
Elezioni regionali 2015 - Liguria - Domande ai candidati alla Presidenza

Risponde Antonio Bruno, candidato alla Presidenza per "L'altra Liguria"

Gara regionale

La complessa partita della gestione regionale dei trasporti sembra passare necessariamente attraverso l'Agenda Regionale e la complessiva riorganizzazione del servizio al fine di arrivare alla gara per l'affidamento del servizio sulla base di un bacino regionale. Su questo punto qual è la sua linea politica e quella della parte politica che la sostiene?

Le ragioni per cui è stata approvata la legge di riforma del sistema del trasporto pubblico paiono più dettate dalla volontà di spalmare i debiti tra le aziende operanti sul territorio piuttosto che da un'analisi effettiva della domanda di mobilità. E d'altronde se in questo modo è possibile recuperare l'IVA non si comprende perché non lo si sia fatto prima.

Il giudizio che diamo di tale norma è comunque pessimo in quanto da una parte accorpa in modo artificioso (ossia senza alcuna necessità per il servizio e senza nessuna utilità per l'utenza) i vari bacini liguri e dall'altra obbliga alla gara del servizio (contraddicendo gli esiti referendari contro la privatizzazione dei servizi pubblici) ed alla sua gestione privatistica (prima gli utili), aspetto a cui siamo radicalmente contrari.

All'operatore entrante è delegata inoltre la riorganizzazione dei servizi e la lotta alle diseconomie ed alle presunte disparità di condizioni operative tra le varie aziende (servizio urbano e extraurbano, sulla costa e collinare, grandi centri e piccoli borghi) cercando di far passare nell'opinione pubblica che ciò sia sinonimo di "sprechi" e privilegi. E senza chiarezza per altro su risorse e procedure, posticipando nei fatti ogni soluzione al prossimo anno.

È grave, secondo noi, che chi ha la funzione di pianificare il trasporto pubblico deleghi tale funzione al soggetto attuatore, che per di più agisce secondo logiche privatistiche. Questo è uno dei campi in cui la precedente amministrazione è stata più disastrosa arrivando persino a farsi scrivere da Trenitalia il Contratto di Servizio (le regole) e, ancora più grave, il Programma di Esercizio (quanti treni e quando).

L'unico aspetto realmente innovativo e condivisibile della riforma è l'idea di istituire una Agenzia della Mobilità, ma le funzioni di questa nuova struttura sono poche e confuse (tanto da renderla un altro carrozzone pubblico) e sono quasi antitetico rispetto a quanto di buono è già in essere in moltissimi paesi europei e persino in Italia. Quel che è necessario, è arrivare ad avere un'Agenzia sul modello di quelle presenti in Svizzera, che si occupano a tutto tondo della mobilità in un bacino omogeneo.

Tale Agenzia potrà così sviluppare un piano regionale che colleghi non solo la costa con orari ben sincronizzati, ma anche le vallate, tramite l'integrazione effettiva tra le diverse modalità di trasporto: ferroviario (rete di corta, media e lunga percorrenza), su gomma, mobilità dolce (pedonalità, ciclabilità), integrazione attualmente sullo sfondo delle scelte strategiche.

Si dovrà comunque partire dalla piena integrazione tariffaria che copra l'intera area della Liguria e possibilmente anche alcune zone limitrofe.

In sintesi si dovrà:

rivedere radicalmente la legge regionale di riforma del trasporto pubblico e fermare le procedure di gara (no alla privatizzazione dei servizi pubblici), realizzare un'Agenzia, sul modello di quelle presenti in Svizzera, che si occupi di mobilità a tutto tondo, a cominciare dall'integrazione spinta fra i vari sistemi della mobilità e dall'economicità, accessibilità, fruibilità e trasparenza dell'intero sistema.

Rapporti con Trenitalia e altre Regioni: convogli supplementari in stagioni turistiche

Recentemente si è assistito a disservizi nelle giornate e fasce orarie più turistiche, per la mancanza di convogli a lunga percorrenza. Che cosa si può fare per migliorare il servizio su questo versante per incentivare, tra l'altro, un maggiore utilizzo del treno per raggiungere la Liguria e diminuire traffico e inquinamento sia sulla rete autostradale sia nei piccoli centri? E' possibile ricercare intese con altre Regioni e operatori (Aziende di Promozione Turistica, Associazioni di Categoria) per assicurare maggiori relazioni con Lombardia e Piemonte?

