
Elezioni regionali 2015 - Liguria - Domande ai candidati alla Presidenza

Risponde Enrico Musso, candidato alla Presidenza per "Liguria Libera"

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?

Sono contrario a un'unica gara e a un'assegnazione unitaria di tutto il bacino. Questo impedirà l'esplicitarsi di effetti concorrenziali: è prevedibile il consorzio delle aziende di TPL regionali con Trenitalia/Busitalia, mentre pochissimi gruppi internazionali – non più di uno o due – potrebbero effettivamente essere interessati a partecipare. L'esito è già scritto. Meglio sarebbe stato affermare una forte regia pubblica regionale del trasporto pubblico (che fino a oggi è del tutto mancata) nell'ambito della quale stimolare produttori pubblici e privati, attivi su singole parti della rete, soggetti a una programmazione unitaria e a un rigoroso controllo sulla qualità e standard del servizio. In questo modo si sarebbero potuto coniugare i benefici effetti di un contesto realmente concorrenziale con la qualità del servizio garantita da un serio controllo pubblico.

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?

La Regione Liguria ha colpevolmente ignorato la ricerca di altri operatori, oltre a Trenitalia, per aumentare i collegamenti da/per la Regione. Inoltre, ha negli anni impedito anche iniziative imprenditoriali aventi questo obiettivo, laddove potevano disturbare, marginalmente, il contratto di servizio con Trenitalia (caso Arenaways). Mi risulta che esistano già oggi operatori privati in grado di offrire collegamenti da/per la Liguria almeno con Milano e Torino, peraltro più rapidi di quelli oggi assicurati da Trenitalia, grazie all'utilizzo di materiale rotabile innovativo. In caso di elezione è mia intenzione dare impulso a queste iniziative nell'interesse dei Liguri e dei turisti, oggi danneggiati dall'inadeguatezza dei collegamenti a lunga percorrenza.

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)?

Si tratta di capire per quali motivi si siano determinati questi ritardi, e rimuoverne le cause. Il miglioramento del servizio ferroviario nel nodo di Genova peraltro richiede che sia perseguita una strategia di integrazione – funzionale e tariffaria – con il resto del trasporto pubblico (integrazione dei titoli di viaggio, complementarietà delle reti) e privato (parcheggi di interscambio nelle stazioni, soluzioni treno+bici, etc.).

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?

Deve essere garantita assoluta trasparenza informativa su tutti gli aspetti della realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alle informazioni sensibili dal punto di vista della tutela dell'ambiente e della sicurezza del territorio e della vita umana. Si può istituire una commissione indipendente, formata esclusivamente da tecnici di elevata qualificazione, per vigilare sulle varie fasi realizzative. Circa l'incentivazione all'utilizzo per il trasporto merci, essa dovrebbe collegarsi a politiche nazionali ed europee volte all'effettiva internalizzazione dei costi esterni del trasporto stradale. Resta il fatto che la competitività del trasporto ferroviario sulle distanze terrestri medio-lunghe dovrebbe di per sé spingere gli operatori su questa modalità per la conquista dei mercati geograficamente più distanti dall'arco portuale ligure.

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)?

Il raddoppio della linea del Ponente è una priorità assoluta, anche se va attentamente considerato l'effetto dello spostamento a monte della linea sulla concreta fruibilità per il trasporto soprattutto pendolare e turistico di breve e media percorrenza. Le linee cosiddette minori hanno grande importanza rispetto a obiettivi di ripopolamento

(residenziale e produttivo) di aree oggi marginalizzate proprio dalla scarsa accessibilità, e il cui mancato presidio è fonte, a cascata, di ulteriori problemi (abbandono e degrado dei territori interni, etc.).

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)?

Da anni sostengo l'importanza di sviluppare il trasporto su ferro nell'area metropolitana di Genova. Colpevolmente si sono lasciati perdere finanziamenti già acquisiti per il sistema di trasporto su ferro in Val Bisagno, mentre poco o nulla è stato fatto per esaminare le possibilità di sviluppo di linee metropolitane e tranviarie in altre parti della città. Fondamentale e prioritario recuperare risorse – nazionali, europee, e anche private – per l'estensione dell'attuale metropolitana: verso Canepari, da un lato, e verso Martinez e San Martino dall'altro, senza dimenticare l'innesto di una linea (tram?) sull'asse di Corso Sardegna – Corso De Stefanis – Stadio (o, in alternativa, il sempreverde people mover della Val Bisagno). In prospettiva, si deve porre il problema di assi tranviari verso Ponente (da Principe o da Dinegro, in particolare verso Sampierdarena e Fiumara) e a Levante (in sostituzione della busvia di corso Europa). Si tratta di programmi a lunga scadenza per i quali servono investimenti ingenti, ma i benefici in termini di attrattività del trasporto pubblico e di efficienza nella gestione prevarrebbero largamente sui costi. Il tutto, senza dimenticare l'integrazione con il trasporto privato e un'adeguata rete di parcheggi di interscambio.

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?

L'utilità, soprattutto turistica, è evidente. I margini di crescita del turismo "naturalistico ambientale", oltre che di quello enogastronomico già ben sviluppato nell'entroterra, associati ai trasporti dolci e alla riscoperta dei territori interni configurano un quadro di grande attrattività per un manufatto storico di grande pregio e attrattiva come la ferrovia Genova-Casella. Si potrebbe anche pensare a una gara per attrarre investimenti in un progetto che potrebbe coinvolgere gestori professionali (privati o pubblici) e operatori turistici delle zone interessate, oltre che – eventualmente – residenti e proprietari immobiliari interessati all'aumento di accessibilità come fattore di valorizzazione.

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?

Certo che c'è modo: il problema è la volontà politica, che fin qui è mancata. Personalmente ritengo assolutamente cruciale, soprattutto in un territorio difficile e prezioso come quello ligure, puntare sul trasporto ferroviario e sul trasporto pubblico. Spero che l'esito della consultazione elettorale mi dia modo di dimostrarlo nei fatti.

Contatti:

Sito web de "Liguria Libera": <http://www.liguralibera.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>