Polemica sul fondi per il trasporto pubblico, Bucci: “Ecco la mia risposta al Pd”

di **Redazione**
20 Giugno 2020 – 19:48



Genova. Riceviamo e pubblichiamo l’ampia risposta del sindaco di Genova Marco Bucci al dossier raccolto dal Partito Democratico e inviato al primo cittadino e al ministero dei Trasporti per criticare l’impostazione del Pums.

“La richiesta di finanziamento governativo per il progetto dei “Quattro assi di forza” del trasporto pubblico locale è pienamente conforme con le linee d’azione stabilite dal PUMS, il cui Quadro Strategico Preliminare è stato presentato alla città, e pubblicato, (fin dal Febbraio 2018) dando luogo nei mesi successivi a un ciclo di incontri pubblici e a un ciclo di riunioni della competente commissione consiliare, fino alla definizione del vero e proprio Piano, approvato dalla Città Metropolitana nel Luglio 2019.

Nel periodo menzionato, il progetto dei “quattro assi” – quanto meno nei suoi aspetti fondamentali – è inoltre stato pubblicato e presentato in numerose occasioni.

Il progetto tecnico dettagliato è stato integralmente pubblicato online solo in un secondo tempo, dopo il via libera del MIT, per evitare di farne oggetto di dibattito proprio nel momento in cui era in corso da parte del Governo una delicata e complessa procedura di valutazione tecnica per l’assegnazione dei fondi relativi alla sua realizzazione. Un gesto che avrebbe potuto essere interpretato come propagandistico o, peggio, come un indebito strumento di pressione.
Senza contare il rischio di esporre il progetto a strumentalizzazioni politiche ex ante e

durante la valutazione tecnica medesima, come i fatti successivi hanno del resto dimostrato.
Nessun ritardo, dunque, e tanto meno mancanza di trasparenza, ma solo la volontà di tutelare l'interesse collettivo.

L'amministrazione peraltro non si è mai sottratta alle iniziative pubbliche di soggetti terzi, anche quando organizzate con evidente pregiudizio e intento propagandistico, proprio per cercare di diffondere al massimo un'informazione corretta e non distorta sulle motivazioni delle scelte.
Giova ricordare che, contrariamente a quanto affermato nella Vostra lettera, il progetto non è mai stato bocciato dal MIT. Soprattutto, il MIT non ha mai contestato la scelta di puntare sulla soluzione filoviaria, come la Vostra lettera lascia sorprendentemente intendere, risultando – nella migliore delle ipotesi – disinformata.

La valutazione ha dato luogo a richieste di chiarimenti e a rilievi di natura tecnica, che sono stati puntualmente forniti e hanno ugualmente formato oggetto di valutazione da parte dei tecnici del ministero. L'esito di queste interlocuzioni tecniche, ora terminate, è stato positivo. La decisione finale in ordine al finanziamento spetta al Ministero, e dovrebbe essere imminente.

Nel merito, le motivazioni della preferenza accordata al sistema filoviario rispetto a quello tranviario sono così riassumibili:
– La sede protetta e la preferenziazione semaforica del mezzo pubblico, e cioè i principali elementi che garantiscono la velocità e qualità del servizio, sono garantite nella stessa misura dalle due tecnologie;
– La trazione elettrica, e quindi l'assenza di costi ambientali localizzati, è identica nelle due tecnologie;
– L'inquinamento acustico è inferiore nella soluzione filoviaria rispetto a quella tramviaria;
– Il costo della soluzione filoviaria è circa un terzo di quella tramviaria, il che permette, con un finanziamento dello stesso ordine di grandezza, di realizzare l'intera rete genovese di "assi di forza", anziché una sola linea tramviaria lungo una sola direttrice, esaurendo così le risorse con le quali si traguarda invece l'interesse dell'intera città;
– Anche i tempi di realizzazione del filobus si collocano all'incirca fra la metà e un terzo (o più) rispetto a quelli di realizzazione di una linea tranviaria;
Va detto che, in prospettiva, entrambe le tecnologie sono da considerarsi – presto o tardi – destinate a essere superate, poiché stanno già venendo meno la necessità del binario che quella della linea aerea di alimentazione; tuttavia poiché il bando del MIT al quale si è risposto consentiva solo queste scelte tecnologiche, fra esse si è ritenuta preferibile quella non solo più rapidamente realizzabile, ma anche più flessibile e reversibile nel lungo periodo.

