

## **Intervista a Giovanni Enrico Vesco, Assessore ai trasporti della Regione Liguria**

Al Settore Trasporti della Regione Liguria compete un ruolo fondamentale nella pianificazione, regolamentazione e gestione del sistema di Trasporto Pubblico Locale (TPL) della Regione.

In particolare, cura i procedimenti per la concessione di contributi economici agli enti locali per l'attuazione di accordi di programma ed i finanziamenti ai contratti di servizio, amministra i servizi ferroviari regionali, programma, indirizza e coordina la rete dei trasporti regionali, garantendo le prescritte funzioni di vigilanza sull'erogazione dei relativi servizi.

C'è parsa quindi quanto mai opportuna la richiesta di un colloquio-intervista a Giovanni Enrico Vesco, Assessore al Lavoro, Immigrazione e ai Trasporti della Regione Liguria, sui temi più rilevanti del TPL genovese e regionale. Richiesta che è stata gentilmente e prontamente accolta: di seguito, le principali risultanze del colloquio.

### **Gestione corrente dei servizi di trasporto nell'area metropolitana genovese**

- **Situazione AMT: ruolo della Regione nell'affrontare la crisi che affligge questa Azienda, anche in riferimento al recente accordo Comune -Azienda -OO.SS.**

Per l'Assessore Vesco, l'accordo faticosamente raggiunto il 7 giugno 2011 costituisce "un importante passo in avanti", in quanto si è raggiunto un complesso punto d'incontro tra le esigenze di bilancio dell'Azienda e le istanze dei lavoratori, con i relativi problemi occupazionali, espresse dalle Organizzazioni Sindacali, senza però dimenticare gli interessi degli utenti.



**Sede della Regione Liguria** – da [www.regione.liguria.it](http://www.regione.liguria.it)

Questi ultimi sono stati purtroppo chiamati ad ulteriori sacrifici, in termini di aumenti tariffari e tagli al servizio, ma erano misure contenute al minimo possibile ed inevitabili per la salvaguardia di un servizio pubblico fondamentale in uno scenario di crescente carenza di finanziamenti.

La Regione considera quindi come ottimo l'accordo raggiunto, dal punto di vista del risultato.

Nutre tuttavia dubbi, che sono stati esplicitati, sulla praticabilità delle misure necessarie come ipotizzate nell'accordo stesso: reperimento di risorse aggiuntive ad integrazione di quelle erogate dallo Stato, in particolare per il mantenimento anche in futuro del sostegno all'esodo dei lavoratori in esubero, e completa destinazione al TPL dei fondi eventualmente derivanti dal ri-finanziamento dell'accordo Stato regioni del dicembre 2010.

Inoltre, in un panorama di generale difficoltà per il TPL a livello nazionale, dove diviene sempre più difficile reperire e razionalizzare le risorse, la situazione di Genova, rispetto alle altre grandi città è ulteriormente aggravata dalla conformazione stessa di una città dalle molte zone collinari; questo determina una maggiore onerosità del

servizio in quanto richiede una grande capillarità di linee di adduzione da svolgere con piccoli mezzi, con costo per passeggero assai maggiore. Tale peculiarità richiederebbe un contributo pubblico in misura percentualmente superiore a quanto sufficiente per altre realtà urbane.

In generale, completa Vesco, si sente il bisognosi una politica nazionale e locale del Trasporto Pubblico a livello complessivo, tale non solo da assicurare il servizio, ma anche da renderlo attrattivo per l'utente, perché solo così questi lo preferirà al mezzo privato.

- **Contratto con Trenitalia: qualità del servizio, puntualità, pulizia, tariffe**

L'Assessore Vesco premette che, nella negoziazione dei contratti per il servizio ferroviario le regioni partono di fatto in condizioni di svantaggio di fronte a Trenitalia, sola possibile controparte visto che, salvo poche eccezioni, non esiste competizione; questo non rende agevole la trattativa, particolarmente nel caso di regioni piccole come la nostra che non possono disporre di grandi risorse da dedicare al servizio ferroviario.

