

L'ITALIA/2

Articolare le reti.

Intervista a Anna Donati

Trasporti

DI NICOLA
ZANARDI

Nel secolo delle grandi accelerazioni il concetto dello spostamento non può essere scisso da quello di velocità.

Un incremento della velocità ha sempre effetti collaterali fortemente negativi. Prendiamo il caso più eclatante: la sicurezza sulle strade. Ogni anno ci sono 7.000 morti e 250.000 feriti. In termini di comunicazione le grandi agenzie di stampa considerano degno di pubblicazione nazionale un incidente con almeno tre morti. Questo dà già un'idea dello strano rapporto tra mass media e il trasporto su gomma.

*Spostamento
che ignora
i luoghi
attraversati*

C'è poi un discorso più ampio. L'infrastruttura al servizio di una mobilità veloce ha come presupposto una sorta di indifferenza dei luoghi attraversati. L'alta velocità ferroviaria o l'alta velocità stradale presuppongono reti infrastrutturali molto pesanti a raggi di curvatura rigidi, senza tener conto dei territori attraversati. Si configura un rapporto sempre più slegato tra il viaggio, cioè un percorso che tiene conto dei luoghi, e lo spostamento, che ignora i luoghi attraversati. La velocità può essere un'opportunità, ma vanno introdotti vincoli di sostenibilità.

Anna Donati è uno dei massimi esperti di trasporto in Italia. Ex parlamentare nei Verdi, ex assessore alla Mobilità a Bologna, ha fatto parte della Commissione Trasporti. Attualmente è responsabile trasporti del WWF ed è membro del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Cosa intende per vincoli di sostenibilità? Parla del mezzo privato?

Penso a una inversione di tendenza rispetto al passato. Oggi solo il traffico è crescente, non certo la velocità. La mancanza di regole e una comunicazione che possiamo definire carente non aiutano di certo a sciogliere questo nodo gordiano. Ad esempio credo sia abbastanza inutile predisporre dei veicoli capaci di andare a 250 chilometri orari se il limite di velocità è di 130. I comportamenti individuali sono di per sé inafferrabili e le strutture pubbliche di controllo sono sicuramente inadeguate. Se vogliamo un diverso rapporto con la velocità, dobbiamo creare vincoli a monte del processo produttivo. Tanti cittadini, oggi, possiedono un'automobile che può viaggiare a 250 Km all'ora quando, in ambito urbano, la velocità non supera i 15 Km orari di media.

Credo si possa fare un oggetto tecnologico più innovativo, più sicuro, che consuma di meno, che non batte record di velocità, inutili rispetto a dati di realtà. Credo si possano immaginare infrastrutture, reti di mobilità collettive che tengano conto dei territori attraversati, anche in termini di servizi e siano competitivi con il mezzo privato.

*Autostrada
aperta
al traffico
locale*

Faccio due esempi concreti: le grandi autostrade che collegano i grandi capoluoghi ormai sono improponibili, per chiunque. Mi ha colpito che, per un'autostrada inserita nella finanziaria, una legge introduca il concetto di autostrada aperta al traffico locale e chieda di utilizzare il più possibile i sedimi esistenti. Per la prima volta, dunque, un'infrastruttura, per quanto pesante di lunga percorrenza, dovrà cominciare a fare i conti con una serie di vincoli.

Come ambientalista continuo ad essere contraria, perché si tratta sempre di una cultura che aumenta lo squilibrio a favore del mezzo privato, ma mi sembra un passo avanti. Fino ad ora le autostrade erano una sorta di reti separate e il fatto che attraversassero i centri di media grandezza, anche solo fino al casello, sembrava addirittura un problema. Adesso le città riescono meglio a far valere le loro esigenze e le infrastruttu-

re stradali e ferroviarie dovranno servire anche alla domanda di breve e media distanza.

Un altro è il caso dell'alta velocità, nata come una rete separata, sovrapposta alla rete ferroviaria esistente e slegata dai grandi nodi di scambio. Un grande dibattito ha fatto sì che la rete venisse fortemente inserita negli ambiti locali. Oggi il progetto prevede fermate o stazioni intermedie, perché se fra Bologna e Milano la fermata è medio padana, può avere continue interconnessioni con le realtà locali per consentire in futuro dei modelli di esercizio flessibili e aperti.