In Liguria vi è un numero di utilizzatori del mezzo ferroviario doppio rispetto alla media nazionale e quindi esiste una propensione "virtuosa" da sostenere. Il nostro impegno è quello di tornare ad investire sulla qualità del servizio ferroviario per chi si deve muovere tutti i giorni per lavoro e per studio, ma anche per supportare il turismo, soprattutto quello di qualità che è in continua crescita e che dovrebbe essere quello più incentivato.

È necessario portare il servizio a livelli di soddisfazione per gli utenti attuali e di attrattività per tutti i cittadini (a cominciare da quelli liguri), non solo incrementando le risorse economiche ma anche superando un Contratto di Servizio che consente a Trenitalia di manlearsi dai propri impegni (al limite del grottesco il meccanismo delle penali) e non spinge al miglioramento progressivo in termini di qualità ed efficienza.

Ma anche su ciò che non è competenza diretta della Regione (servizio Intercity a rischio scomparsa, tratte quali la Cuneo-Ventimiglia o la Savona-Torino responsabilità di altre Regioni) è necessario intervenire. Occorre un tavolo con il Ministero dei Trasporti e con Trenitalia in cui presentarsi con una forza diversa e con assunzione di responsabilità da parte della Regione Liguria nei confronti dei suoi cittadini.

In sintesi si dovrà:

ridare forza e affidabilità al trasporto ferroviario ("spina dorsale" del sistema), anche rivedendo il Contratto di Servizio di Trenitalia (incentivi e penali), ricontrattare le condizioni operative delle tratte di competenza di altre Regioni e quelle del servizio interregionale.

Nodo ferroviario

I lavori del Nodo ferroviario scontano notevoli ritardi e dalla conclusione prevista per il 2015 si è passati al 2018 o 2020. Quali sono gli impegni, negli ambiti di competenza della Regione,

per migliorare effettivamente questo servizio una volta terminati i lavori (es. nuove stazioni, punti di interscambio, nuovi rotabili)?

Il ritardo dei lavori è inaccettabile e la Regione, insieme al Comune di Genova, avrebbe dovuto vigilare ed impegnarsi affinché i tempi venissero rispettati, vista la strategicità del nodo genovese per la mobilità di tutta la Regione.

È del tutto inaccettabile anche perché i ritardi sono dovuti in massima parte al blocco del flusso degli stanziamenti da parte del Ministero dell'Economia, che poi è anche il primo committente quale proprietario del gruppo Ferrovie dello Stato, e ciò ha anche generato molte difficoltà alle imprese interessate ed ai lavoratori coinvolti.

Serve precisare che facciamo nostre le analisi fatte dal WWF Liguria alcuni anni fa circa la non completa adeguatezza delle opere in corso in quanto non si separano completamente i flussi di attraversamento con quelli urbani e suburbani, essendo che le linee andranno tutte a confluire comunque sul nodo di Sampierdarena invece di utilizzare al meglio la Galleria di Granarolo. Inoltre, non viene realizzato il collegamento tra la Bretella di Borzoli e la linea dei Giovi verso nord, in attesa del Terzo Valico.

Detto di questi due macroscopici errori, una volta terminati i lavori rischiamo di ripetere l'esperienza della citata Bretella di Borzoli, che ha visto pochissimi treni circolanti da quanto è stata costruita. Infatti, al momento non si ha notizia né di risorse per aumentare il numero di convogli giornalieri (dato che la capacità della linea litoranea sarà di molto rinforzata) né dell'acquisto di idonee tipologie di vettori (adatti ad un servizio più vicino a quello metropolitano), e quindi con trazione ripartita. L'acquisto di qualche convoglio Vivalto non ci pare la soluzione migliore per il nostro contesto.

Tutta da scrivere è inoltre la questione del potenziamento delle fermate (innalzamento dei marciapiedi, apertura di accessi verso le zone circostanti, abbattimento barriere, oltre alla realizzazione di nuove), vista l'assoluta improvvisazione sia della Regione sia del Comune di Genova. Non viene neppure ipotizzato un collegamento diretto tra Valpolcevera e Ponente né un ripristino dei binari di precedenza sulla linea del Levante. Nulla si pensa di veramente organico circa la questione dell'interscambio con il sistema di prossimità, dato che con il Piano Direttorio il Comune di Genova ha chiesto solo dei parcheggi (sigh!).

Terzo Valico

I lavori sono già iniziati e a questo punto è quanto mai opportuno portare a termine l'opera. Tuttavia, tenuto conto della fragilità dei territori attraversati e delle notevoli problematiche di carattere idrogeologico sia in Liguria sia nelle aree limitrofe piemontesi, che garanzie di trasparenza nella gestione del cantiere e della messa in sicurezza del territorio si possono dare alle popolazioni? Una volta terminata l'opera dal punto di vista gestionale quali sarebbero gli strumenti per incentivare il trasporto delle merci per ferrovia invece che per gomma?

