



Giuseppe Pericu
Sindaco di Genova

Genova punta ad una mobilità sostenibile

Sindaco Pericu, Genova è una magnifica città con enormi problemi logistici e di mobilità. La sua Giunta sta però affrontando con vigore, e con grande anticipo rispetto ad altre città italiane, la questione della mobilità per le persone e per le merci. Quali i capisaldi di questa azione?

L'azione della Giunta si basa sulla volontà di tradurre in pratica i principi generali propri della mobilità sostenibile, enunciati da tempo, spesso ricordati, ma difficilmente messi in pratica in quanto presuppongono la necessità di modificare i comportamenti e le scelte individuali, subordinandole all'interesse collettivo.

Da questo punto di vista la particolare situazione geografica e infrastrutturale della città e dell'area metropolitana genovese aiuta ad affrontare il problema della mobilità delle persone e delle cose in una logica di sostenibilità, dato che è evidente a quasi tutti che non esiste lo spazio sufficiente per garantire, in modo individuale e non organizzato, il soddisfacimento dei singoli bisogni di mobilità.

Recentemente è stato annunciato che il vostro PUM (Piano Urbano per la Mobilità) riceverà il modello dei crediti di mobilità proposto da Fondazione Italiana Accenture ed Evidenze. Come si articolerà questa introduzione?

Il piano della mobilità che il Comune sta predisponendo si basa sulla necessità di sistematizzare il quadro di riferimento della situazione oggettiva delle condizioni della mobilità delle persone e delle merci, dei vincoli esterni di cui tenere conto nelle decisioni da assumere e degli obiettivi generali che la Giunta si è data, anche sulla base degli indirizzi specifici, già approvati dal Consiglio comunale.

Come abbiamo visto, la situazione geografica e infrastrutturale dell'area genovese impone l'adozione di politiche razionali per garantire l'utilizzo ottimale di risorse che sono oggettivamente limitate.

In questa logica il modello dei crediti di mobilità rappresenta un'evoluzione interessante delle politiche basate sull'utilizzo dei segnali di prezzo in

alternativa alle politiche di divieto, che presuppone la capacità di valutare attentamente i costi e i benefici delle diverse scelte di mobilità, evidenziando e tenendo conto anche della valutazione delle esternalità.

Nel caso di arrivo e consegna delle merci nell'area centrale, il Comune ha già condotto una esperienza di razionalizzazione dei flussi di traffico molto positiva, che potrà essere continuata applicando il modello dei crediti di mobilità.

L'aspetto delle tecnologie sia on board che di terra per la gestione di un sistema di monitoraggio e gestione dei crediti è cruciale e molte sono le aziende che collaborano con Fondazione Italiana Accenture all'individuazione delle tecnologie ottimali. Su quali preferenze si stanno orientando gli esperti del Comune?

In realtà il lavoro del gruppo tecnico che segue l'attuazione della convenzione che il Comune ha sottoscritto con la Fondazione Accenture e che utilizza la società Evidenze come braccio operativo, consiste proprio nel valutare quali sono le migliori tecnologie che permetteranno di concretizzare gli assunti teorici propri del modello dei crediti di mobilità.

Il lavoro si sta svolgendo secondo i tempi previsti dalla convenzione, ma non mi risulta che esista già una proposta tecnologica risolutiva di tutti i problemi cui è necessario dare risposta, prima di passare alla fase di applicazione pratica.

Scarsa mobilità, traffico ipercongestionato e alto inquinamento ambientale sono gli effetti di un eccessivo ricorso ai mezzi individuali di trasporto. In che misura vi aspettate che l'introduzione di un sistema di crediti di mobilità possa contribuire a risolvere questi tre gravi problemi?

Ritengo opportuno sottolineare che la situazione di Genova, per quanto riguarda i problemi e le conseguenze ambientali del traffico nell'area urbana, è comunque migliore di quella della media delle grandi città italiane e si avvicina di più alla media delle città europee e agli obiettivi di qualità dell'aria fissati dalle direttive comunitarie.

