

Intervista a Leopoldo Montanari Fondatore della LEM



Affrontiamo il tema della mobilità urbana con Leopoldo Montanari, grande esperto del settore e da molti anni a stretto contatto con la realtà genovese.

Qual è la sua opinione sullo stato del trasporto pubblico a Genova e quali sono gli interventi più urgenti da attuare nella situazione attuale?

Genova, rispetto al panorama italiano, registra un elevato uso del trasporto collettivo (bus e treno), con una quota intorno al 45% degli spostamenti sistemati complessivi. Un'ulteriore e decisa crescita di quota nella ripartizione modale, giocata solo sul trasporto pubblico automobilistico, risulta pertanto poco percorribile. Inoltre, la rete di trasporto bus fa in sostanza ancora riferimento ad una città di 800.000 abitanti; oggi siamo 200.000 di meno, più anziani ma con una presenza in crescita di lavoratori stranieri, di cui la maggior parte utenti dei mezzi pubblici.

Il problema infrastrutturale e di riassetto della rete è evidente e prioritario, come è altrettanto critica la crisi economico-finanziaria del sistema di trasporto pubblico della città.

Da uno sguardo "aereo" si potrebbe giungere alla conclusione che, date le caratteristiche urbanistiche della città, le soluzioni di mobilità sono relativamente semplici: una direttrice costiera e poche direttrici di valle che con servizi in sede propria (servizi ferroviari, tramvie, assi attrezzati, people mover) potrebbero essere servite egregiamente. Naturalmente, scendendo con i piedi per terra, le cose sono più complicate, avendo a che fare in particolare con due aspetti fondamentali: le sempre più scarse risorse pubbliche per investimenti infrastrutturali; l'accesso alla rete primaria.

Il problema dell'accesso alla rete primaria è fondamentale, soprattutto in una città con un'orografia così complessa (dove capita anche che, se le auto non lasciano al mattino il loro parcheggio nelle strette strade collinari, i bus non possano passare). La questione riguarda più gli aspetti di regolazione e gestionali del trasporto ed in particolare la capacità di pensare a forme di mobilità più flessibili, soprattutto su aree a minor domanda di trasporto: servizi a chiamata, servizi gestiti da operatori "low cost", taxi collettivi e forma di car pooling e car sharing. Questi nuovi modalità di trasporto collettivo non risolvono i grandi problemi di mobilità ma possono contribuire a facilitare l'accesso alla rete portante pubblica (l'"ultimo miglio", come per le reti di telecomunicazione, è il più problematico).

La crisi finanziaria del trasporto pubblico genovese è nota. Su questo tema, date le risorse economiche dedicate al trasporto pubblico che in tutta Italia sono sempre più scarse, credo che l'Amministrazione abbia agito con grande coraggio. L'apertura della compagine azionaria dell'AMT ad un nuovo socio di minoranza (ed ancor prima la scissione di AMT in due società, funzionale anche a rendere più attrattiva AMT quale società dell'esercizio) è stato un intervento deciso e funzionale al miglioramento dell'efficienza e della qualità dei ser-

vizi. Tra le pochissime alternative possibili (tra cui il fallimento dell'AMT) questa è, a parer mio, la più equilibrata e funzionale al risanamento di parte del sistema di trasporto pubblico di Genova. Il disavanzo resta nell'altra azienda, l'AMI, e può essere affrontato con strumenti specifici, mentre la gestione dei servizi può seguire logiche puramente industriali ed essere più facilmente misurata in termini di miglioramento dell'efficienza. Chi pensa che con le operazioni societarie si possa, come per incanto, risolvere i problemi finanziari resta sempre deluso. I riassetto, le riorganizzazioni, le gare sono semplici strumenti per raggiungere nel tempo gli obiettivi strategici.

A Genova non c'è mai stata molta convinzione sia a livello politico che di opinione pubblica nel portare avanti il progetto della metropolitana. Secondo lei serve a Genova un sistema di trasporto come questo?

Mi verrebbe da dire, ora che la Metropolitana c'è serve, ringraziamo che ci sia, e speriamo che sia sviluppata adeguatamente e con grande oculatezza per migliorarne l'efficacia complessiva nel rispetto delle compatibilità economico-finanziarie. In molte medie città europee si è optato per uno sviluppo di reti in sede propria miste, che sono in sostanza tramvie nei rami esterni a minor carico (minori passeggeri) e diventano metro nella parte centrale della città. Il costo di realizzazione di una Metro sotterranea è più di 10 volte superiore a quella di una tranvia o metro leggera.

Citavo prima il problema delle risorse da dedicare agli investimenti infrastrutturali. La loro scarsità impone, in generale, una continua riflessione sulle possibili opzioni infrastrutturali alternative e sui relativi costi. Alcune critiche allo sviluppo della metro a Genova nascono proprio da qui. C'è chi pensa che, a parità di risorse, si potrebbero sviluppare soluzioni di mobilità ugualmente efficaci con una maggior copertura di territorio, ma con investimenti decisamente più contenuti. Esistono oggi servizi di trasporto innovativi, automatici e relativamente poco costosi (ad esempio i cosiddetti people mover) che potrebbero dare risposte adeguate alle esigenze di mobilità di alcune direttrici.

