

Genova, 22/02/2022

Nota stampa: Il sindaco Bucci e i numeri: quanto costa il tram?

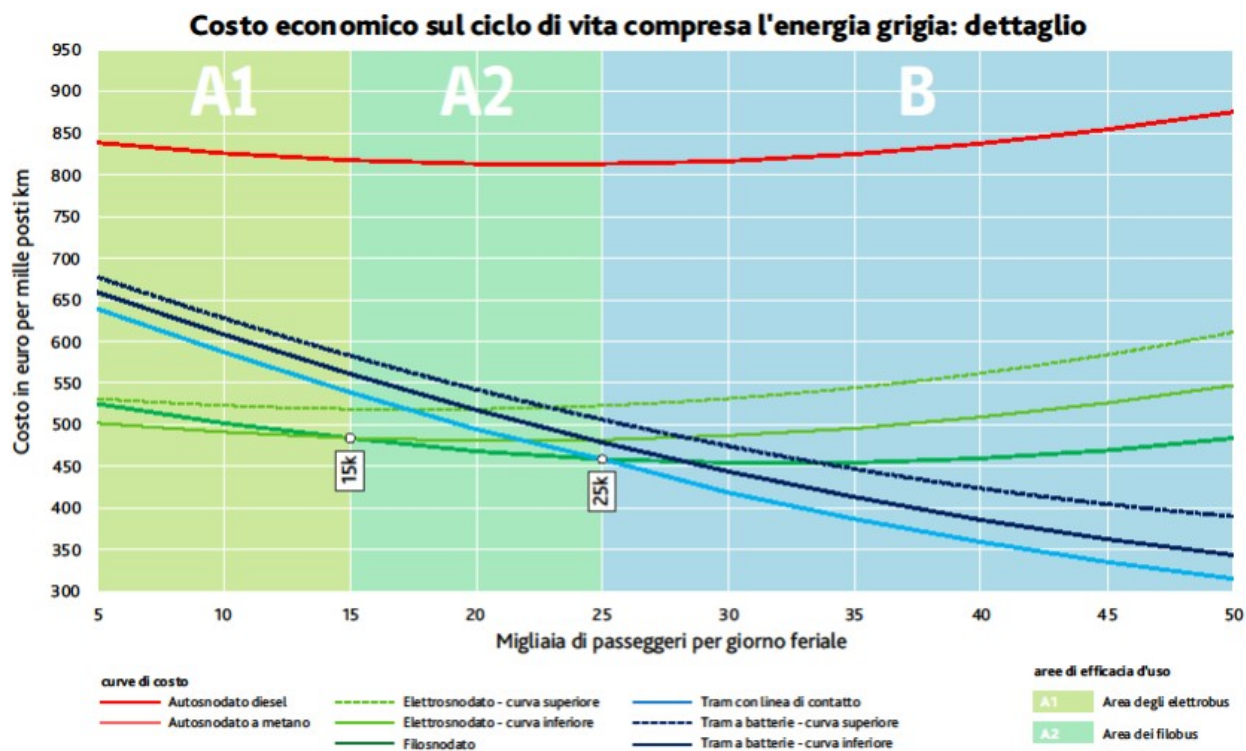
Abbiamo letto le dichiarazioni del Sindaco dove afferma: “...è ovvio che il tram costa tra le quattro e le cinque volte di più dell'autobus elettrico ... si potrebbe partire se non altro un pochino più professionalmente” ... “il consiglio è quello di studiare un po' di più”.

Ecco, al primo cittadino sfuggono un po' di dati.

Se è pur vero che il mero costo d'acquisto di un tram è sicuramente più alto, quando si fa un investimento non è la sola cosa da valutare; bisogna tener conto dei costi di gestione, di manutenzione, di ammortamento, della vita media, oltre, ovviamente, dei benefici attesi.

