
Elezioni regionali 2015 - Liguria - Domande ai candidati alla Presidenza

Risponde Alice Salvatore, candidata alla Presidenza per il "Movimento 5 Stelle"

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?

E' nostra intenzione mettere il massimo impegno nella pianificazione del servizio. Riteniamo in ogni caso prioritario che le aziende rimangano a capitale pubblico con controllo pubblico, ben gestite e con un forte orientamento ai clienti. La Regione, da parte sua, deve impegnarsi a far sì che un settore così strategico per la collettività resti in mano pubblica, magari prevedendo – se si rendesse necessario – la creazione di un'Azienda regionale che sostituisca l'attuale Azienda Regionale per il trasporto pubblico locale su strada: l'obiettivo di tale riorganizzazione non può che essere il miglioramento del servizio attraverso una struttura in grado di offrire competenze effettive.

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?

Scorrendo i dati forniti ad esempio dal rapporto Pendolaria di Legambiente (ma non solo quelli) osserviamo che non solo il servizio ferroviario in Liguria non è migliorato, ma, anzi, ha visto ripetuti tagli da parte della Giunta Burlando dal 2011 ad oggi, con la gestione Vesco, accompagnati da un peggioramento consistente che si è sentito anche nel servizio urbano genovese.

Rispetto ai recenti disservizi, gli organi di informazione hanno evidenziato un problema che in realtà è cronico di tutta la stagione estiva, sia a levante che ponente, e si manifesta non soltanto a causa della mancanza di convogli a lunga percorrenza, ma anche di un insufficiente servizio a corto e medio raggio (si pensi appunto all'affollamento alle Cinque Terre). Come Regione Liguria, avremo la responsabilità innanzi tutto di gestire il servizio interno e lavoreremo immediatamente per un miglioramento del servizio, in primo luogo sul versante quantitativo: come primo intervento, devono circolare più treni. Un po' più complessa è la risposta per quel che riguarda il

servizio a lunga percorrenza, che nel caso degli IC dipende dallo Stato, presso il quale ci attiveremo affinché non vi sia un disimpegno, per diversi interregionali dipende invece dalle altre Regioni: è sicuramente auspicabile ricercare intese sia con altre regioni che con operatori, per migliorare il servizio ma non solo con Lombardia e Piemonte, ma anche Toscana, Emilia Romagna e Veneto; in prospettiva l'obiettivo sarà anche di migliorare le relazioni internazionali, in particolare con la Svizzera, tradizionale bacino di utenza turistica per la Liguria. In ogni caso interverremo con urgenza affinché la stagione turistica entrante non si traduca nell'ennesima *débaçle* dell'immagine della Regione.

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)?

E' nostra intenzione verificare la situazione dei lavori, anche nell'ottica di ricontrattare alcuni aspetti, su cui stiamo ragionando, per una verifica di possibili alternative. Va detto peraltro che anche a lavori completati, continueremo ad avere dei limiti di infrastruttura, dovuti ad un'impostazione nata in assenza di una seria pianificazione da parte della Regione.

Nuovi rotabili adeguati ad un servizio urbano è sicuramente una delle priorità per il nodo, il che significa programmare un investimento nel medio periodo per un rinnovo del materiale rotabile attuale. Di certo il materiale rotabile in uso in Liguria, anche quello più recente, non risulta ideale per un servizio di tipo urbano, quindi faremo una verifica su quello che è disponibile sul mercato o è già stato usato in altre regioni. Ma ci sembrerebbe interessante verificare le prospettive che potrebbe offrirci la presenza sul territorio regionale a Vado Ligure della Bombardier, azienda leader a livello mondiale nella produzione di treni e tram. Tutti gli interventi a contorno, quindi anche le nuove fermate e i punti di interscambio dovranno essere coerenti con la visione di servizio che verrà effettuato. Un errore costante quello di fare le infrastrutture senza pensare alla loro effettiva funzione: con i risultati che si spendono soldi per opere a cui poi o si è costretti "a dare un senso" oppure che restano inutilizzate.

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?

Dal nostro punto di vista, portare a termine un'opera che riteniamo sbagliata sotto molteplici punti di vista, dannosa per il territorio e inutile (o inutilizzabile) per un concreto miglioramento del livello del trasporto non ci sembra particolarmente opportuno, anche perché le ricadute sul panorama occupazionale saranno minime.

Abbiamo espresso più volte la nostra posizione fortemente critica rispetto al terzo valico e i fatti stanno dimostrando che le garanzie di trasparenza sono pressoché impossibili da mantenere. L'opera è nata da un intreccio di malaffare, non si tratta di qualche "mela bacata". Parlare di messa in sicurezza è ironico: quest'opera ci regalerà dissesto e ulteriori opere accessorie come merce di scambio, che eroderanno ulteriormente il delicato territorio ligure e del basso Piemonte.