Quanto al confronto con le metropolitane tradizionali, l'enorme differenza di costi e di tempi di realizzazione, oltre alle specifiche considerazioni tecniche per una realizzazione in sottosuolo, rendono improponibile tale soluzione.

Diverso è il caso di una soluzione metropolitana in fly over, progetto potenzialmente di grande interesse ma anche molto costoso, che stiamo realizzando per la Val Bisagno, e per il quale non sarebbe ragionevole procedere senza un adeguato e certo coinvolgimento di capitale privato.
La soluzione filoviaria che è stata alla fine prescelta è già notevolmente impegnativa dal punto di vista della riorganizzazione della circolazione, come ben dovrebbe ricordare chi – nei lunghi anni in cui ha amministrato questa città – non è riuscito a realizzare neppure la

cosiddetta busvia", semplice corridoio preferenziale sull'asse della Val Bisagno, per la quale i governi dell'epoca avevano già concesso i finanziamenti.

Va da sé che la realizzazione di linee tranviarie comporterebbe ben più lunghi lavori e ben maggiori restrizioni alla circolazione privata, sia durante i lavori, sia a regime.
Il beneficio del progetto, da voi sorprendentemente sottovalutato, consiste nella sostituzione di mezzi termici (i bus) o elettrici-termici (i filobus attuali) con mezzi interamente elettrici, la cui velocità commerciale, e quindi l'attrattività, sarà fortemente incrementata dalla sede protetta e dalle priorità semaforiche, e dovrebbe indurre molti cittadini a preferire il trasporto pubblico a quello privato utilizzato attualmente, come a suo tempo avvenne – or sono più di 30 anni – per la realizzazione della busvia lungo l'asse di corso Europa.

Quanto alle altre osservazioni del vostro documento:
– La "cancellazione di linee" è ovviamente dovuta alla loro sostituzione con nuove linee di adduzione complementari con gli assi di forza, e/o con le stesse "linee di forza", che garantiscono maggiore velocità commerciale;
– I lamentati "riassetti stradali" sono ovviamente molto più contenuti che nell'ipotesi del tram;
– Anche la "significativa perdita di posti auto", l'"istituzione di nuove zone ZTL" e la "creazione di interferenze che limiteranno fortemente la mobilità privata", che la Vostra lettera descrive (non senza contraddizione) come criticità, saranno ovviamente minori che nell'ipotesi del tram, e si inquadrano peraltro in una politica di mobilità sostenibile che la Vostra forza politica ha più volte enunciato negli anni in cui ha amministrato la città, pur senza mai darvi corso.

Resta più che legittima la preferenza per il tram, soluzione che abbiamo sempre giudicato e continuiamo a giudicare interessante. Tuttavia, per i motivi sopra detti, e in considerazione del fatto che già così il progetto si aggiudicherebbe una quota straordinariamente significativa dell'intero finanziamento nazionale (ulteriore dimostrazione che mai c'è stato disaccordo sul merito del progetto da parte del MIT), la soluzione filoviaria si è ritenuta preferibile nell'interesse dell'intera città.

Ancora, con riferimento alle altre osservazioni della Vostra lettera, commento quanto segue.
Il concetto di "vuoto intermodale", in verità non troppo chiaro, appare comunque infondato, in quanto il progetto tiene conto delle altre opere in corso di realizzazione da parte di questa Amministrazione e – come più volte sottolineato dal PUMS – traguarda la piena integrazione funzionale e tariffaria dei diversi tipi di trasporto pubblico (oltre che quella fra pubblico e privato), con ciò evitando appunto di "perpetuare il difetto pianificatorio e regolatorio" del passato e delle passate Amministrazioni, onestamente e lodevolmente riconosciuto dalla Vostra lettera.