Voglio precisare che questo non ha di per sé una valenza ambientale, anzi: disegnare o progettare reti che hanno interconnessioni sul territorio o con caratteristiche tecnologiche che permettono il trasporto merci, è un progetto che, su un piano strettamente ambientale, pesa esattamente come la grande infrastruttura che differenzia il territorio. Ha il vantaggio, almeno, di essere più utile.

Pensa ad una impostazione uguale nei suoi criteri guida, razionalizzata rispetto al passato?

No, l'impostazione è profondamente cambiata, perché prima si parlava di reti per collegare solo i capoluoghi (Bologna-Milano-Firenze-Roma ecc...), c'era l'induzione di una domanda di mobilità di lunga percorrenza che, in realtà, non corrisponde più, alle necessità del paese. Oggi, a fronte di una infrastruttura che deve soddisfare necessità reali, cresce di più la domanda di breve e media distanza.

Il concetto di libertà individuale che è insito nello spostamento è stato il cavallo vincente della cultura del trasporto su quattro ruote. Vai dove vuoi, nei tempi che vuoi e con la modalità che vuoi, addirittura con la velocità che vuoi.

Questo funziona con numeri «sostenibili», ma se tanti, spesso nelle stesse ore, si comportano così i risultati sono quelli che vediamo ogni giorno.

*Alta
velocità
in ambito
locale*

Non ci sono limiti a questa crescita esponenziale dello spostamento, non coordinato, peraltro?

Questi termini di crescita, seppur convertiti in termini di sostenibilità, cioè nel ferro anzi che nella gomma, non sono sostenibili. Penso che ci siano delle regole di produttività decrescenti anche in queste scelte, perché oltre certi livelli continuare a tenere alta la crescita economica diventa un onere eccessivo. La mobilità va ad occupare la maggior parte del tempo. Non funziona neanche in una logica produttiva.

In Italia il 40% dei TIR viaggia vuoto, cosa scandalosa visti i livelli di congestione sulle strade. È un esempio di insostenibilità. Non possiamo più permettercelo. Servono agenzie che organizzino l'andata, il ritorno, il carico ecc., per livelli di razionalizzazione immediata.

*Lavorare
sui materiali
e sui progetti*

Nella mia logica ridurre la domanda di mobilità significa anche avere un nuovo tipo di assetto industriale, quindi ridisegnare la città, lavorare sui materiali, ripensare i progetti produttivi.

Dal risultato sembra che in questi anni gli amministratori nazionali e locali non si siano posti il problema o lo abbiano dato per perso in partenza. Qualche esempio da imitare c'era in giro per il mondo.

Solo negli ultimissimi anni ho avvertito il nascere di qualche segno di riflessione sulla crescita della mobilità. La parola accessibilità, finalmente, viene indicata come un'alternativa. Ci dobbiamo preoccupare di dare livelli di accessibilità che garantiscano equilibrio, coesione territoriale e sociale. La vera domanda è: se questo sistema di mobilità è così inefficiente, perché promette e non assicura, è di per sé costoso, sia sul piano ambientale che su quello economico (basti pensare alla spaventosa spesa pubblica e privata nel settore dei trasporti italiani), perché ci sono così tante resistenze nel riconvertire o nell'agire con determinazione dentro questa domanda per modificarne qualità e quantità?

Il sistema produttivo è strutturato in modo da scaricare sulla collettività questi costi. Evidentemente la

collettività e i suoi rappresentanti, a tutti i livelli, sono incapaci di difendersi con regole efficaci. Probabilmente i privati riescono a gestire una situazione così poco competitiva ed efficiente soltanto perché una parte dei costi viene scaricata sulla collettività.

Sulla base di uno studio che si riferisce all'anno 1995, non ancora finito, si parla di effetti negativi nell'ordine di 160.000 miliardi, di cui il 90% attribuibili al traffico su strada, merci e passeggeri, a fronte di entrate per lo Stato dallo stesso settore di 77.000, pagati da cittadini e imprese con contribuzioni e tributi. Un passivo di quasi centomila miliardi. Con la qualità e la quantità del servizio erogato complessivamente che conosciamo. Dietro questo fenomeno c'è una lobby fortissima e trasversale che ottiene tutti gli incentivi possibili a tutti i livelli. Anche se perfino dal mondo delle imprese private, visti i livelli di congestione e le difficoltà di organizzazione, arrivano segnali per il riaccorpamento di alcuni processi produttivi, pur di ridurre la mobilità.