Per quanto i lavori possano essere portati a termine velocemente, saranno necessari non meno di 10 anni, forse 15, (addirittura 20 veniva detto dall'ex amministratore delegato Moretti, ricordando che per fare il nuovo Gottardo ci stavano mettendo 20 anni, e parliamo di Svizzera!). Quindi ragionare su cosa si potrà fare tra 15-20 anni ci sembra molto poco interessante per cittadini, pendolari e operatori portuali, che vorrebbero avere soluzioni in tempi brevi. Noi proponiamo si intervenga subito risolvendo la questione dei binari in ambito portuale, che è uno dei problemi infrastrutturali principali che ostacola il trasferimento delle merci su rotaia. Rispetto alla linea Genova-Milano, vi sono importanti adeguamenti in sede da fare: ad esempio la risagomatura delle gallerie e avviare progettazione e finanziamento del quadruplicamento tra Tortona e Milano.

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)?

E' da anni che sosteniamo che occorrono interventi diffusi su tutta la rete regionale. Invece, come sappiamo l'ottica è stata di focalizzarsi su una/due grandissime opere tralasciando tutto il resto, che è un approccio ideologico. Con molto meno dei 6,2 miliardi del terzo valico si può intervenire sulla Pontremolese, per risolvere i problemi della linea di Tenda, per aumentare la capacità della Genova-Acqui Terme, e sicuramente per realizzare il raddoppio in sede nel ponente, accantonando il progetto di spostamento a monte tra Finale e Andora che costerà non meno di 1,6 miliardi di euro e sarà pronto chissà quando.

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)?

Noi pensiamo che la scelta idonea per Genova sia quella di investire in un trasporto di superficie di qualità, e pensiamo a quanto fatto a Strasburgo, Grenoble, Nizza. Moderne tranvie di superficie che coniughino qualità ed efficienza di trasporto e riqualificazione urbana sono la risposta che noi vediamo per la città di Genova, risposta che sarebbe non solo gradita ad utenti e cittadini, ma che sicuramente abbasserebbe i costi di gestione, anzi noi pensiamo che investire in un trasporto pubblico efficiente non possa che portare ad un maggior numero di cittadini che si rivolgono al mezzo pubblico. Uno degli obiettivi che ci dobbiamo porre come amministratori pubblici è quello di migliorare la qualità di vita dei nostri cittadini. Come Regione spingeremo sicuramente, anche contribuendo economicamente perché il tram ritorni a Genova, ma occorre ricordare che non potremo, se verremo eletti, sostituirci alle scelte che farà il Comune di Genova. A questo proposito, il gruppo M5S in Comune aveva proposto un interessante progetto incentrato su una tassa di scopo, un po' frettolosamente liquidato a causa delle vicissitudini finanziarie legate alla situazione economica congiunturale; non ci si può dimenticare che a fronte della situazione demografica, la sofferenza di una rete infrastrutturale anelastica come quella del trasporto avrebbe dovuto essere preventivata da anni: nella situazione attuale, non è troppo azzardato dire che un ripensamento complessivo del trasporto urbano - che ne ribadisca l'assoluta centralità - è diventato assolutamente necessario.

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?

Il "trenino di Casella" è importantissimo sia per l'utenza da e verso la valle Scrivia, sia per il suo potenziale turistico. L'interruzione di un tale servizio, che ormai perdura da quasi due anni, è estremamente dannoso per l'entroterra e l'impegno fin qui dimostrato dalla regione sembra essere stato l'acquisto di un mezzo per la linea. Occorre ripristinare al più presto il servizio e riqualificare la linea in termini di infrastruttura, di connessione con i percorsi pedonali, di promozione nel pacchetto turistico regionale.

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?

Questa è la questione fondamentale. I dati ci dicono che la regione Liguria a gestione Burlando è stata avara di finanziamenti per il trasporto pubblico, sia per servizio che per le infrastrutture, favorendo in compenso gli interventi stradali. I risultati negativi di questa politica sono sotto gli occhi di tutti: servizi tagliati dappertutto, sempre meno bus e sempre meno treni, proprio mentre la situazione economica generale della nostra regione dovrebbe indurre a scelte opposte, ma anche pochissimi interventi infrastrutturali per il trasporto pubblico, mentre nel resto d'Italia, in Toscana e in Lombardia o in alto Adige o in Sicilia riaprivano tranvie o ferrovie dismesse o le facevano ex-novo. In Liguria invece il panorama è abbastanza desolante: bus che cadono a pezzi, treni vecchi, e - per scendere su scala cittadina - la tanto sospirata "viabilità sostenibile" nella val Bisagno ancora nel libro dei sogni. Riequilibrare questa tendenza è un problema di scelta politica, e noi intendiamo cambiare gli orientamenti che fino ad oggi hanno prevalso nei fatti. Un trasporto pubblico efficiente e soddisfacente è una nostra priorità, non solo perché necessario per l'ambiente e per migliorare la vita dei cittadini, ma anche per le sue ricadute sull'economia complessiva della regione.

Contatti:

Sito web di Alice Salvatore: <http://www.alicesalvatore.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>