L'innovazione richiede attenzione e cautela e comporta anche rischi e costi aggiuntivi, ma una città come Genova, dal passato ricco di soluzioni ingegnose di trasporto (ascensori, funicolari ad acqua, treni a cremagliera), potrebbe osare; la nostra città potrebbe facilmente ricoprire il ruolo di leader nella sperimentazione di nuove tecnologie di trasporto.

Inoltre la realizzazione di queste soluzioni potrebbe essere affrontata con formule di project financing, vale a dire di coinvolgimento nelle iniziative di capitale privato remunerato attraverso la gestione della infrastruttura, che risultano poco applicabili nel caso di metro più o meno "pesanti".

La prima tratta del metrò genovese è stata aperta nel 1990. Dopo 16 anni la linea si estende per soli 5,3 e sette fermate. Oltre a essere utile solo per una parte molto limitata della città ha un costo di gestione elevato in proporzione ai benefici apportati. Altre città italiane hanno iniziato i lavori per le loro linee metropolitane molto dopo di Genova e ora hanno reti decisamente più estese (Torino e Napoli) o in fase avanzata di lavorazione (Brescia). Quali sono stati secondo lei gli errori che hanno portato allo stato attuale delle cose?

Madrid ha progettato e realizzato 100 nuovi km di Metropolitana in 9 anni, un tempo in cui Roma è riuscita a finire la sola progettazione della terza linea. La questione non può essere ricondotta alle specificità idrogeologiche ed archeologiche delle nostre città; i complessi iter procedurali, la poca tensione all'innovazione, i tempi e le discontinuità della politica nazionale e locale, la frammentazione dei processi decisionali sono tra le ragioni di tempi realizzativi francamente non accettabili.

Perché a Genova non si fanno mai piani sul trasporto pubblico a medio e lungo termine ma si interviene volta per volta a seconda dei finanziamenti disponibili o auspicati creando un insieme d'interventi non coordinato e meno efficace nei risultati?

Le politiche di mobilità in Italia sono spesso caratterizzate da un profilo di emergenza: si parla di traffico in autunno, perché i livelli di inquinamento superano i limiti, per poi dimenticarsene nei mesi successivi; si affronta la crisi finanziaria delle aziende di trasporto quando si avvicina lo spettro del fallimento o in occasione degli scioperi degli autoferrotranvieri per il rinnovo del contratto.

Ciò che manca in Italia è il riconoscimento del valore dei sistemi di mobilità, quali strumenti di sviluppo economico, della competitività dei territori e di sostenibilità ambientale (in Italia muoiono 8.000 persone per effetti diretti o indiretti del traffico ed altri 7.000 per incidenti: una strage) ed il relativo deciso rafforzamento delle funzioni pubbliche di programmazione e regolazione. Solo una forte funzione pubblica di regolazione può permettere il superamento della logica dell'emergenza e lo sviluppo di un approccio di programmazione che punti a interventi coraggiosi. Facile a dirsi, difficilissimo a farsi.

Personalmente posso testimoniare, lavorando da quindici anni come consulente su questi temi per Enti Locali ed Aziende, che il coraggio paga: dove si sono affrontati i problemi con decisione i risultati non hanno tardato ad arrivare. A Genova, mi sembra che il coraggio non sia mancato (piani del traffico innovativi, operazioni societarie uniche in Italia), ma per un salto di qualità c'è bisogno di un contesto complessivo più favorevole.

La stessa riforma del trasporto pubblico che, pur con difficoltà e criticità, era partita nel 1997 con il Decreto Burlando, si è più volte arenata e in generale non ha ancora superato le numerose barriere al cambiamento.

Le risorse finanziarie per il trasporto pubblico in Italia sono sempre state scarse. Secondo lei quali sono le strade più adeguate per recuperare il più velocemente possibile i finanziamenti necessari per completare almeno la prima linea della metropolitana e creare un sistema integrato metrò-ferrovia urbana-bus che possa essere veramente efficace?

Altri paesi europei, come quelli scandinavi e la Francia, hanno avviato prima di noi e proseguito con determinazione la strada della liberalizzazione. L'Italia è partita ma si è persa per strada, nelle secche dell'incertezza normativa.

E' ormai comprovato che la liberalizzazione (meglio dire il mercato regolato, dove la regolazione resta fortemente nelle mani pubbliche) permette migliori livelli di efficienza delle gestioni e quindi recuperi economici sui corrispettivi pubblici dei contratti di servizio da investire in infrastrutture, qualità, informazione. Il mercato regolato è quindi una scelta logica e non ideologica.

Personalmente sono poi convinto che la città debba rimare il luogo delle libertà, ma che rappresenti uno spazio pregiato da salvaguardare. I sistemi di congestion charging (il pedaggio per l'accesso al centro urbano) sono a mio modo di vedere una delle soluzioni del problema. Essi certamente presentano problemi di equità sociale (perché un cittadino che vive fuori dal centro dovrebbe pagare di più?), ma hanno numerosissimi vantaggi.

