare l'aspetto estetico della città, creando aree pedonali, piantando alberi, mettendo fiori e prati (spesso si posa un manto erboso lungo il percorso delle rotaie, separate dal traffico automobilistico, ndr). Per questo mi piace l'idea del tram, si può rinnovare in meglio una città: io m'immagino via XX Settembre con il tram, senza asfalto ma con una pavimentazione a mosaici, aiuole e panchine. Per non parlare degli anziani che avrebbero un accesso più facile a un tram, rispetto alla metropolitana con scale e ascensori da prendere per arrivare ai treni.

Per fare questo ci vuole una volontà politica che fin'ora è mancata o più probabilmente non è stata nemmeno presa in considerazione perché s'ignora totalmente questa possibilità.

Voglio fare un esempio: per fare le future estensioni della metropolitana a Genova serviranno 250/300 milioni di euro. A Reims, la capitale dello Champagne in Francia, Transdev ha vinto la gara per costruire 35 km di tranvia che attraverserà la città, cambiando tutta la sua urbanistica rendendola più bella oltre che più funzionale. Il costo totale di tutto il progetto è di 280 milioni di euro, fatto in project financing con la partecipazione dello stato, della regione e della città. 280 milioni di euro per cambiare completamente il volto di una città grazie al tram!

Parlando dell'attualità, è stato riattivato il filobus della linea 30 e entro il prossimo autunno entreranno in servizio i nuovi filobus snodati sulla linea 20...

Noi puntiamo molto sul filobus perché ha un'immagine positiva agli occhi della popolazione essendo un veicolo silenzioso, ecologico e che offre un elevato confort di viaggio. Per ora abbiamo in funzione la linea 30 che usa i "vecchi" filobus e tra poco dovrebbero iniziare le consegne dei nuovi 18 metri che andranno in servizio sul 20. Questi saranno i primi ad avere la nuova livrea - che per ora è ancora top secret - e poi tutti i nuovi autobus che introdurremo avranno il nuovo schema grafico.

Ringraziamo l'ing. Guyot per la sua disponibilità e contiamo di poter instaurare con AMT un rapporto di collaborazione per la promozione di questa "filosofia del trasporto pubblico" nella nostra città.

Intervista di Claudio Bellini e Claudio Brignole – 01/12/2006