Questa situazione in parte è dovuta alle condizioni atmosferiche e in parte è già

il risultato dell'applicazione di politiche coerenti per la disincentivazione dell'uso individuale dei mezzi di trasporto per la circolazione delle persone e delle merci, e di incentivazione dell'uso di mezzi e sistemi organizzativi collettivi, che la città sta perseguendo da anni.

Ritengo che stare meno peggio di altre città non possa costituire una giustificazione per accontentarsi dei risultati già raggiunti, per cui la Giunta continua a lavorare per ottenere il risultato di raggiungere l'obiettivo di miglioramento progressivo della qualità dell'aria fissato dalle norme europee.

Il modello dei crediti di mobilità, che privilegia la capacità di scelta e di valutazione dei bisogni individuali, in relazione alle conseguenze per la collettività, da parte dei singoli cittadini, aiuta l'amministrazione pubblica a raggiungere i risultati voluti.

Il successo di sistemi limitativi della mobilità individuale dipende strettamente dal grado di consenso delle persone. Che percezione avete delle possibili risposte dei cittadini?

Qualunque limitazione al soddisfacimento senza limiti dei bisogni o dei desideri di mobilità dei singoli cittadini è sempre vissuto, all'inizio come un fatto negativo, che crea rimostranze e, come si dice in città, "mugugni". Il problema principale da risolvere resta quello delle alternative che l'amministrazione è in grado di offrire, per soddisfare, in maniera più razionale e meno costosa per la collettività, i bisogni e i desideri di mobilità dei cittadini.

Da questo punto di vista, come ho detto in precedenza, la particolare situazione geografica e infrastrutturale della città, ha da tempo abituato i cittadini genovesi a scegliere modelli di mobilità meno individuali e meno aggressivi per l'ambiente di quelli in uso in città che hanno minori vincoli geografici e infrastrutturali.

Già oggi, infatti, la città di Genova ha un indice di motorizzazione individuale fra i più bassi in Italia, intorno a 60 auto possedute ogni 100 abitanti, e un indice di utilizzo del trasporto collettivo fra i più alti d'Europa, superiore al 45% di tutti gli spostamenti motorizzati.

Questa è una risposta molto positiva che permette all'amministrazione di continuare sulla strada già intrapresa,

sapendo che ogni modifica dei comportamenti chiesta ai cittadini genera inizialmente una risposta negativa, che si modifica nel tempo e porta all'accettazione dei modelli proposti, a condizione che questi ultimi siano razionali e capaci di migliorare la situazione generale, anche a prezzo di causare un iniziale peggioramento della situazione individuale per alcuni cittadini.

Un altro fattore critico di successo è quello delle infrastrutture, sia interne all'area urbana, sia esterne. È il grande tema di un approccio integrato alla questione della mobilità. Quali sono i progetti di sviluppo nell'area delle infrastrutture?

Il dibattito sul deficit infrastrutturale è una discussione difficile, che vede opinioni e valutazioni diverse a confronto. L'area genovese è interessata da due grandi progetti di sistema:

- il potenziamento del trasporto ferroviario, in particolare a supporto delle attività e dello sviluppo del porto, in una logica di intervento transnazionale che integra e supporta le scelte di priorità ai sistemi di trasporto collettivo anche nell'area urbana, dato che libera e restituisce alla città la rete ferroviaria litoranea storica,
- lo spostamento a monte dell'asse autostradale, che libera e restituisce alla città l'attuale tracciato, permettendo di ridurre in modo significativo gli effetti negativi, in termini di inquinamento atmosferico e acustico, del traffico di attraversamento.

La scommessa che il Comune di Genova vuole vincere è quella di integrare la realizzazione dei progetti di incremento e miglioramento dell'offerta infrastrutturale con una efficiente ed efficace politica di gestione della domanda di mobilità. L'obiettivo è di garantire che l'aumento dell'offerta possa contribuire in maniera significativa e permanente al miglioramento dei parametri di qualità ambientale della città, che costituiscono già oggi, ma ancora di più in futuro, uno dei principali fattori di scelta di insediamento. Queste scelte riguardano sia le attività produttive, sia la residenza dei singoli e possono, quindi, garantire, in maniera permanente, strutturale e non contingente, il successo di un'area territoriale.