La comunicazione può modificare comportamenti sulla mobilità che sono frutto di un sistema più complesso.

Va considerato che ci sono circa 2.000 miliardi di pubblicità soltanto sui mezzi d'informazione versati dalle case automobilistiche. Qualche interesse in gioco c'è, ovviamente. Il discorso che facevo prima sulla soglia di accesso alla pubblicazione per un incidente stradale vuol dire che i livelli di protezione e di deformazione della comunicazione sono terribili. Poco tempo fa ci sono state delle persone che in televisione hanno dichiarato candidamente «Io vado a 280 all'ora» e, dopo un giorno di titoli, neanche in prima pagina, nessuno ha più detto niente.

La mobilità collettiva ha una sua potenzialità in termini economici.

I trasporti collettivi hanno ancora, anche se molto meno di prima, un tipo di rapporto con i loro azionisti pubblici che presuppone livelli di sovvenzione molto

*Effetti
negativi
del traffico
su strada*

elevati, e non è mai commisurato all'efficacia del servizio che viene offerto.

*Sviluppo
di un sistema
di mobilità
bloccato*

D'altro canto non mi piacciono i processi di privatizzazione che tendono a non aumentare la concorrenza ma semplicemente a trasformare il monopolio pubblico in monopolio privato. I processi di liberalizzazione non sono mai processi indolori, sia per il lavoratore che per la collettività. Mettere a gara, però, servizi di offerta di trasporto con parametri di sostenibilità, diventa un'esigenza fondamentale dopo che i grandi monopoli hanno di fatto il bloccato lo sviluppo di un sistema di mobilità adeguato ai bisogni di una economia come la nostra, matura e nel contempo arretrata in alcune aree e in alcune sue forme.

Chi conosce gli effetti negativi e gli effetti positivi, in questo quadro, non può non chiedere l'introduzione di elementi di concorrenza e di mercato. Non potranno dare risultati peggiori rispetto a quelli che abbiamo.

Lei ha parlato di mercato del trasporto con una offerta e una domanda. In un mercato vero il consumatore, l'utente, dovrebbe essere un re.

Credo che il consumatore sia un re. Infatti sceglie l'automobile rispetto a qualsiasi altra offerta di trasporto collettivo o misto, perché l'efficienza a rete di questo sistema è così scarsa che, per quanto congestionata, per quanto inefficiente, per quanto costosa, l'automobile è spesso drammaticamente vincente rispetto al servizio che offre.

La competizione delle Ferrovie con l'automobile, per esempio, si gioca anche e soprattutto sulla sua capacità di offrire un sistema efficiente su tutta la gamma del percorso.

Se come Ferrovie non mi preoccupa che quando il mio utente scende in una stazione di una grande città deve fare un'ora di fila per il taxi, o non trova più il bus, è chiaro che il mio utente è tale per me fino a che sta dentro i confini della mia competenza, ma questo indebolisce molto la mia offerta. Quell'utente tenderà a scegliere l'alternativa automobile.

In Italia la questione dei nuovi interscambi non viene

considerata, progettata, l'idea di efficienza dell'investimento rispetto alla fluidità di tutto il percorso del viaggiatore, dico tutto... occorre...

Esatto, ma oggi abbiamo problemi proprio di rete. In Italia il concetto di rete non c'è e l'utente drammaticamente se ne accorge tutti i giorni, quando scende da un mezzo per andare a prenderne un altro a 300 metri.

Ci sono delle grandi e anche medie città europee dove passi dal treno al parcheggio, al taxi, al tram, senza accorgertene. Fanno parte dello stesso percorso. Non è soltanto un problema di amministrazione pubblica, è un problema di redditività, di servizio di cui anche le Aziende di Trasporto (nessuna esclusa, neanche quelle dei vettori aerei) dovrebbero occuparsi di più e meglio. La qualità dei percorsi, dell'accessibilità, i sistemi di tariffazione integrata, il servizio per l'utente, insomma, rendono accessibile, appetibile, interessante e sicuro, il mezzo pubblico. Solo così diventa un'alternativa. Certamente non solo con i divieti per il mezzo privato. Per esempio, le donne che devono viaggiare da sole con i mezzi collettivi non sono tutelate abbastanza e, se lo possono permettere, li evitano, soprattutto di sera.