In tema Terzo valico dei Giovi (collegamento Genova Fegino – Rivalta Scrivia), i finanziamenti disponibili non coprono neanche la metà dell'opera ed essendo questa inutile, dannosa, impattante e foriera di malaffare, prima si ferma e meglio è. Al momento non risultano finanziate le gallerie dove dovrebbero passare i treni ad alta capacità ferroviaria. Utilizziamo in modo più sensato i miliardi ancora da spendere e non indebitiamo i nostri figli per cose così assurde.

Occorre invece ottimizzare la capacità delle attuali due linee di valico, ancora non sature, nonché valorizzare le altre linee di valico, quali la Savona–Cairo–Ceva, la Genova–Ovada e la Pontremolese, abbandonando la logica dell'unico valico di entrata/uscita dalla Regione.

Va comunque incentivato il trasporto delle merci su ferrovia dato che attualmente viaggia per lo più su camion e per arrivare a ciò servono misure di diverso tipo. Da una parte bisogna sviluppare il sistema dell'interscambio modale, ancora negletto nell'organizzazione della logistica nazionale. Serve quindi creare le condizioni normative e fiscali perché ciò possa accadere. Dall'altra, vanno messi precisi vincoli sulla falsariga di quanto accade in Svizzera e Austria circa il transito dei camion sulla rete autostradale. Più in generale, è auspicabile che si arrivi ad un sistema che consenta di finanziare opere legate alla mobilità sostenibile utilizzando una percentuale delle tariffe della mobilità insostenibile; in Italia ciò è possibile solo sull'Auto Brennero tramite una legge speciale, che andrebbe estesa a tutto il sistema nazionale. In questo modo, si porrebbe un freno ad operazioni demenziali come il presunto auto finanziamento della Gronda di ponente.

Circa la conduzione dei cantieri, aspetto ripetitivo delle nostre proposte è il coinvolgimento reale delle persone in tutti gli aspetti amministrativi con metodologie partecipative, compresa la gestione delle opere pubbliche. Serve quindi che si amplino e si irrobustiscano gli attuali sistemi di controllo (ARPAL, ASL, polizia ambientale), che questi coinvolgano, rispettando ovviamente le normative e le competenze degli enti, rappresentanti specificatamente scelti delle popolazioni e si realizzino costanti momenti di illustrazione dello stato dell'arte direttamente della popolazione coinvolta.

Raddoppio Ferroviario Ponente e altre linee regionali.

Qual è l'impegno della vostra parte politica per migliorare la rete infrastrutturale della Liguria e in particolare quella del Ponente e delle linee di valico minori (linea del Tenda, Pontremolese)?

Tra le infrastrutture di una certa rilevanza di cui la Regione dovrà sostenere il finanziamento da parte dello Stato o il finanziamento o cofinanziamento con risorse finanziarie proprie riteniamo esserci: raddoppio in sede della tratta ferroviaria Finale-Loano, rimettendo in discussione l'attuale progetto di spostamento a monte nella tratta Finale-Andora, "metropolitana" della Val Bormida, con l'adeguamento della linea esistente e la realizzazione di nuove fermate in vallata ed a Savona città, reintroduzione del tram in ambito genovese cominciando dalla Val Bisagno, adeguamento della Succursale dei Giovi (Genova-Mignanego-Ronco Scrivia) e suo collegamento con la Bretella di Voltri, recupero e valorizzazione della ferrovia Genova-Casella, raddoppio della linea pontremolese,

valorizzazione della linea Cuneo-Ventimiglia. Non è un libro dei sogni, ma la visione minima di un futuro di pianificazione che guardi all'Europa e al XXI secolo. Così come previsto dal Libro Bianco per la competitività dei Trasporti, redatto dalla Commissione Europea.

Sistema ecologico ad alta capacità per il trasporto pubblico genovese.

In tutta Europa, nelle città comparabili a Genova per numero di abitanti, si è puntato su metropolitane e moderne tranvie, mentre nella nostra città tutte le direttrici di forza sono servite in larghissima misura da autobus, con conseguenze fortemente penalizzanti sia per l'ambiente sia per i costi di gestione. Come pensa ci si debba muovere per dare infrastrutture efficienti ed ambientalmente sostenibili, in grado anche di contribuire positivamente al risultato economico del gestore del servizio (oggi AMT)?

