

## Intervista all'Assessore alla Mobilità e Trasporti del Comune di Genova

**Prof.ssa Anna Maria Dagnino**

*Abbiamo chiesto ad Anna Maria Dagnino, dal 2012*

*Assessore alla Mobilità e Trasporti del Comune di Genova nell'ambito della Giunta del Sindaco Marco Doria, un'intervista*



*per conoscere gli indirizzi del Comune sulla mobilità cittadina, con particolare attenzione ad alcuni temi "caldi" del trasporto pubblico: la situazione di AMT, anche in vista della futura gara per l'assegnazione del servizio sull'intero bacino regionale, gli sviluppi della metropolitana, per l'annunciata estensione a Martinez - Terralba, i nuovi treni ed il rinnovato deposito, il progetto di tranvia in Val Bisagno, in esito al "percorso di partecipazione" del 2011. Di seguito, il punto di vista dall'Assessore, come esposto durante l'incontro, su questi importanti argomenti.*

*Buona lettura.*

*Associazione Metrogenova*

### **AMT**

***Assessore Dagnino, da diverso tempo assistiamo a ricorrenti criticità nella gestione economica di AMT. Qual è la situazione attuale e quali misure ha intrapreso e intende intraprendere il Comune per porvi rimedio?***

Le criticità finanziarie di AMT hanno la loro origine in uno squilibrio strutturale tra i costi ed i ricavi, che ha implicato anche l'incapacità a produrre gli investimenti necessari anche a mantenere un adeguato aggiornamento del parco mezzi, che oggi si presenta con un'età non più rispondente alle esigenze.

Sul conto economico, il Comune negli scorsi anni ha continuato a contribuire con fondi propri in maniera notevole, per cifre che si collocano attorno ai 30 - 35 Milioni di Euro annui, oltre al contributo regionale. Si tratta di una cifra che, fatte le dovute proporzioni, è tra le più alte tra i comuni metropolitani nazionali, mentre quella della Regione è tra le più basse delle regioni italiane; ricordo che competenza della Regione è l'assicurare i servizi essenziali, mentre la legge affida ai comuni il compito di sostenere gli ulteriori servizi necessari ai territori. Parallelamente, sono state raggiunte intese sindacali con i lavora-

tori per contenere i costi, anche ricorrendo agli ammortizzatori sociali; questi due interventi, quello del Comune e quello dei lavoratori, hanno consentito di tenere in sostanziale equilibrio il conto economico in questi ultimi anni.

Con l'ultimo accordo raggiunto con le OO.SS. si dovrebbe consentire l'accompagnamento all'esodo anticipato di circa un centinaio di lavoratori, sostenuto da un contributo di 10 MEu (di cui approssimativamente la metà per AMT) che la Regione attinge dai fondi destinati al Trasporto Pubblico Locale.

Secondo stime, grazie a questo alleggerimento nei costi del personale dovremmo avere il bilancio 2015 in ordine e, prevedibilmente, anche il 2016; tuttavia lo scenario 2016 dovrebbe essere diverso, in esito al nuovo assetto del TPL regionale che si delineerà con la gara in via di lancio da parte della Agenzia Regionale.

***In relazione a tale gara, ci conferma che la richiesta della dichiarazione di interesse dovrebbe essere imminente? E come si potrà collocare AMT?***

Confermo che attendiamo in queste settimane l'avvio del processo di gara. A quanto risulta ad oggi, la gara dovrebbe riguardare l'assegnazione dell'esercizio del Trasporto Pubblico su gomma (esclusi dunque i servizi ferroviari) per l'intero bacino regionale, per una durata di 10 anni più 5 opzionali, a partire dal 2016.

In merito alla collocazione di AMT in questo scenario di gara, nel quale non potrà competere se non in associazione con altri, il Comune sta valutando quali forme di partecipazione possano essere più adeguate, tenendo conto che peseranno fattori quali patrimonio, stabilità economica, capacità di investimento; su tali basi il Comune dovrà decidere la strategia più efficace. E'

comunque molto importante, agli effetti della futura gara, che con il recente accordo si sia "messa in sicurezza" AMT per il 2015 e, ove fosse necessario, ragionevolmente anche per il 2016 anche se, secondo i piani, nel 2016, a gara assegnata, AMT non dovrebbe più avere l'affidamento del servizio nei termini attuali.

