VERSO IL NUOVO PUC

Bus stop

Trasporto pubblico
e viabilità al collasso:
i Genovesi pagano
- in coda - le inefficienze
e le "non scelte" della politica

ENRICO MUSSO

Genova, porto ormai in declino - il bacino di utenza non va oltre la Padania, contesa per altro da porti del Nord e dell'Est - resta una città che esporta mobilità e logistica. Il trasporto non è solo un settore "di servizio" alla comunità locale, ma parte della sua base economica.
A questo doppio ruolo dovrebbero corrispondere un sistema dei trasporti e un governo della mobilità che mantengano separati i flussi, impediscano ai traffici portuali di interferire con quelli locali, limitino gli effetti del trasporto sull'ambiente urbano.
Invece, c'è sistematica promiscuità tra flussi merci e passeggeri generati dal porto e flussi della mobilità urbana. Ne conseguono congestione, forte degrado dell'ambiente urbano e della qualità dell'aria, gravi danni economici per il tempo degli spostamenti (stimato valere, nel ciclo urbano, circa quattro volte il costo monetario).
I problemi di trasporto e viabilità sono percepiti dai Genovesi al primo posto, e più intensamente che nelle altre città italiane.
Non sono problemi fisiologici delle città portuali: in porti europei ben più importanti, insistenti su un tessuto urbano ugualmente denso, non ci sono. È una condizione patologica, frutto di carenze infrastrutturali, assoluta chiusura alla concorrenza, incapacità amministrative.

La realizzazione di infrastrutture è quasi inesistente. Le grandi arterie urbane risalgono agli anni '50 e '60 del secolo scorso, e così le autostrade (fa eccezione l'A26 realizzata poco dopo a servizio del porto di Voltri). Le ferrovie sono ancora più antiche. Il terzo valico appenninico (per il quale solo nei mesi scorsi sono arrivati i primi soldi dopo 25 anni di stop and go) è così definito perché ne esistono due, ma entrambi risalenti alla seconda metà dell"800. Le ferrovie hanno perso un secolo! E, in generale, infrastrutture quasi immutate sono oggi drammaticamente inadeguate rispetto a un traffico cresciuto mediamente dieci volte negli ultimi 20-30 anni.
Il blocco riguarda incredibilmente anche le autostrade, ovunque le uniche infrastrutture in grado, quasi sempre, di autofinanziarsi con i pedaggi. Ma a Genova la realizzazione della "gronda" autostradale di Ponente, pur già finanziata da preventivi aumenti dei pedaggi, è preda di un esasperato comitatismo che ne fa lievitare i costi per la continua ricerca, da parte dei politici, di un tracciato sempre più sotterraneo. Così ora mancano i soldi per il tunnel subportuale, necessario complemento del nodo autostradale, per il quale si sono spesi milioni in progettazione e si tiene in vita un'apposita società comunale che non serve a nulla. Per tacere della "gronda di Levante", che vedrà forse la luce nel XXII secolo.
La metropolitana, corta nel tracciato quanto lunga nei tempi di realizzazione, iniziata negli anni '80, non ha tuttora raggiunto la stazione ferroviaria di Brignole. Il tram, soluzione ormai diffusissima in molte città europee (e non solo), promesso dal sindaco in campagna elettorale, è sparito dall'agenda, sostituito da "busvie" non molto più economiche ma enormemente più impattanti sul tessuto viario e commerciale.
Nei servizi di trasporto la pervasiva presenza del soggetto pubblico e la pervicace resistenza a qualunque forma di apertura del mercato fanno sentire i loro effetti sulla qualità e sui costi.
I pendolari ferroviari fanno i conti ogni giorno con il disastro Trenitalia, quando una gara internazionale seria potrebbe aprire il mercato alla concorrenza con benefici sul costo e la qualità del servizio.
Nel trasporto su gomma, né la drastica riduzione delle frequenze dei bus né l'aumento del biglietto hanno risolto i gravi problemi finanziari dell'azienda di trasporto urbano (Amt), tuttora una palla al piede del bilancio comunale. L'ingresso del gruppo francese Transdev fu una classica privatizzazione senza liberalizzazione: su misura, realizzata con apposita legge regionale proprio per evitare la messa in gara del servizio. E ogni altro tentativo di apertura del mercato si scontra con le resistenze dei sindacati o dell'azienda, rimasta uno dei centri di potere (anche politico-elettorale) della città. La possibilità, consentita dalla legge, di subconcedere una piccola parte delle linee, riducendone il costo, è osteggiata e impedita, come la possibilità di accordi con cooperative taxi per il servizio notturno, che macina perdite facendo girare autobus vuoti.
Il Comune favorisce Amt con uno sviluppo di corsie riservate eccessivo non solo per l'angusta struttura viaria della città, ma perché esse non vengono utilizzate, come ovunque, per farci passare più autobus, ma per farne passare di meno. L'aumento di velocità non è usato per aumentare la frequenza a parità di corse, ma per ridurre (molto) le corse riducendo la frequenza meno che proporzionalmente. È una politica schizofrenica, perché peggiora il trasporto pubblico e favorisce il traffico privato che continua a congestionare Genova, mentre in altre città sta regredendo. Mancano una strategia e una politica della mobilità. Le competenze sui trasporti urbani, distribuite con il bilancino del manuale Cencelli, sono incredibilmente spalmate su tre assessori. Il Piano Urbano della Mobilità, conclusa a fatica una gestazione quasi decennale, è una timidissima raccolta di buoni propositi, che neppure prevede soluzioni innovative sulla mobilità sostenibile: niente incentivi per la mobilità a zero emissioni, niente colonnine di ricarica, e niente piste ciclabili malgrado periodici annunci che sfiorano la millanteria. Lungo la grande arteria che costeggia il porto passeggeri è comparsa una "pista" costituita da una sequenza di biciclette dipinte su un marciapiede sconnesso, inframmezzata da pensiline dell'autobus, cartelli pubblicitari, rampe di scale, idranti, lampioni. Una grottesca mistificazione valsa probabilmente a percepire finanziamenti per piste ciclabili, o ad autocelebrarsi su qualche sito internet europeo sulla mobilità sostenibile. Ma anche un emblema di come una città che dovrebbe "vivere" di mobilità sia oggi alla mercé di una preoccupante ignoranza tecnica e di una colpevole ignavia politica. ■