Mancando il concetto di rete, quando i numeri diventano grandi, i tempi tendono ad allungarsi drammaticamente. Non sono più minuti, ma decine di minuti, rendono inefficiente tutto il sistema. C'è stata sicuramente una scarsa attenzione, in termini di progetto, e la stiamo scontando.

La mobilità non può prescindere dal concetto di sistema integrato. Per i vettori aerei l'imbutto diventa il terminale di terra. Chi viaggia sa che tre volte su quattro il problema è il nodo di interscambio, all'aeroporto per raggiungere le città, alla stazione per prendere il taxi o il bus ecc.. Terminali, hub, nodi di scambio. Stazioni, forse il caso più vicino a lei, oggi. Questi luoghi sono quanto di più inaffettivi, inospitali, a volte sono insicuri, con una socializzazione forzata. Non si può parlare di non luoghi e basta. Hanno un grande po-

*Progettare
delle
funzionalità...*

*Si sconta
la scarsa
attenzione
progettuale*

tenziale e anche nelle loro forme migliori come gli aeroporti il gap con gli altri Paesi è enorme.

A Bologna abbiamo fatto il tentativo di immaginare il luogo stazione come un nodo di forte interscambio, dove ci sono una serie di funzioni anche culturali...

Sì, culturali ma forse, visti i numeri, potrebbero essere utili anche ambulatori, biblioteche, palestre, terminali da inserire nel percorso quotidiano per non avere luoghi da cui si scappa prima possibile o dove si arriva all'ultimo minuto.

Sì, sì, non solo come centri commerciali, che funzionano poco in tutta Europa. L'idea che l'oggetto stazione o aeroporto sia un oggetto che si apre, che dialoga fortemente con la città e con le sue funzioni anche sul piano della qualità del progetto, pensare città più concentrate, piene di funzioni, in stretto contatto con i luoghi di accoglienza e di partenza della città è essenziale per la sostenibilità degli spostamenti.

Una rete
di trasporti
di area
metropolitana

La scelta di Bologna di mantenere la centralità della stazione, appunto al centro della città, di far passare sotto i treni veloci, di creare una rete di trasporti di area metropolitana efficiente va in questa direzione scardinando la rigidità dell'offerta. In Italia un viaggiatore medio delle Ferrovie percorre 106 chilometri. In Francia e in Germania si va da 40 a 60 chilometri, perché la rete è molto più efficiente, segue molto le aree di città e le aree periferiche. Noi abbiamo costruito una ferrovia che è arrivata alle porte dei centri storici, intorno alle quali è stato costruito tanto ma che poi non si è riprogettata per servire queste aree.

Non si può parlare di liberalizzazione con monopoli e corporazioni che non hanno una funzione regolatrice ma semplicemente paralizzano o rallentano. Nello stesso tempo sono centinaia di migliaia i lavoratori dell'Azienda Trasporti Italia. Quale ruolo può avere in positivo il sindacato?

Penso che il sindacato abbia un forte problema di innovazione, così come gli ambientalisti per certi versi. Sia chiaro: la missione del sindacato è quella di difendere gli interessi dei lavoratori e su questo punto non deve rinunciare a nessuno dei suoi compiti.

C'è però uno scontro di interesse di lavoratori tra chi viaggia, quasi sempre non in condizioni ottimali, e chi lavora nelle società del trasporto.

Riconoscere che c'è uno scontro di interessi tra la difesa del lavoro, del suo corso, dei suoi turni, delle sue dinamiche strutturali e al contempo garantire un servizio di qualità e quantità a dei costi accettabili per la collettività, sono due cose che al momento non tornano ma che dovranno tornare se vogliamo arrivare a quell'accessibilità di cui parlavamo prima.

La sfida non può essere tra le Aziende di Trasporto e il sindacato in tutte le sue configurazioni. Creare le condizioni affinché utente e collettività abbiano qualità e quantità di offerta garantisce la vita stessa delle Aziende, dei lavoratori e una migliore sostenibilità di tutta la società.