***Cambia qualcosa nel TPL con l'istituzione della Città Metropolitana?***

Cambia qualcosa in proiezione futura nel senso che, con la nuova legge, l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico sarà su base regionale a bacino unico e non sui 5 bacini attuali. La Città Metropolitana eredita di fatto la vecchia funzione della Provincia di Genova. L'affidamento del contratto sarà a livello regionale così come anche la gestione del contratto attraverso l'Agenzia regionale.

La prospettiva della gestione unitaria del TPL agevolerà la possibilità di integrazioni di servizio che potranno avere ritorni sia in termini economici sia in termini di miglioramento del servizio.

***Accennava prima che uno dei fattori critici di AMT è l'inadeguatezza del parco mezzi: in effetti molti mezzi hanno un'anzianità troppo elevata (a noi, al 2013, la media pesata risultava superiore agli 11 anni, con punte oltre 20) e versano in condizioni precarie, come anche direttamente percepibile dall'utente. Era stato annunciato un piano di consistente rinnovamento su finanziamento regionale, qual è la situazione?***

Con l'accordo del novembre del 2013 la Regione si è impegnata per una consistente fornitura di nuovi mezzi alle aziende del TPL liguri. Per AMT si tratta

di circa 200 mezzi di cui i primi, una cinquantina, avrebbero dovuto essere disponibili già nel 2014, prevalentemente di piccola taglia, dove maggiori sono le carenze. C'è però un ritardo di molti mesi in quanto la gara, gestita da F.I.L.S.E, (*n.d.r.-la società finanziaria della Regione Liguria*) è andata deserta: ad oggi, a fronte del fabbisogno nelle diverse tipologie come definito da AMT, nessuno dei mezzi previsti dall'accordo del 2013 con la Regione è stato ricevuto. Attendiamo che F.I.L.S.E. possa risolvere il problema, perchè alla mobilità pubblica genovese i nuovi mezzi sono assolutamente necessari. Esistono comunque oggettive difficoltà per l'acquisizione di mezzi di piccola taglia perchè le esigenze di tali mezzi da parte del mercato sono modeste.

***Però qualche nuova vettura di taglia piccola è entrata nel parco recentemente, è stata acquisita direttamente da AMT in autofinanziamento?***

Confermo. Utilizzando come finanziamento i residui di una legge del 2009 che prevedeva un contributo annuale di 1 milione di euro ad AMT, ne sono stati acquistati una decina di taglia piccola, il massimo che si poteva. Però la vera capacità di investimento è ferma per la ragioni che ho detto.

***Sembra a noi e a molti appassionati del trasporto pubblico che ci scrivono, spesso formulando le loro proposte specifiche, che il servizio potrebbe trovare giovamento da alcune misure, anche non onerose, di razionalizzazione su linee, orari e percorsi. Ci riferiamo, ad esempio, ad una maggiore attenzione alla sincronizzazione degli orari per facilitare gli interscambi, particolarmente tra le linee di adduzio-***

***ne e le linee di forza, o nelle ore notturne, quando la frequenza è bassa. Od anche ad una più razionale definizione dei percorsi di alcune linee. Come risponde AMT a queste istanze?***

Noi riceviamo e valutiamo varie segnalazioni e proposte: dagli autisti, che teniamo in grande considerazione perchè conoscono bene i problemi, da appassionati come voi e da tante altre persone che ritengono di aver trovato la loro soluzione ideale; io stessa ne ricevo. Credo che il Direttore Generale di AMT sia una persona valida, così come il Direttore di esercizio, unica donna in Italia a ricoprire analogo ruolo, e la struttura tutta; pertanto, io ascolto molto ma quando si vedono e mi vengono presentate situazioni che sembrano incomprensibili, vorrei dire che una ragione c'è sempre. Sarebbe infatti non plausibile da parte dei vertici dell'Azienda operare determinate scelte senza alcun valido motivo a giustificarle.

