

CONVEGNO CUB SAVONA

PRIVATI DI TUTTO

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO, SITUAZIONE ATTUALE.

Ad oggi gli strumenti a disposizione delle amministrazioni per il tema della mobilità sostenibile provengono dal pacchetto “Sustainable Urban Mobility” del 2013 dell’Unione Europea.

Ci si è infatti accorti che il 70% della popolazione in Europa vive in città e che queste rappresentano la quasi totalità del PIL europeo; tuttavia, la mobilità delle città è diventata via via sempre meno efficiente e si basa ancora in larga parte sulla mobilità privata, con effetti visibili a tutti sul traffico e sulla qualità dell’aria. Inoltre da anni nelle nostre città, si registra un tasso tra i più alti d’Italia per quel che concerne l’incidentalità e le morti a seguito di incidenti, che purtroppo spesso vedono come vittime gli utenti più deboli della strada.

Avendo riconosciuto che esistono situazioni molto variegata in Europa, con città che sono all’avanguardia e altre che “arrancano” si è deciso di introdurre i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile o PUMS proprio per ridurre la frammentazione della pianificazione e per aiutare lo sviluppo di una mobilità sostenibile, seguendo un approccio condiviso e congiunto fatto soprattutto di coordinamento tra le diverse realtà.

Dovrebbe esserci quindi una sorta di piramide della mobilità che vede il Ministero dei Trasporti al vertice con le indicazioni di livello statale assieme a quelle comunitarie provenienti dall’Unione Europea e poi via via a scendere, seguendo le competenze affidate agli enti locali dovremmo trovare i piani regionali, i PUMS provinciali e di città metropolitana fino ad arrivare ai singoli piani comunali.

Se questo sistema viene correttamente implementato si possono ottenere grandi risultati anche in termini di fondi per progetti importanti, spesso infatti la mobilità sostenibile richiede interventi che necessitano di fondi non sempre reperibili in modo semplice dai singoli Comuni.

La filosofia è quindi quella dell’integrazione e della verifica continua al fine di orientare la mobilità dei territori, purtroppo in Liguria questo avviene in parte.

Il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti della Regione, ad esempio, è in discussione dal 2013 e si stimava potesse essere completato entro il 2022, il giugno 2023 viene in effetti presentato con delibera di consiglio regionale il “ Piano regionale Integrato delle Infrastrutture, della mobilità e dei trasporti”.

Se ben redatto questo piano potrebbe permettere di ridurre la mancanza di coordinamento che insiste oggi sul territorio; Trenitalia che gestisce la rete ferroviaria non dialoga con gli enti locali e con le aziende di Trasporto Pubblico Locale rendendo quindi estremamente difficile il coordinamento degli orari e quindi la mobilità multimodale. Sicuramente l’errore di non aver

previsto una clausola nel Contratto di Servizio firmato nel 2018 dalla giunta Toti con Trenitalia ha penalizzato notevolmente questo aspetto.

La mancanza di sinergia e coordinamento peraltro è la costante che regola la strategia e l'attuazione di questo servizio pubblico. Comuni, Città Metropolitane, Province e regioni non parlano tra loro, non è garantita la continuità del servizio né tanto meno la sua omogeneità.

Basti dare un'occhiata all'osservatorio italiano sulla mobilità per rendersi conto che, almeno teoricamente alcuni comuni hanno approvato i loro piani, così come alcune Città metropolitane e province, altre sono ancora in fase di adozione, Il Comune di Savona il 29 febbraio 2024 ha affidato ad una ditta umbra, con delibera di consiglio, la redazione del Piano mentre l'osservatorio appunto lo dà in redazione dal 2021, forse riferendosi a quello presentato dalla Provincia di Savona nel 2021.

La Città Metropolitana di Genova ha approvato il Pums nel 2019, ha effettuato il primo monitoraggio nel 2022, il monitoraggio dovrebbe essere effettuato ogni due anni, il 22 febbraio 2024 ha approvato l'aggiornamento al Pums.

Parliamo dunque di un documento che dovrebbe essere dinamico, la normativa impone il monitoraggio garantendo la possibilità di correggere azioni che dovessero risultare non idonee ed efficaci.

Se la pianificazione fosse stata "supportata ed assistita" su tutto il territorio nazionale, avesse rispettato scadenze uniformi su tutto il territorio, sarebbe stata condivisa garantendone la continuità di servizio, certamente non vivremmo i disagi di ogni giorno, ovunque, sia che ci si sposti su ferro o gomma, privatamente o con il trasporto pubblico.

2. PERCHE' CI MUOVIAMO E COME QUESTO INFLUISCE SULLA NOSTRA VITA

Ogni servizio pubblico dovrebbe tendere a migliorare e semplificare la vita dei cittadini e delle cittadine che lo utilizzeranno in ogni momento della loro vita, la prima domanda che dobbiamo porci è quindi strettamente collegata al diritto allo studio, al lavoro ed alla salute, diritti privati, come giustamente dice il convegno di oggi, il punto di partenza deve essere dunque attendibile, ma soprattutto occorre sapere bene a cosa si vuole traguardare, e qui non si può altro che parlare di scelta politica.

Un trasporto pubblico che funzioni deve inquinare il meno possibile dunque ridurre drasticamente l'utilizzo privato, i lavoratori devono poter raggiungere il posto di lavoro nel minor tempo possibile in modo da non sprecare tempo libero e risorse economiche in viaggi stressanti di cui non si ha certezza di durata.