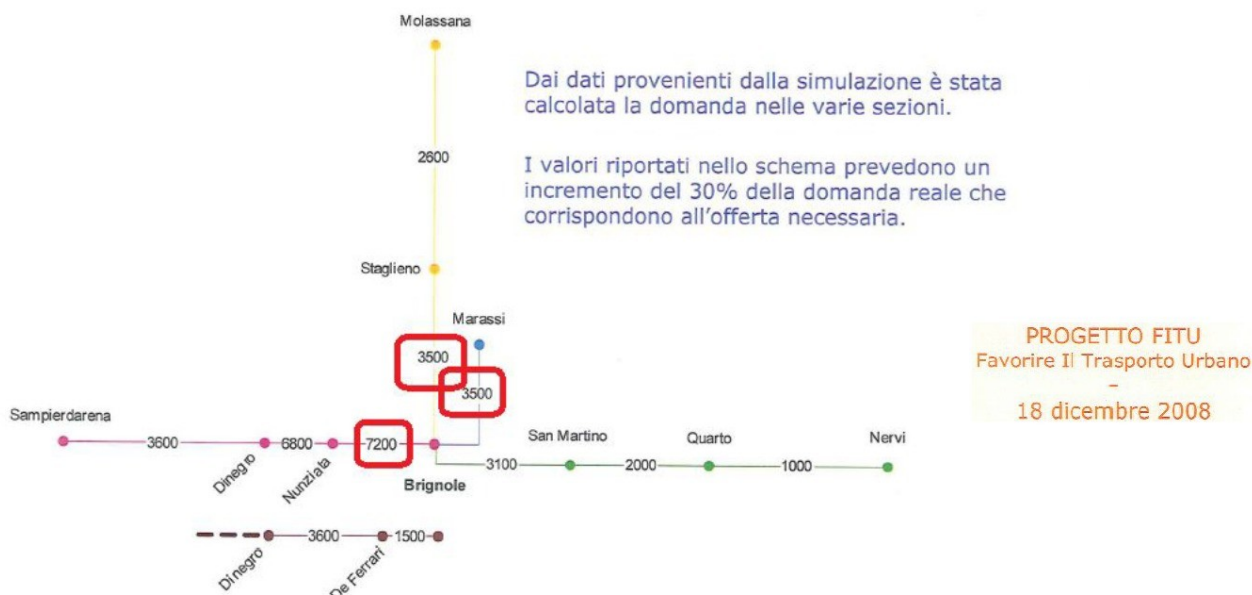
Il tram costa di più nell'immediato ma nel medio periodo si ripaga ampiamente, altrimenti perché tutti in Europa continuerebbero a fare nuove linee? Forse perché il Tram si ammortizza nel tempo più di ogni altra tipologia di mezzo?

I grafici che alleghiamo sono di per sé molto eloquenti.