Comunque, sugli aspetti relativi a migliorie all'organizzazione del servizio, assicuro che c'è attenzione ed un continuo processo di affinamento. Ad esempio, abbiamo sottoscritto un accordo con la cooperativa Radiotaxi perchè, per certe linee collinari, in condizioni di molto bassa frequentazione, è evidente come sia doveroso individuare altre forme di trasporto diverse dal bus; infatti, la collaborazione con i tassisti sta crescendo, anche se da parte degli utenti occorre che si maturi un certo tipo di apertura per queste soluzioni diverse dall'abituale. Per quanto riguarda le proposte di miglioria del servizio, la regola è: le verifichiamo, se si tratta di idee che non hanno una reale praticabilità si scartano, ma se sono veramente valide, e cito ad esempio una intelligente proposta di miglioria su di una linea notturna da

parte di un autista che quella linea percorreva abitualmente, si prendono in considerazione e si attuano.

***Si vedono molto spesso mezzi che escono o rientrano in rimessa vuoti con targa "Fuori Servizio", quando alle fermate del percorso che compiono ci sono varie persone in attesa. Ci sarà talvolta una ragione obiettiva, ma dal fatto che il comportamento di volta in volta non appare omogeneo, viene il dubbio che la scelta se caricare passeggeri o apporre il cartello "fuori servizio" sia nei fatti una libera decisione del singolo autista. E' così?***

A livello di programmazione la maggior parte delle corse da e per le rimesse e i trasferimenti tra capilinea vengono effettuate in servizio, con poche eccezioni dovute a problematiche tecniche. A livello di gestione invece può rendersi necessario effettuare tratte fuori servizio per rimettere in orario bus che hanno accumulato ritardi. Altri casi sono dovuti anche alla sostituzione di vetture che non possono effettuare servizio per guasti e vengono riportate in rimessa dal personale operaio. In nessun caso, comunque, tutto questo è lasciato alla decisione dell'autista.

## **Metropolitana**

***A che punto siamo con l'annuncio di prolungamento a Martinez - Terralba?***

Questo prolungamento, che sappiamo corrispondere a un ragionamento fatto negli anni passati, è stato comunque confermato nelle scelte strategiche del Comune; pertanto, la scelta di questi anni è stata quella di operare per

proseguire su questo percorso. Abbiamo quindi realizzato un progetto preliminare, tramite la Società Metropolitana Milanese (con la quale avevamo già una convenzione) che ci ha permesso di confermare il finanziamento statale, circa 7 milioni di Euro; nel piano triennale del Comune, già approvato, abbiamo allocato i circa 5 Milioni di Euro di nostra competenza, condizione obbligatoria per poter usufruire del finanziamento statale.

La stima per l'opera è di un costo totale di 28 Milioni di Euro circa, incluso l'acquisto di due treni, che reputiamo necessari in conseguenza dell'allungamento della tratta; questi due treni si aggiungerebbero ai 7 treni di terza generazione in fase di fornitura e la cui partita economica, una cifra rilevante, è stata infine chiusa. Per i fondi a complemento, segnalo che l'opera figura tra quelle indicate nella finanziaria 2015 del Decreto "Sblocca Italia", anche se il percorso finanziario è tutto da costruire.

Nel frattempo continua il tavolo tecnico con RFI che era già stato posto in atto per la definizione del progetto preliminare: si lavora sul piano di liberazione delle aree, che non è imminente (è previsto nel 2017-2018) e per coordinare i rispettivi progetti. Nella zona di Terralba, infatti, ci sarà il capolinea della ferrovia metropolitana dal lato di corso Gastaldi e quello della metropolitana dal lato opposto.

***Dunque la metropolitana a San Fruttuoso si attesterebbe a Terralba e non a Martinez come si era inteso?***

Al momento il progetto presentato riguarda Martinez, perchè allo stato di avvio del progetto non c'erano ancora le condizioni per andare oltre. Nei piani della Regione è comunque Terralba, e i piani del Comune si inseriscono nella

pianificazione regionale. Il progetto di Martinez è comunque studiato per essere funzionale al prolungamento della tratta sino a Terralba.