Gli studenti devono scegliere l'indirizzo di studio in base alle loro attitudini e non alle scuole raggiungibili dalle loro abitazioni.

I Cittadini e le Cittadine devono poter raggiungere agevolmente le strutture sanitarie per avere le cure mediche ed effettuare indagini cliniche necessarie sia di prevenzione che in presenza di patologie .

Lo stesso sviluppo economico dei territori a vocazione turistica come i nostri, è fortemente penalizzato oggi, quante persone amerebbero raggiungere e visitare località utilizzando il trasporto pubblico, quante persone andrebbero a teatro ed al cinema se fosse possibile non dover utilizzare un mezzo privato, io credo tantissime.

Andiamo ora a chi ci offre e gestisce questo servizio, anche qui le difficoltà normative e burocratiche sono molteplici e gli enti non le conoscono come dovrebbero, gare, affidamenti in house e quant'altro mettono a rischio la continuità del servizio ed i posti di lavoro di tantissimi lavoratori che sarebbero in grado di offrire un contributo importante ed efficace per l'offerta di servizio e ne occorrerebbero molti di più, invece si continua a ridurre il numero di autisti e mezzi in nome di un becero risparmio di costo che si trasforma poi in un enorme maggior costo in termini di qualità della vita e di denaro per la comunità.

Occorre essere in grado di ipotizzare scenari credibili di sviluppo che definiscano l'evoluzione futura della domanda di mobilità e trovare soluzioni di trasporto adeguate a soddisfarla nel migliore dei modi.

Questi scenari sono determinati da una pluralità di elementi di tipo demografico, economico, sociale, che a loro volta sono fortemente influenzati da scelte di tipo "politico", nell'accezione più vasta del termine, quindi di governo dei fenomeni economici e sociali.

Per questa ragione un piano programmatico per lo sviluppo dei trasporti e della mobilità non può che fare riferimento ad una prospettiva globale, ad una "idea di città" che travalica i limiti disciplinari e di competenza di queste tematiche, ma che definisce le condizioni entro cui esse si collocano.

Senza questi riferimenti le scelte operate risultano arbitrarie e prive di giustificazioni.

Nel nostro caso quindi è importante, per approcciare il tema dei trasporti, definire quale è la nostra "idea di città" nel senso più ampio del termine.

L'offerta di mobilità deve soddisfare la domanda e occorre operare contemporaneamente su entrambe le variabili dell'equazione per ottenere risultati adeguati. Una buona offerta di mobilità, che faccia leva soprattutto sulla qualificazione del sistema del trasporto pubblico, è una condizione irrinunciabile per rendere attrattivi i nostri territori favorendone la vivibilità. Sono molti gli esempi di come sistemi efficienti di mobilità, integrati in un progetto complessivo urbanistico, abbiano modificato radicalmente l'ambiente sociale di interi quartieri.

Alcune scelte che possono sembrare azzardate in termini di mero rapporto costo/utenza, se vengono considerate in un quadro più ampio di riferimento possono trovare giustificazione come investimento in riqualificazione, vivibilità e attrattività in una prospettiva, per l'appunto, espansiva in termini demografici ed abitativi.

Una città in cui ci si muove rapidamente ed efficientemente senza ricorrere all'uso della vettura privata è una città che ha un vantaggio competitivo in qualità della vita e in attrattività.

3. CONCLUSIONI.

La Regione Liguria merita che il trasporto pubblico :

- sia accettabile dal punto di vista della salvaguardia del clima,**
- renda vivibili le città, liberate dal traffico non necessario,**
- consenta il facile accesso ai servizi quotidiani, allo studio e al lavoro,**
- contribuisca a invertire il trend di decrescita economica, demografica e sociale del territorio dell'entroterra e delle valli**
- educi il cittadino a vivere una mobilità consapevole, socialmente e ambientalmente.**

Per ottenere questi risultati , si dovrà:

- prevedere l'utilizzo di veicoli a basso o nullo impatto climalterante,**
- rendere integrate le varie modalità di trasporto disponibili ai cittadini,**
- prevedere infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di trasferire il trasporto merci su ferro,**
- disincentivare l'uso del mezzo di trasporto individuale,**
- arricchire l'offerta quantitativa e qualitativa del tpl,**
- inserire adeguati collegamenti con le aree più sviluppate del paese.**

E' evidente a questo punto la necessità di grandi assunzioni di responsabilità da parte degli Enti, dei gestori e delle associazioni sindacali dei lavoratori del servizio pubblico che dovrebbero essere parte integrante di un percorso virtuoso di pianificazione strategica di una mobilità sostenibile, utilizzando ampi tavoli di concertazione, per consentire a tutti i portatori di interesse, che sappiano offrire soluzioni efficaci che vedono al centro ogni fase della vita dei Cittadini e delle Cittadine che la fruiranno .

Ma di questo certamente ci parlerà chi interverrà dopo di me che ha già dato prova di competenza e capacità importanti nel raggiungimento di questo obiettivo.

Questo mio piccolo contributo nasce da un lavoro di approfondimento elaborato dal Gruppo Tematico sui Trasporti di Linea Condivisa e dal contributo dell'Ingegnere Marco Mastretta che ha una conoscenza ampia e super partes degli argomenti trattati.