Si pensi al traffic congestion scheme di Londra: i veicoli in accesso sono diminuiti del 33% con un deciso miglioramento del livello di inquinamenti, i cittadini sono contenti ed il Sindaco Livingstone si è guadagnato un largo consenso (all'inizio molti gli erano contro), nelle casse pubbliche entrano 90 milioni di sterline all'anno, i margini dell'operazione vengono reinvestiti in trasporto pubblico e servizi di mobilità.

A Londra l'Amministrazione ha anticipato l'introduzione del congestion charging scheme con una straordinaria campagna di ascolto, confronto e dibattito pubblico. A Stoccolma il recente referendum cittadino ha decretato la volontà della città di introdurre un sistema di "urban price".

Se Genova introducesse un sistema di questo tipo, con tutte le attenzioni che la cosa richiede ed attraverso un ampio dibattito pubblico, risolverebbe in gran parte i problemi economico finanziari della mobilità e potrebbe finanziarie lo sviluppo dei servizi in sede propria (metro o servizi alternativi).

Negli anni il progetto iniziale della metropolitana ha subito molte modifiche. Rimanendo fermo il percorso Canepari-Brignole, per le altre diramazioni si è assistito a diverse ipotesi e poche certezze. Secondo lei quali sono le direttrici verso le quali si dovrebbe puntare per rendere finalmente utile la linea a un maggior numero di utenti ma che nello stesso sia remunerativa per l'azienda di gestione?

Oggi, più che in passato, il più significativo flusso di mobilità riguarda la direttrice costiera e si sa che una Metro deve avere un carico di almeno 20.000-25.000 passeggeri/ora (10.000 se si tratta di una metropolitana leggera) per essere giustificata dal punto di vista trasportistico. Gli sviluppi sono pertanto da analizzare alla luce di un'analisi trasportistica e di costi/benefici. Bisognerebbe entrare nei dettagli delle analisi di mobili-

tà e di carico della linea, ma ad esempio la scelta di proseguire verso San Martino (zona popolosa, Ospedale, Corso Europa) è decisamente sensata.

Prendendo come esempio una città come Tolosa in Francia che come abitanti è simile a Genova e analizziamo la sua infrastruttura vediamo che ha già una lunga linea metropolitana di tipo Val ed è in fase di realizzazione una seconda oltre all'integrazione con il sistema dei treni metropolitani. A Genova, invece, parlare di altre linee sembra fantascienza, secondo lei potrebbe essere realistico pensare a una seconda linea di trasporto in sede protetta che passi attraverso le importanti zone della città che non verranno raggiunte dall'attuale linea di metropolitana? se sì con che tipo di struttura sarebbe economicamente fattibile realizzarla (linea Val, minimetro tipo Perugia, metrotranvia, altro...)?

Una città come Genova, stretta e lunga, e già servita da una linea portante come la ferrovia, il cui potenziamento per il trasporto locale è in programma, non ha bisogno di due linee metro. Le città medie che ne hanno due, come Lille e Tolosa, hanno una struttura urbana completamente diversa. A Genova servono sistemi innovativi che alimentino la linea attuale e i suoi prolungamenti.

Nel 2012 circa, una volta completati i lavori per il bypass ci sarà il cambio d'uso in ferrovia metropolitana dei tratti ferroviari Voltri-Terralba e Pontedecimo-Sampiedarena. Questi tracciati secondo lei potranno essere considerati davvero come due nuove linee di metropolitana o subiranno le limitazioni tipiche dell'esercizio ferroviario?

La linea ferroviaria ha già una funzione d'uso metropolitano/di pendolarismo. Molti utenti, che hanno una pazienza infinita, hanno un comportamento d'uso tipico da ferrovia cittadina. Il problema è che un vero servizio metropolitano dovrebbe garantire l'accesso casuale alla linea (vale a dire io vado quando devo, perché so che in un tempo accettabile, un treno passerà). La questione quindi riguarda il numero di treni e le caratteristiche (ad esempio d'accesso) impiegati nel servizio metropolitano. Si ritorna al problema delle risorse economico-finanziarie.

Sarebbe positivo o negativo, secondo lei, se AMT decidesse di partecipare alla futura gara per la gestione del trasporto ferroviario per la zona Savona-Sestri Levante e vincessesse?

AMT è una SpA. Il socio francese Transdev insieme all'italiana Auto Guidovie Italiane hanno vinto una gara europea ed oggi possiedono il 41% della società. Transdev è tra i più forti gruppi europei di gestione del TPL, presente in moltissimi paesi. Oggi AMT ha tutte le credenziali per un risanamento della gestione dei servizi urbani di Genova fino a raggiungere la redditività (obiettivo primario) e per uno sviluppo del suo posizionamento competitivo sul mercato. Rispetto alle altre aziende pubbliche grandi e medie, AMT può vantare la cessione di una quota di capitale a terzi e quindi dovrebbe essere libera, anche dal punto di vista normativo, di partecipare ad altre gare. Così non è per le aziende pubbliche che gestiscono i servizi sulla base di un affidamento diretto (gestione "in house"). Vinca il migliore!

Grazie a Leopoldo Montanari

Claudio Brignole/Metrogenova.com

26-09-06