***In effetti, nella mappa del Sistema Infrastrutturale del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) compaiono sia Martinez che Terralba; dopo di esse, però non si nota alcuna estensione pianificata. A noi piacerebbe però avere conferma che nella prospettiva programmatica del Comune c'è almeno San Martino e la sponda sinistra della Val Bisagno. La progettazione di Martinez tiene conto di tali eventuali estensioni?***

Il P.U.C. è uno strumento programmatico, e quella mappa può essere soggetta ad aggiornamenti. Quello di Martinez è un primo mattone, il cui finanziamento è stato chiesto con la prospettiva secondo me necessaria di raggiungere San Martino, primo ospedale della Liguria; confermo che è ben presente alla nostra attenzione il requisito di assicurare, nella progettazione di Martinez, la compatibilità con l'estensione verso San Martino ed anche quella lungo Corso Sardegna sino a Piazza Galileo Ferraris.

***Nuovi treni e nuovo deposito: qual è la situazione?***

I nuovi treni stanno arrivando; il primo è stato consegnato sta facendo da tempo le prove, necessarie per l'entrata in servizio, e gli altri seguiranno. Ho compiuto una visita allo stabilimento Ansaldo Breda nell'ottobre scorso dove ho potuto constatare che la produzione era ben avviata, anche se ora riscontriamo dei ritardi.

Per il nuovo deposito abbiamo inserito nella pianificazione triennale del Comune, recentemente approvata, un importo di circa 9 Milioni di Euro relativo al secondo lotto: questo riguarda la componente impiantistica di automazione avanzata, per cui Ansaldo ha presentato recentemente il progetto, mentre il primo lotto comprende invece le opere civili. Ci è stato indicato che entro quest'anno tale primo lotto del nuovo deposito ampliato e rinnovato dovrebbe essere completato, inclusa la sistemazione a parcheggi della zona sovrastante, e che il deposito dovrebbe essere del tutto operativo, anche se non ancora completo nelle dotazioni impiantistiche di automazione avanzata che sono parte del secondo lotto (previste per il 2016).

***Parlando di nuovi treni, a noi risulterebbe che il secondo lotto di sette unità sia incluso da tempo in una domanda di finanziamento governativo ex legge 443/2001 (Legge Obiettivo), assieme a quelle per Corvetto, Canevari, secondo lotto nuovo deposito ed altro; fate ancora affidamento sugli esiti di queste domande di finanziamento?***

La domande ci sono e restano, ma sono collocate in una posizione di graduatoria piuttosto arretrata. Non abbandoniamo queste idee ma il tema del finanziamento è complesso.

***A che punto siamo negli accordi con FF.SS. per l'utilizzo della ferrovia urbana quale metropolitana di superficie, in particolare per le nuove fermate di Cornigliano ed Erzelli?***

Il programma di FF.SS. per la ristrutturazione del nodo di Genova sta andando avanti, e in tale programma sono

previste appunto nuove fermate e la ristrutturazione di altre esistenti in funzione di un impiego metropolitano della linea costiera. Per Cornigliano, in particolare, è previsto lo spostamento nella nuova fermata di S. Giovanni d'Acqui e viene leggermente spostata sulla direttrice di Erzelli e rinnovata la stazione di Sestri.

## **Tranvia Val Bisagno**

***Nel 2011 il Comune promosse un "percorso di partecipazione" nel quale fu individuata quale soluzione per la mobilità in Val Bisagno una tranvia in sponda destra, accompagnata da interventi di allargamento della sede stradale in alcuni tratti critici, atti a consentire la realizzazione di corsie ad uso esclusivo del mezzo pubblico; tali interventi sarebbero stati possibili in conseguenza di opere di messa in sicurezza idraulica del Bisagno. Può indicarci che cosa è stato fatto e che cosa si intende fare per il futuro?***

Quando ho assunto questo incarico, l'argomento tranvia risultava essere una scelta, ma senza alcun atto conseguente. Al contrario, c'era e c'è un progetto preliminare, abbastanza avanzato, per la sistemazione dell'argine nella zona dove esso manca e con un possibile allargamento della sede stradale dove, probabilmente, si riescono a collocare quattro corsie, di cui due dedicate al trasporto pubblico. Questa possibilità fu giudicata condizionale per la realizzazione della tranvia, visto che altre soluzioni (parzializzazione del flusso veicolare privato con il sistema detto "a cassette", o "a stanze") furono giudicate inaccettabili dal territorio.