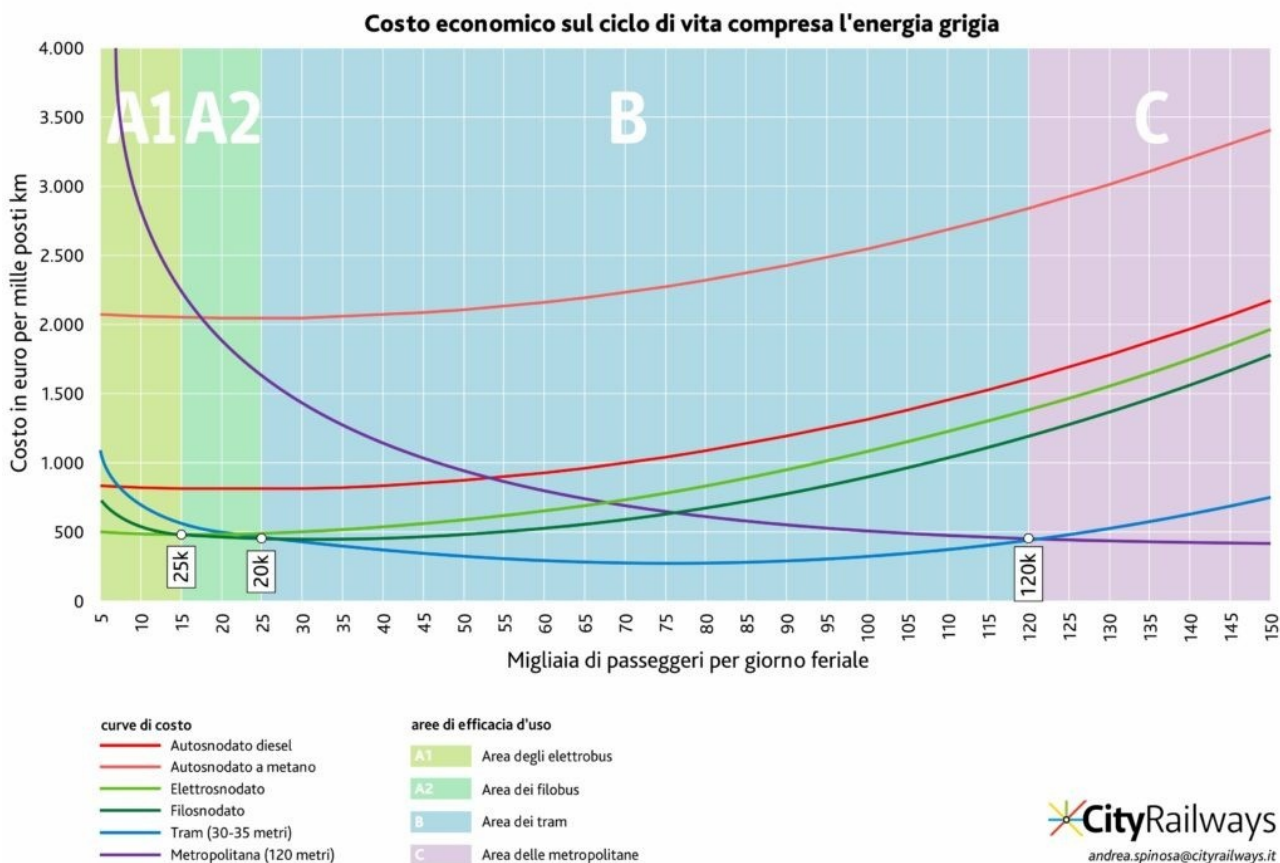


Come si può vedere già a 25.000 passeggeri/giorno il costo del tram è inferiore a qualsiasi mezzo su gomma. Ed i nostri "assi di forza" - che il nostro sindaco-manager vorrebbe gestire con bus elettrici (!) - sono tutti sopra questa soglia, anche di molto.

Vediamo sotto uno schema appartenente allo studio FITU realizzato da AMT e Comune di Genova nel 2008. I dati presenti si riferiscono all'ora di punta; per passare al dato giornaliero si deve moltiplicare per 10.



Ed il tram rimane meno caro con il crescere dell'utenza, con la metropolitana che diventa più conveniente solo oltre la soglia dei 120.000 passeggeri/giorno.



Tale soglia rimane irraggiungibile per il nostro metrò, che continuerà ad avere costi di gestione altissimi visto che si pone, in termini di utilizzo, attorno ai 35.000 passeggeri/giorno (per cui non si comprende come mai si continuino ad investire soldi in questa tipologia di vettore: 44 milioni di euro solo per realizzare la fermata di Corvetto coi soldi del PNRR!!).

E, allora, costa più il Tram o costa più l'autobus elettrico?

Per rispondere a questa domanda bisogna prima definire quale sia l'obiettivo che si affida all'investimento.

A Genova, il nostro sindaco-manager sta attuando un piano della mobilità sostenibile? Perché è ovvio che la costruzione dell'infrastruttura tranviaria ha costi maggiori di un mero cambio parco di mezzi su gomma!

L'obiettivo del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è avere un piano del trasporto pubblico locale in una prospettiva di trasformazione dell'intero modo di concepire e innanzitutto vivere il "muoversi"? Se si spendono 471 milioni di euro per sostituire autobus a gasolio con autobus elettrici si cambierà soltanto il tipo di trazione dei mezzi, ma l'offerta globale resterà invariata.