Come già anticipato, riteniamo strategico operare per la reintroduzione del tram a Genova. Bisogna dare seguito agli esiti del Percorso di Partecipazione che si è tenuto in Val Bisagno e che ha visto i soggetti coinvolti chiedere che si proceda celermente e secondo precise linee di intervento. Purtroppo, il Comune di Genova si è rimangiato qualsiasi impegno e la Regione Liguria non è intervenuta in alcun modo.

Riteniamo che si debba prontamente predisporre un piano organico di rete per la città e che si cominci a concretizzare la sede della futura tranvia in Val Bisagno, ottimizzando così il servizio attuale su gomma. Con ricadute positive per la mobilità dei cittadini della vallata, per la qualità della vita di tutte le persone, per le casse di AMT e del Comune di Genova.

Riteniamo opportuno e necessario procedere con gli strumenti dell'urbanistica partecipata in modo da anticipare e risolvere i problemi di accettabilità sociale e di inserimento territoriale delle futura tratta in vallata.

Ma è sul sistema complessivo che bisognerà intervenire in modo da pianificare l'intera catena del trasporto pubblico, a partire dall'uscio di casa delle persone. Servirà quindi riorganizzare il trasporto pubblico, ad esempio considerando anche il recupero di vecchie strutture di ascensori e progettando e realizzando ulteriori impianti di risalita.

Ferrovia Genova Casella

Lei crede nell'utilità sia per l'utenza sia, soprattutto, in chiave turistica della Ferrovia Genova Casella? Quali potrebbero essere le iniziative per promuovere questa ferrovia d'intesa con i Comuni e gli operatori economici locali?

Come già anticipato, riteniamo significativa la valorizzazione di tutta la rete del trasporto pubblico, compresa questa caratteristica linea. Noi crediamo che il suo pieno rilancio sia atto importante per dare il segno del modello di sviluppo turistico che pensiamo utile e necessario per la nostra Regione. A tal fine, oltre ad operare in modo definitivo e completo sulla manutenzione del percorso, crediamo utile ipotizzare una revisione della tipologia di

convogli, con riferimento alle vetture in essere nelle ferrovie retiche in Engadina (panoramiche e molto accoglienti).

La linea potrà quindi essere il punto di partenza di numerose attività e iniziative di valorizzazione del territorio attraversato, pensando al Parco delle Mura, alla significativa valenza naturalistica e paesaggistica, alla bellezza delle località dell'entroterra.

Crediamo anche la Ferrovia Genova Casella possa svolgere un ruolo nella mobilità dei residenti rivedendo alcuni punti ed alcune modalità organizzative. Anche in questo caso, è utile ipotizzare nuovi tipi di convogli, tramite l'impiego di vetture di tipo tranviario in modo da accrescere il confort di viaggio.

Inoltre crediamo che in un non troppo lontano futuro, si possano ipotizzare prolungamenti della linea verso la città e verso l'entroterra, sviluppando le due caratteristiche di linea turistica e di risposta alle esigenze dei residenti delle zone interne e collinari.

Destinazione dei finanziamenti

La Liguria, negli ultimi anni, sembrerebbe aver destinato i propri finanziamenti per infrastrutture in via fortemente prevalente a quelle per il trasporto su strada ed alla mobilità privata, penalizzando la mobilità pubblica. Conferma questa situazione? C'è modo di riequilibrare questa tendenza?

Da sempre le Regione e gli altri enti destinano rilevanti risorse per la realizzazione di infrastrutture di tipo viabilistico (strade, superstrade, parcheggi, svincoli, ecc.). Ricordiamo la colata di cemento che incombe sulla nostra terra: gronda di ponente, gronda di levante, tunnel della Fontanabuona, asse autostradale Predosa-Carcare-Albenga, più tutta una serie di arterie medie e piccole da Ventimiglia a Sarzana.

Al contrario, le risorse impegnate dalla Regione per il trasporto pubblico sono molto poche.

Per il servizio ferroviario ammontano a meno dello 0,3% del bilancio regionale, 3-5 volte meno in percentuale di quanto investono Toscana, Emilia-Romagna e Lombardia.

L'impegno economico è in continuo calo e praticamente tutte le linee ferroviarie regionali hanno subito tagli del servizio: nel Ponente, sulla Genova-Busalla, sulla Genova-Acqui; tagli consistenti (-31% negli ultimi 7 anni) persino nella tratta Voltri-Nervi.

Ed a fronte di queste riduzioni, abbiamo assistito ad aumento delle tariffe, con un +41% rispetto al 2010.

Ma anche sul fronte della "gomma" le risorse proprie della Regione sono pressoché nulle e l'attuale sistema si basa, oltre che sui fondi dallo Stato, su contributi degli altri Enti, con il record degli oltre 30 milioni del Comune di Genova. E dire che la Regione dovrebbe finanziare il cd. "servizio minimo".

