

Liguria, pendolari: “Per salvare Amt non si può tagliare un servizio ferroviario già carente”

di **Redazione**

19 Gennaio 2012 - 11:40



Liguria. La situazione di Amt a Genova è gravissima, al limite del fallimento, e non ci sono solo in gioco livelli occupazionali e salariali. “Sembra invece ancora non chiaro che ciò sia soprattutto frutto di scelte politiche sbagliate e contrarie allo sviluppo del mezzo pubblico fatte dalle amministrazioni da trent’anni a questa parte - spiegano i pendolari del blog Genovamilanonewsletter - Il Presidente della Regione Liguria Burlando ha ‘promesso’ di recuperare le risorse necessarie ma è stupefacente che per far fronte al disavanzo Amt preveda di battersi ‘affinché parte dei soldi in arrivo dal Governo siano dirottati dal trasporto su ferro a quello su gomma e dalle ferrovie alle aziende degli autobus’. Non è certo così che si salva Amt”.

“E’ privo di senso intervenire per salvare un trasporto pubblico essenziale - quello su gomma - danneggiando un trasporto pubblico altrettanto essenziale, quello su ferro, tagliando risorse e conseguentemente prevedendo nuove cancellazioni di treni! Tanto più che il trasporto ferroviario non è solo necessario per la mobilità della regione, ma anche per la stessa area urbana genovese: un trasporto pubblico efficiente - cosa non chiara alla Regione Liguria - si basa proprio su una pianificata integrazione, non sulla loro contrapposizione. Il trasporto ferroviario regionale è un settore in piena emergenza. I

cittadini liguri scontano già ora le tariffe ferroviarie più care d'Italia in cambio di un servizio mediocre, con un piano d'esercizio (mobilità veloce, capillarità oraria e copertura territoriale) deficitario, investimenti risibili e materiale rotabile inadeguato. Ulteriori tagli sarebbero la morte certa del trasporto ferroviario ligure", proseguono.

Secondo i pendolari la Regione ha il dovere di reperire risorse aggiuntive da destinare al trasporto pubblico - su gomma e su ferro - e lo può fare cambiando le proprie scelte finanziarie e di pianificazione: "Smettendo di chiedere finanziamenti per infrastrutture costose, molto spesso inutili se non dannose al trasporto pubblico, come: terzo valico (6 miliardi), gronda (4-5 miliardi), nodo di San Benigno (305 milioni), tre strade a mare nel ponente genovese (240 milioni), Aurelia bis a La Spezia (240 milioni); modificando bilanci regionali che destinano decine di milioni di euro in strade, come ad esempio i Fondi FAS con 74,5 milioni per strade, di cui solo per il tunnel della Fontanabuona 25 (un terzo del fabbisogno) mentre non si trovano risorse per la ferrovia metropolitana della Valbormida, per gli impianti di risalita ed è da trent'anni che la Valbisagno aspetta il tram".

I pendolari non si rivolgono solo alla Regione. "In quanto al Comune di Genova, è dalla busvia di Corso Europa nel 1997 (un risparmio annuo di 1,5 miliardi di vecchie lire), che non effettua interventi seri. Da allora più nulla per aumentare la velocità dei mezzi pubblici, quando un intervento organico di corsie riservate efficienti potrebbe ridurre i costi di almeno 10 milioni l'anno. È degli scorsi mesi la scelta di non dare corso all'intervento in Valbisagno che avrebbe potuto far risparmiare - da solo - 1,5 milioni di euro. E mentre a Milano i proventi dell'eco pass servono per finanziare il trasporto pubblico, qui nemmeno una lira dei proventi della Blu Area va per i bus - concludono - In una regione in cui a fronte di un servizio inadeguato abbiamo le tariffe più care d'Italia - sia per i bus sia per i treni - la soluzione non è togliere risorse da un settore per darlo all'altro, ma cambiare le politiche della mobilità".