

CONVEGNO "La mobilità urbana e metropolitana pubblica e privata a Bologna" RESOCONTO (parte prima) a cura di Roberto Pettinari coordinatore gruppo di lavoro Ambiente Territorio Energia

Si è svolto il 24 settembre u.s. l'annunciato Convegno "La mobilità urbana e metropolitana pubblica e privata a Bologna" presso il Cinema-Teatro Galliera della nostra città. L'evento, aperto al pubblico ed organizzato da Federmanager Bologna e dall'Ordine Ingegneri di Bologna, è stato seguito con interesse da un folto uditorio di oltre 100 iscritti alle due Associazioni.

Hanno partecipato come relatori: la **Prof. Simona Tondelli** della Scuola Ingegneria e Architettura dell'Università di Bologna, l'**Ing. Andrea Bottazzi**, Dirigente TPER di Bologna, il **Dott. Mario Sacco** della AUSL di Ferrara, la **Dott.ssa Irene Priolo**, Consigliere delegato della Città Metropolitana di Bologna.

Di seguito riportiamo una sintesi delle **interviste di Federmanager ai quattro relatori**, eseguite prima dell'inizio del Convegno, che è anche possibile rivedere su Internet nel sito di Federmanager Bologna.

Nei prossimi numeri del Notiziario pubblicheremo una sintesi dell'animato dibattito tra pubblico e relatori, svoltosi al termine delle presentazioni.

Federmanager - Ing. Pettinari

Quali sono a suo giudizio gli aspetti politico-istituzionali che causano lo stallo e la dicotomia tra necessità reali e proposte concrete sul tavolo dei lavori, che determinano impedimenti e ritardi? Si tratta di una politica meramente elettorale e quindi necessariamente di breve periodo per problemi che sono invece di lungo respiro? Oppure sono interessi particolari, od anche scarsa informazione od altre cause?

Prof. Simona Tondelli

Io credo che vi sia un mix di cause. Innanzitutto, non è possibile generalizzare, perché senz'altro vi possono essere particolari situazioni che impediscono la realizzazione di certi interventi o di certi progetti. Sicuramente quello a cui lei ha fatto riferimento, ossia una visione di breve termine rispetto a quella di lungo termine delle infrastrutture ha un peso rilevante, perché queste ultime sono oggetti che richiedono molti anni per una corretta progettazione e realizzazione, cosa che si sposa male con la durata di un mandato elettorale, anche se rinnovabile. Questo determina il problema che spesso chi è preposto a prendere certe decisioni non è lo stesso amministratore che deve approvare l'attuazione di quelle decisioni. Credo che però vi siano

altre componenti. Se da un lato le infrastrutture da realizzare portano benefici a vaste aree di territorio e di cittadini, dall'altro, vi sono effetti negativi che a volte vanno ad impattare su cittadini che da queste opere non traggono benefici. Vi è quindi il problema di ottenere il consenso, che male si sposa con questi diversi effetti che le opere da realizzare producono. Secondo me vi è anche un altro aspetto che è tipico del contesto italiano, ossia vi è la mancanza di una cultura della partecipazione. Infatti queste opere spesso non vengono comunicate o vengono comunicate male o tardi, quando cioè il cittadino si sente impossibilitato a partecipare e quindi ad incidere e si sente prevaricato, anche perché forse si è fatto una idea sbagliata dell'utilità dell'intervento. Occorre quindi avviare una cultura della partecipazione che porti a parlare con i cittadini anche in fase decisionale, dando loro un ruolo che consenta di evitare certi conflitti, che vanno quindi ad allungare i tempi di realizzazione delle opere.

Federmanager - Ing. Pettinari

Secondo lei la commistione tra ruoli pubblici e privati e incarichi politici sul tema della mobilità in particolare può essere di aiuto nella implementazione di misure efficaci

ed utili od al contrario rappresenta un freno agli ammodernamenti necessari?

Ing. Andrea Bottazzi

Diciamo che se la commistione è effettiva e non teorica, sicuramente è un pregio. Fortunatamente dal punto di vista locale la situazione si è normalizzata già da qualche anno secondo le direttive europee, purtroppo però non in maniera omogenea in tutto il Paese. Dal 2001 in Emilia Romagna esistono delle Agenzie della mobilità che sono la rappresentanza dei finanziamenti pubblici: tutto il pacchetto di servizi viene affidato mediante gare europee con affidamenti periodici e l'operatore può essere pubblico o privato. Il contratto di servizio, che disciplina le prestazioni economiche e quelle industriali, vale per 6 anni, aumentabili soddisfacendo certe condizioni. Quanto auspicava il senso della sua domanda in moltissime Regioni italiane avviene, salvo alcune eccezioni di Comuni che hanno ancora affidati i servizi alle vecchie aziende. In Emilia Romagna tutti i servizi vengono affidati mediante gara: TPER ha vinto la gara nel 2010. I corrispettivi, pur elevati non sono molto interessanti: ad esempio nella gara di Bologna vi era soltanto la nostra offerta. Nei contratti i ricavi previsti sono

CONVEGNO

valutati secondo tariffa. Mediamente nella ER la copertura dei costi, da tariffa, supera attualmente il 30 %, ma la situazione è molto diversificata. TPER in questo periodo è attorno al 41,33 %. E' chiaro che il servizio pubblico non si può pagare da solo, ma un valore coerente da raggiungere nel tempo è intorno al 50 %. A questo risultato sta contribuendo la controlleria che negli ultimi due anni è diventata molto più seria ed efficace. La cosa era doverosa, ed abbiamo ricevuto, anche da parte dei passeggeri paganti, plauso e segnali positivi in merito: ossia un servizio prestato deve essere pagato. Segnalo infine che in questo periodo stiamo operando in questo senso anche nel servizio ferroviario: ogni corsa di treno è ora controllata.