Le poche risorse che la Regione ha trovato sono per lo più servite per "pre-pensionare" autisti di bus, contribuendo al ridimensionamento del servizio offerto ai cittadini, accrescendo in prospettiva il problema alle aziende piuttosto che risolverlo.

Da quanto enunciato, è necessario rivedere le priorità nei capitoli di spesa e spostare risorse dalla viabilità privata al trasporto pubblico.

Le risorse dovranno essere impiegate per la corresponsione del servizio (anche andando a battere i pugni sul tavolo a Roma), per il potenziamento infrastrutturale (interventi diffusi sulla rete ferroviaria, tranvie, impianti di risalita, ecc.) e per materiale rotabile (rinnovo parco autobus e treni adeguati ad un servizio suburbano ed urbano).

Pensiamo inoltre utile ed auspicabile abolire il biglietto e co-finanziare il trasporto pubblico attraverso una tassa di scopo; serve quindi che la Regione verifichi e promuova a livello nazionale questa possibilità.

PRIMA LE PERSONE

In ultimo permetteteci di ricordare che il nostro punto di riferimento saranno sempre le persone e le loro necessità.

Ma tutte le persone sono prima di tutto pedoni e quindi è necessario tutelare e valorizzare lo spostamento pedonale, con percorsi ed arredi urbani adeguati e liberi da auto in sosta. Il cittadino deve potersi spostare primariamente a piedi, quindi con la mobilità pubblica (od in bicicletta) e con altri sistemi di mobilità flessibile (ad esempio i servizi a chiamata).

Il nostro obiettivo è pertanto anche quello di lavorare con gli enti comunali per la massima riduzione delle vetture private nei centri urbani, che devono essere a misura del cittadino e non dell'automobilista/scooterista, ben consapevoli del valore positivo che ciò avrebbe per l'economia turistica di larga parte del territorio regionale.

E lo spostamento di flussi così come l'eliminazione dei colli di bottiglia e l'ottimizzazione dell'accessibilità "dell'ultimo miglio" dovrà privilegiare l'allontanamento delle automobili non necessarie piuttosto che una generica facilitazione dei transiti.

Obiettivo coerente con il nostro Programma è quello di agevolare la scelta di liberarsi della prima o della seconda auto di proprietà fornendo alternative concrete con il trasporto pubblico. Si deve così prevedere la riorganizzazione della viabilità sugli assi stradali esistenti creando percorsi ciclo-pedonali, zone 30, nuove aree pedonali, servizi alla mobilità dolce. Ma anche incentivando servizi come il car sharing e promuovendo altri servizi di condivisione.

In un contesto costruito su diverse modalità di trasporto è inoltre importante valorizzare l'infomobilità, per fornire all'utente una informazione puntuale sull'offerta di trasporto presente sul territorio.

Occorre anche intervenire per la mobilità delle merci all'interno della città attraverso la programmazione degli orari e della logistica, possibilmente usando dei mezzi elettrici.

Ogni decisione andrà presa in un confronto aperto con le popolazioni interessate tramite gli strumenti dell'urbanistica partecipata e l'istituzione di Agenzie Locali per la mobilità, dove siano presenti le associazioni e i

singoli cittadini. I criteri dovranno prevedere un'attenta valutazione dei costi e dei benefici, sia in termini ambientali sia economici, e in direzione dell'incremento del trasporto pubblico dei passeggeri e delle merci.

L'obiettivo generale della nostra azione sarà quella di invertire la priorità data all'uso ed il possesso dei mezzi individuali a motore liberando i cittadini liguri della dipendenza da auto e moto. Le scelte dovranno avere come guida precisi obiettivi di riduzione dei mezzi motorizzati presenti e la sostenibilità complessiva (ambientale, della qualità della vita, della fattibilità economica, dell'accettabilità sociale) delle azioni.

In un modello siffatto, anche chi voglia o debba ricorrere al mezzo individuale a motore troverà opportuna soddisfazione in quanto verrebbe eliminato il traffico "parassita" di chi già oggi potrebbe e/o vorrebbe lasciare i propri veicoli a casa (o dal concessionario).

Segnalo infine che tra i nostri candidati annoveriamo Vincenzo Cenzuales, esperto mobilità WWF.

Contatti:

Sito web de "L'altra Liguria": <http://www.altraliguria.it>

Informazioni raccolte da:

Associazione Metrogenova: <http://www.metrogenova.com>

<https://www.facebook.com/metrogenova>

Comitato Sì Tram Genova: <http://www.sitramgenova.it>

<https://www.facebook.com/groups/10150104644780538>