L'obiettivo è incentivare l'uso mezzi pubblici e disincentivare l'uso mezzi privati? O un semplice cambio del parco mezzi?

Il bus elettrico è un doppiopione del bus attuale che di per sé non incentiva un maggior uso del trasporto pubblico, non ha capienza sufficiente e non è di fatto un volano per modificare realmente la mobilità: sono soldi sprecati.

Pertanto in questa cornice e con gli ingenti finanziamenti ministeriali disponibili, non sarebbe l'occasione per guardare ad una più ampia prospettiva temporale, alla durata, all'efficacia e pertanto in un'ottica di ammortizzazione nel tempo? Se si spende di più nell'immediato assicurando un miglior risultato, anche in termini economici di gestione del servizio, è tutta un'altra cosa. E questo obiettivo lo si raggiunge se si crea una rete efficiente, capillare, capiente, come solo il tram sa offrire.

E se vogliamo parlare di meri costi di acquisto, parliamo dello skytram (che intanto è diventato skymetro) che per 6,5 km. di linea tra Brignole e Molassana ha un prezzo che varia dai 590 di Alstom (skytram) ai 400 milioni di Hitachi (skymetro, prolungamento della metropolitana a binario unico).

Già solo con questi soldi si potrebbe fare il tram da Sampierdarena a Prato!

Infatti, da Tommaseo a Fiumara sono circa 7 Km, da Brignole a Prato sono altri 10 Km, quindi 17 Km in totale. Il costo medio per la realizzazione di linee tranviarie è di 25 milioni di euro a Km e quindi in totale sono 425 milioni.

Meno del progetto dei 4 assi, meno dello skytram, poco più dello skymetro (che però arriva solo fino a Molassana ed è a binario unico).

Leggermente di più di quanto stiamo sprecando con i potenziamenti della metropolitana (circa 150 milioni verso Canepari, altri 150 verso Martinez e 44 per la stazione di Corvetto). Ma se ci mettiamo anche il prolungamento verso Pallavicini ed il completamento di Martinez verso il Ponte di Terralba, allora anche in questo caso il costo del tram tra Sampierdarena e Prato è inferiore.

Ma il punto non è né sui costi né sul disagio infrastrutturale a cui taluni si appellano ma su un'idea di mobilità e di città. I binari del tram possono dare fastidio in una visione di città auto e moto centrica, ma i binari devono dare "fastidio" (alle macchine) per disciplinare il traffico.

Il cittadino deve poter accedere alla rete di trasporto pubblico in modo rapido e con lo spazio urbano a sua disposizione non ingolfato e limitato dalla presenza di auto e moto in transito o, per lo, più ferme posteggiate. È il pedone l'obiettivo, lo è il ciclista, lo è chi vuol respirare un'aria pulita e chi vuole muoversi velocemente da un estremo all'altro della città.

La vera questione non è pertanto economica (anche perché in questa fase storica i soldi li mette tutti lo Stato). Spendere tanti soldi per andare per aria o sottoterra è finalizzato a non "disturbare" il traffico per la strada. Spendere meno (anche di molto) per mettere un trasporto pubblico efficiente in superficie è finalizzato al ridimensionamento del traffico sulle strade; e, quindi, ad un'idea di città più vivibile e meno inquinata.

Chi obietta con questioni tecniche, economiche o cantieristiche lo fa perché non vuole una città diversa.

Quindi, in termini assoluti (vedi tabelle) ma anche in termini relativi (vedi idea di città) il tram costa meno dei bus elettrici.

In ogni caso, sommando il finanziamento concesso per i 4 assi di forza (471 milioni) più quello annunciato per lo skymetro (398 Milioni) il Comune di Genova avrebbe già i soldi per realizzare una vera e propria rete tranviaria e quindi per cambiare il volto della città (in meglio).

Invece, questi soldi saranno spesi per non modificare alcunché.