Ciò premesso, sono stati conseguiti significativi miglioramenti nella pulizia dei rotabili dopo che, finito un periodo di relativa confusione, Trenitalia ha infine potuto aggiudicare in forma definitiva l'appalto della pulizia ad una nuova azienda che appare adeguatamente strutturata per il compito. Non agevola le operazioni di pulizia, tuttavia, il fatto che si tratta, in massima parte, di rotabili datati, dove le operazioni di pulizia sono più difficoltose.

La stessa elevata età del parco richiede un adeguato sforzo nella manutenzione



**Bus di AMT Genova presso la Sede della Società** –foto C. Bellini

e, su questo punto, Trenitalia non appare ancora aver investito risorse in misura adeguata.

Per quanto riguarda la puntualità, si sono riscontrati dei miglioramenti ma non ancora sufficienti per le particolari esigenze di un servizio urbano/suburbano destinato in forma prevalente ai pendolari. Per essi, infatti, anche pochi minuti di irregolarità sono importanti, in quanto viene a mancare quella certezza sui tempi di partenza ed arrivo che è fondamentale per chi usa quotidianamente il treno per andare al lavoro o a scuola.

Sulle tariffe, Vesco rivendica in particolare il merito di aver fortemente perseguito, e appositamente sostenuto con uno specifico stanziamento della Regione, il mantenimento del servizio integrato treno-bus nell'area genovese a tariffa ordinaria, "un obiettivo prioritario per dare una risposta positiva alle esigenze di mobilità di moltissimi cittadini".



**Uno dei 4 treni "Vivalto" acquisiti dalla Regione Liguria per il Servizio Regionale**—da [www.liguria2000.news.it](http://www.liguria2000.news.it)

## **Investimenti ed organizzazione futura del TPL**

- **Scenari organizzativi futuri per il finanziamento e la gestione del TPL in Regione, anche alla luce della prevista entrata in vigore nella legislazione sul federalismo fiscale**

Secondo Vesco, il previsto meccanismo di finanziare le risorse per il TPL attraverso la fiscalità regionale, che dovrebbe teoricamente avviarsi dal 2013, con la cessazione dei corrispondenti trasferimenti Stato-Regione, presenta ancora molti aspetti da chiarire. In ogni caso, egli non ritiene che tale riforma possa costituire un

aiuto alla soluzione dei problemi di risorsa economica per il TPL ligure; a suo avviso, anzi, si prefigura il rischio di un aumento della sperequazione nel servizio erogato tra regioni grandi e "ricche", che potranno attingere maggiori risorse locali per il TPL, e quelle più piccole come la nostra, che soffriranno maggiori difficoltà a reperire nel territorio

le risorse necessarie ad assicurare un servizio adeguato ai propri cittadini.



**Bus di ATP Genova per i Servizi Extra-urbani**—foto A. Esposito

Per quanto riguarda gli scenari organizzativi, avendo già assistito, in passato alle prime serie crisi economiche nelle Aziende di Trasporto, diviene viepiù necessario, per il futuro, orientarsi verso forme di accorpamento dei bacini e delle aziende.

Già nel 2007 fu elaborato uno studio che, attraverso l'analisi di vari possibili scenari, individuava preliminarmente come soluzione ideale la creazione di un unico bacino per tutta la Regione, con anche un'unica Azienda regionale di gestione, allo scopo di conseguire economie di scala e migliore razionalizzazione del servizio.

La Regione ha continuato e continua a lavorare su tale tema e, attualmente, avendo affinato le conclusioni di tale studio, si sta orientando su di un'articolazione del Trasporto Pubblico su gomma in tre bacini: Genova, Ponente e Levante. A tale suddivisione dovrebbe accompagnarsi, auspicabilmente, una corrispondente fusione delle Aziende che oggi eserciscono il servizio in tre nuove entità, ciascuna unica responsabile dell'intero bacino di competenza. Tipicamente, Riviera Trasporti e ACTS per il ponente, ATC e

ATP - ex -Tigullio Trasporti per il levante, AMT ed ATP per Genova.