L'asse di forza del Ponente consegue alla (dolorosa ma realistica) presa d'atto, da parte del PUMS, del perdurante stallo delle opere infrastrutturali ferroviarie annunciate da oltre un decennio, delle quali le due amministrazioni precedenti hanno portato vanto, ma la cui realizzazione è tuttora incerta e non dipendente dalla nostra volontà. Eventuali e auspicate novità positive troveranno accoglimento nelle revisioni biennali del PUMS ed eventualmente potranno portare a migliorie del progetto, che sarebbe oggi poco serio anticipare.

L'integrazione con la mobilità da/per Erzelli (e l'aerostazione) secondo la progettualità

esistente è pienamente garantita dal progetto (asse di Ponente), mentre i prolungamenti della metropolitanasono ovviamente destinati a servire altre aree della città (Val Polcevera e San Fruttuoso) che, proprio in ossequio alla complementarietà fra i diversi sistemi di trasporto pubblico, auspicata dalla stessa Vostra lettera, non vengono interessati dagli assi di forza direttamente, ma ne aumentano l'accessibilità attraverso l'interscambio (nei nodi di Brignole, De Ferrari, Caricamento-San Giorgio, Principe, Dinegro);

Il "taglio di km" da Voi paventato è in primo luogo più che compensato dall'aumento – assoluto e relativo – dei posti offerti (l'apparente contraddizione è il risultato dell'accresciuto utilizzo di mezzi più capienti) e in secondo luogo costituisce un punto di efficienza derivante dalla riorganizzazione degli assi che permette di assicurare collegamenti complessivamente più veloci e contemporaneamente elimina ridondanti duplicazioni di percorsi che oggi congestionano il centro cittadino e distraggono risorse aziendali da impieghi e collegamenti più utili;

La proposta di attestare l'asse di forza del Ponente alle porte di Voltri, servendo la delegazione con linee "navetta" dedicate (come avviene a Nervi) corrisponde alla stessa logica di velocizzare il tempo complessivo "malgrado" l'interscambio, grazie alla maggiore frequenza della linea di forza e alla più capillare penetrazione delle linee "navetta" locali. Tale scelta è effettuata nell'esclusivo interesse della popolazione residente, e può quindi essere facilmente rivista – come già più volte sottolineato – se ciò corrisponde all'interesse della popolazione servita.
La preoccupazione espressa nella Vostra stessa lettera, che condivido, dimostra comunque ulteriormente l'utilità e la non ridondanza di questo asse.

I flussi di traffico privato non sono affatto trascurati, e il progetto nella sua interezza prevede proprio l'auspicata "cattura" dello stesso, con un significativo spostamento modale dal trasporto privato a quello pubblico. In sintesi, si tratta di una diminuzione di 17 milioni/anno di spostamenti privati e di un aumento di 41 milioni/anno di spostamenti pubblici, con un aumento di questi ultimi di circa il 25%. Non si capisce quindi francamente il senso della Vostra critica su questo punto. Per contro, la tecnica di rilevazione e monitoraggio dei flussi attraverso gli spostamenti dei cellulari è sicuramente utile per un affinamento delle ulteriori politiche della mobilità, e fin d'ora si esprime una valutazione positiva su tale proposta, per la realizzazione della quale l'Amministrazione ha già operato durante il periodo di emergenza COVID e si adopererà nella ricerca delle risorse necessarie. In sé, comunque, tale metodologia consente una rilevazione più precisa dei flussi privati, ma non garantisce da sola alcuna "cattura".

Le rimesse utilizzate, delle quali il progetto prevede una adeguata riqualificazione, appaiono le uniche soluzioni praticabili nel breve-medio periodo, come testimonia il fatto che nei circa venti anni precedenti non si sia mai andati oltre a un vago programma di dismissione, al quale non hanno mai fatto seguito né alternative concrete, né tanto meno realizzazioni. Ferma restando la più ampia disponibilità a considerare soluzioni migliorative, è evidente il contrasto fra la facilità di immaginare dismissioni di siti ritenuti "sgraditi" e la difficoltà di realizzare davvero – anche quando si è stati lungamente titolari dell'azione amministrativa – soluzioni alternative.
La rimessa di Campanule, che garantisce comunque e migliora gli attuali impianti sportivi e le zone verdi esistenti, si inserisce comunque in una riqualificazione ambientale dell'intero comprensorio, e dal punto di vista trasportistico rappresenta una risposta perfetta (oltre che l'unica concretamente possibile nel Levante) per la "cattura" del traffico privato proveniente dal casello autostradale e dalla viabilità costiera esterna al Comune.