***Come si collocano le coperture finanziarie per realizzare l'argine, con il conseguente allargamento strada? Ci sembra di ricordare che tale opera, con altre di messa in sicurezza idraulica del Bisagno, fossero massimamente basate su un contributo statale richiesto a fronte del cosiddetto "Piano delle città" del 2012.***

Il nostro tentativo fu di cercare di utilizzare i possibili stanziamenti del "Piano delle città" per un complesso di interventi riferibili alla Val Bisagno, tra i quali, appunto, queste opere; l'esito è stato lo stanziamento per lo scolmatore del Fereggiano, mentre altre opere non hanno trovato copertura. Nel frattempo si sono succeduti altri gravi disastri ambientali e questo ha determinato da parte del Governo nuovi importanti stanziamenti per la messa in sicurezza idrogeologia del territorio, stanziamenti coordinati a livello centrale da una "struttura di missione" allo scopo costituita. Per tutta Genova si tratta di circa 350 Milioni di Euro, una larga parte di quanto stanziato a livello nazionale; qui troveranno copertura il completamento del rifacimento della copertura del Bisagno e anche il canale scolmatore del torrente.

Per quanto riguarda l'argine ed il conseguente allargamento della strada, vorrei mettere in evidenza che l'esigenza a fronte della quale si chiedeva lo stanziamento era la sicurezza idraulica del torrente, mentre i benefici per il trasporto pubblico sarebbero stati una conseguenza; non si può però oggi escludere che, a livello governativo, la realizzazione dello scolmatore del Bisagno ponga l'intervento sull'argine ad un minore livello di priorità. Assicuro comunque che su questa opera il tavolo con la Regione è sempre aperto e continuiamo a lavorarci.

***Quali ulteriori azioni il Comune intende intraprendere sulla base degli esiti del "percorso di partecipazione" del 2011?***

Mi sono documentata su questo percorso partecipato che si è poi arenato, da quanto mi è stato riferito, per il problema della sosta. Per proseguire il percorso ho voluto creare un gruppo, costituito da AMT e dalla Direzione Mobilità del Comune, per riprendere il tema del tram in Val Bisagno; da questo gruppo vorrei che mi fosse presentata una completa analisi costi-benefici, i dubbi e le ragioni su tutte le partite.

Il gruppo, con cui ho già avuto un primo incontro di aggiornamento, sta lavorando e ha già esaminato diversi aspetti quali la stima della domanda, il servizio offerto oggi, l'impatto psicologico per il mezzo, vincoli viabilistici seri quali il problema degli accessi all'autostrada. Nel percorso di partecipazione le istanze di soddisfacimento del requisito di mobilità e quelle della riqualificazione urbana sono sempre sovrapposte: quello che chiedo a questo gruppo è invece un'analisi dei costi suddivisa tra quelli destinati alla riqualificazione urbana e quelli attinenti alla mobilità, a confronto, perchè si tratta di esigenze diverse che possono determinare scelte anche diverse.

Sul fatto che il tram sia anche uno strumento di riqualificazione urbana non v'è dubbio, ma non è l'unico strumento per ottenere questo scopo.

Quando ho preso visione dei costi associabili alla tranvia e di che cosa avrebbe comportato, ad esempio, intervenire sulle utenze nel sottosuolo, ho avuto serie perplessità; poi, confrontandomi con i territori, ho recepito che la soluzione tram veniva data per acquisita come quella ideale, senza però che ne fossero stati chiariti i termini concreti. Per tale motivo ho costituito questo gruppo dal quale mi attendo una chiarificazione in merito, anche sull'impatto che l'introduzione di un nuovo sistema ha sulla logistica e sulla manutenzione.

Intervista raccolta da Luigi Piccardo e Stefano Vignolo il 3 Aprile 2015

Ringraziamo l'Assessore Dagnino per la cortese disponibilità.