Tuttavia, ricorda Vesco, le competenze della Regione si limitano alla definizione dei bacini, mentre l'assegnazione del servizio alle concessionarie è compito delle Province e, nel caso di Genova, città metropolitana, direttamente del Comune. Una volta che la Regione ha disciplinato l'assetto dei bacini quindi, compete a tali enti l'assegnazione del servizio, attraverso gara oppure, se sussistono i requisiti di legge, attraverso assegnazione "in-house".

- **Futuro materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale**

Come noto, con il completamento dei lavori RFI di ammodernamento del nodo di Genova, pianificato per il 2016, sarà possibile dedicare la linea ferroviaria costiera e quella "storica" della Val Polcevera, arricchite da nuove fermate/stazioni, al traffico urbano/metropolitano; questo darà la possibilità di disporre di una nuova infrastruttura di trasporto di superficie, dalle caratteristiche simili, in termini di esercizio, a quelle di una metropolitana. Per attivare tutto ciò, ricorda Vesco, ci sarà però bisogno di nuovi treni, in numero maggiore di quelli attualmente in uso e di concezione diversa, appositamente concepiti per l'uso metropolitano: esigenza ben nota e da tempo all'attenzione della Regione, in quanto presenta aspetti di seria criticità.

Prima di tutto per i tempi di approvvigionamento, stimabili in 24-30 mesi dall'ordine, senza poter escludere tempi maggiori nell'eventualità di dover ricorrere a treni dalle caratteristiche particolari, non direttamente disponibili dal mercato; in secondo luogo, per il

rilevante impatto economico di un tale investimento, collocabile attorno al centinaio di milioni di Euro, investimento che non è possibile la Regione possa affrontare con le sue sole risorse.

La Regione sta quindi attualmente esplorando e valutando, assieme agli altri enti coinvolti, ogni possibile alternativa che consenta di trovare una soluzione idonea a risolvere tali criticità

- **Coinvolgimento della Regione nella realizzazione di nuove infrastrutture di Trasporto Pubblico a Genova. (Tram in Val Bisagno, e-  
stensione della Metropolitana)**

Per la progettata tramvia in Val Bisagno, l'Assessore Vesco sottolinea come la Regione abbia condiviso con Il Comune la necessità di procedere, preventivamente ai lavori per la tramvia, all'allargamento di Via Piacenza nel tratto tra il cimitero di Staglieno e l'inizio di Via Emilia, onde consentire una via di corsa riservata al mezzo.

Le opere necessarie, che si collocano in un contesto d'importanti lavori per la messa in sicurezza del torrente Bisa-

gno, prevedono la creazione di un argine in sponda destra, oggi assente, sul quale insisterà l'allargamento della sede stradale, ed il rifacimento di ponti in quel tratto.

Tali opere saranno finanziate congiuntamente da Regione e Comune.

Per quanto riguarda la Metropolitana c'è una certa preoccupazione, da parte della Regione, per la disponibilità dei nuovi treni necessari ad operare il servizio con l'apertura di Brignole. Sette dei quattordici treni previsti sono già stati ordinati dal Comune, ma per gli altri 7 si attende che venga erogato il corrispondente finanziamento che il Comune ha richiesto allo Stato per questa fornitura ed altre opere; finanziamento che, con gli attuali scenari economici, non può considerarsi privo di rischio.

Su future estensioni della Metropolitana, Vesco ritiene che un'opera come la Metropolitana non possa considerarsi conclusa a Brignole, ma che deva proseguire, se pure gradualmente e con tempi non facilmente determinabili, dipendenti dall'obiettivo difficoltà a reperire i finanziamenti per un'opera finanziariamente impegnativa; Terralba / San Martino sembra la direttrice più logica per l'oltre Brignole.

Intervista raccolta da L. Piccardo nel Luglio 2011

Si ringrazia vivamente l'Assessore Vesco per la gentile collaborazione

**Si evidenzia come le considerazioni sui finanziamenti al TPL e sul ruolo delle Province, come espresse alla data nell'intervista, ovviamente prescindano dalle conseguenze della successiva Manovra Finanziaria 2011-2013 bis del Settembre 2011.**

©Associazione Metrogenova

È vietato riprodurre il contenuto di questo documento senza autorizzazione.