Per la Val Bisagno, che a seguito di alcuni decenni di “dimenticanza” amministrativa si ritrova ancora sprovvista di un asse in sede propria, la soluzione di dotarla finalmente di un asse protetto mai realizzato prima (vedi la mancata “busvia”) comporta un delicato e difficile compromesso fra trasporto pubblico e mobilità privata, che si propone negli stessi termini sia che l’asse sia destinato a un filobus, a un tram o (estremizzando) a un bus. La domanda è quindi se la Val Bisagno “vuole” un asse di trasporto pubblico veloce “a terra” (sia esso tram o filobus o busvia). In caso contrario, stante l’impercorribilità di una metropolitana sotterranea, l’unica soluzione alternativa seria apparirebbe quella di una metropolitana sopraelevata.
I futuri mutamenti dello “scenario idrogeologico” saranno attentamente considerati, quando interverranno, per possibili miglioramenti del progetto.

Il riferimento alla Val Polcevera non è chiaro, poiché la Val Polcevera non è interessata dalle cosiddette linee di forza, essendo oggetto di interventi di prolungamenti della metropolitana già in corso. Stupisce comunque che per tale area si lamenti il mancato sviluppo di corsie riservate, sviluppo che, quando previsto per le direttrici degli assi di forza, viene aspramente criticato dalla Vostra lettera.

Il veicolo previsto (18 metri) è quello di lunghezza massima consentito oggi dalla norma italiana, peraltro probabilmente in via di superamento: abbiamo chiesto infatti al MIT di essere città pilota per l’introduzione dei veicoli a 24 metri. Come detto, la maggiore attrattività non risiede nella maggiore capacità del singolo veicolo, ma dalla maggiore velocità di esercizio e dalla maggiore capacità della linea per unità di tempo. Il finanziamento richiesto al ministero, peraltro, copre interamente l’esigenza, ed è anzi auspicabile che il MIT non ritenga che un livello di servizio sufficiente possa essere ottenuto con un minore numero di veicoli.

Il progetto prevede l’integrale alimentazione elettrica necessaria per il sistema proposto, e la progettazione di dettaglio dimostrerà che è sufficiente a garantire l’infrastruttura prevista.
Tutto ciò, ferma restando la legittima preferenza per il sistema tranviario, sicuramente più “suggestivo”, apparentemente di maggiore portata innovativa e perciò politicamente più facile da promuovere (ma non da realizzare, come il passato ben dimostra), respingo con forza l’accuso di pretestuosità e approssimazione, essendo già più volte intervenuto nel merito, come questo stesso scambio epistolare dimostra.

In conclusione, dissento totalmente, e vigorosamente, da ogni tentativo di discredito perpetrato direttamente presso il MIT, lamentando presunti punti deboli del progetto sulla base di informazioni spesso (nella migliore delle ipotesi) fuorvianti, carenti o imprecise, e invocandone il definanziamento del progetto, che danneggerebbe massimamente tutti i cittadini genovesi: non si fa politica sulla pelle dei cittadini.

Se Genova otterrà questo finanziamento, si potrà ragionare insieme dei possibili miglioramenti del progetto. Se non lo otterrà, non ci sarà niente da migliorare, infliggendo ancora una volta alla città un incomprensibile gioco di veti che, in particolare nel settore della mobilità, già ha paralizzato per lustri l’azione amministrativa.

Rinnovo quindi la più ampia disponibilità non solo al confronto e alla discussione, ma soprattutto alla leale e fattiva collaborazione, nell’esclusivo interesse dei cittadini genovesi, per migliorare ulteriormente questo e gli altri progetti del della mobilità sostenibile cittadina, senza perdere il più importante finanziamento mai ottenuto in passato per la mobilità della nostra città.

Con i migliori saluti,
Marco Bucci”.