Federmanager - Ing. Pettinari

La natura umana è indubbiamente portata ad occuparsi più della pagliuzza nell'occhio del vicino che della trave nel proprio occhio. In ambito mobilità urbana basta guardare il differente approccio alla strada di una stessa persona quando questa è un pedone o quando è un autista. Vi sono delle regole psicologiche ed educative semplici che opportunamente insegnate e metabolizzate fin da bambini possono aiutare ad una immedesimazione nell'altro?

Dott. Mario Sacco

Quello dell'immedesimazione è un concetto difficile da affrontare, perché sappiamo che la espressione da lei citata della pagliuzza e della trave è addirittura biblica. Si possono però fare cose pratiche per risolvere la dicotomia che esiste entro le nostre teste, perché possiamo essere vittime e carnefici, ossia possiamo essere a nostra volta sulla strada sia l'uno che l'altro. Vi sono senz'altro degli approcci tecnici, educativi, psicologici che vanno utilizzati. Schematizzando e partendo dalle cose più semplici informative ed educative, addirittura banali per degli ingegneri, si può

spiegare ad esempio cos'è la forza d'urto, la massa, la velocità, l'aderenza di un mezzo sul terreno bagnato, etc. Concetti trascurati perché poco noti, perché non sono di larga conoscenza culturale.

L'aspetto informativo riguarda però anche la conoscenza dei danni che vengono apportati sulle strade: questo è un elemento molto importante, perché dobbiamo considerare che l'auto privata è l'arma che fa più danni delle armi da fuoco e delle sostanze stupefacenti. Quindi utilizzare il concetto che l'auto è anche uno strumento di morte è qualcosa che deve entrare nella mente di tutti

Per quanto riguarda gli aspetti formativi, ossia educativi, si fa riferimento alla conoscenza del rispetto di alcuni principi che riguardano l'utilizzo dello spazio comune, ossia la strada pubblica di tutti. Occorre cioè passare dal concetto che vi è una sorta di omologazione della vita privata dove uno può guidare ad esempio come un romano o come un napoletano, ad un concetto diverso, più sociale, ossia allo stile di guida dello spazio comune. Quindi utilizzare lo spazio comune in un altro modo è possibile avendo dal punto di vista psicologico una pro-azione piuttosto che una reazione. Per fare questo occorre puntare assolutamente su due fattori: il primo è la massima cognizione che va perseguito il comportamento e non la persona, che diventa prioritario rispetto al sentire culturale di un bene; l'altro fattore è quello di fare in modo che nelle strade comuni io possa essere esempio per gli altri e non debba aspettare che qualcun altro lo faccia per me.

Fondamentale è poi essere puntuali nel controllo e nelle sanzioni, perché io non schiavizzi la mia vita o quella degli altri per comportamenti sbagliati. Anche perché noi funzioniamo come gli animali, con premi e punizioni.

Federmanager - Ing. Pettinari

In ambito mobilità quali sono secondo lei i pro e quali i contro di un approccio a livello di città metropolitana, comparati invece a quelli a livello più locale e quindi più vicino alle problematiche specifiche? E poi è possibile cogliere elementi positivi di entrambi gli approcci e quindi trarne il massimo vantaggio?

Dott.ssa Irene Priolo

La domanda è pertinente perché in realtà si parte molto dal locale e noi siamo in una Regione che molto spesso ha soddisfatto le esigenze locali, ma ha fatto fatica a fare scelte di campo. Quindi quello che la realtà della città metropolitana oggi rappresenta è un nuovo paradigma che non ha precedenti e che deve essere costruito ex novo. Pertanto le politiche locali non potranno che scambiarsi reciprocamente con quelle di carattere metropolitano, perché oggi, soprattutto nel campo della mobilità, è necessario fare delle scelte importanti. E' evidente che le esigenze del singolo cittadino alle volte possono essere non coincidenti con le esigenze delle strategie di una città metropolitana. Penso però che questa abbia una visione più globale, con possibilità di eseguire scelte in maniera più coraggiosa determinando anche il cambiamento delle abitudini e dei comportamenti dei cittadini. La sfida più importante è quella di implementare un sistema che possa cambiare le abitudini comportamentali e fare in modo che gli obiettivi coincidano. Questo è il vero obiettivo che abbiamo di fronte: perché oggi un privato si muove con un mezzo privato, mentre noi dobbiamo far sì che un privato scelga un mezzo pubblico. Come si possono colmare queste due esigenze? Questo è il tema dei temi. Questo tema va incontro non soltanto a noi, ma anche alla Comunità Europea. Quindi, come il disegno della città metropolitana si colloca in questo stile di rilancio? Io credo che vi siano tutte le opportunità e le "chances". E' ovvio

CONVEGNO

che ciò significa fare scelte coraggiose ed occorre cambiare lo stile del passato. Bologna è sempre stata un territorio fertile. Io penso che noi siamo oggi nella condizione per fare qualcosa di nuovo, soprattutto dal punto di vista del trasporto pubblico locale. Si è dimostrato che la dismissione del mezzo privato comporta il taglio di migliaia di Euro pro capite per famiglia. Cosa significa questo per il cittadino? Ecco, su questo occorre lavorare.