



Salvare il Trasporto pubblico in Liguria: una piattaforma di controproposte per far fronte ai tagli dei trasferimenti dello Stato alle Regioni e per uscire dall'emergenza permanente

Il Governo sta attuando una politica di tagli a servizi fondamentali come il trasporto pubblico, che rischiano però di aggravare la crisi economica e sociale del paese.

Tagliando il servizio di trasporto pubblico, molte persone che oggi lo usano saranno costrette a usare i mezzi privati. Questo porterà con molta probabilità ad **un incremento dei costi socio-sanitari legati all'aumento di incidenti, dei costi sociali ed ambientali legati a traffico ed inquinamento, ma ancor di più dei costi economici diretti insostenibili per le famiglie.**

Ma la crisi attuale si inserisce in un contesto di incertezze finanziarie che da tempo gravano sul trasporto pubblico.

Gli enti locali possono intervenire per evitare uno scenario che si prospetterebbe drammatico per i cittadini? In particolare può la Regione Liguria mettere in campo iniziative non solo per evitare tagli ad un settore così importante per la nostra regione ma addirittura **avviare un percorso di rilancio?**

Si, la Regione e gli Enti locali hanno degli strumenti per poter intervenire, diretti ed indiretti.

Ma la Regione, le Province ed i Comuni devono finalmente fare delle **scelte conseguenti** rispetto alla sempre affermata priorità che deve essere data al trasporto pubblico.

E la prima cosa da sottolineare è, che a monte di qualsiasi intervento dovrebbero esserci piani precisi, chiari e ben delineati, siano essi per il trasporto pubblico, per la viabilità, per le infrastrutture, urbanistici o quant'altro, nonché coordinati fra i vari enti in modo da avere finalità comuni e lavorare tutti per uno stesso scopo finale. Senza una pianificazione ragionata e rivolta al futuro non si possono avere buoni risultati!

Proprio per la mancanza di programmi chiari e condivisi e di scelte a favore di un miglioramento di vita per i cittadini si è giunti ad una situazione ingestibile e di danno per tutti.

Non si può continuare ad affrontare il problema solo di fronte alle emergenze, anzi sono le

emergenze che dovrebbero essere valutate all'interno di uno schema di funzionamento collaudato.

A tale proposito vale la pena ricordare che la Liguria è tra le poche regioni italiane che non hanno ancora adottato un Piano Regionale dei Trasporti.

Senza un piano come è possibile definire quanti soldi servono per l'esercizio e lo sviluppo del servizio?

Detto questo, proviamo quindi ad ipotizzare diverse proposte per affrontare non solo l'attuale crisi, ma per cercare di dare soluzioni a medio e lungo termine per il finanziamento del trasporto pubblico.

Naturalmente, proprio in quanto *proposte*, le iniziative qui di seguito elencate necessitano di una attenta valutazione tecnico-normativa, ma potrebbero diventare una concreta proposta politica per trovare delle soluzioni.

Quadro nazionale degli investimenti per il trasporto pubblico cosa può fare la Regione Liguria

Osservando la situazione europea, vediamo che **il quadro italiano dei finanziamenti al trasporto pubblico è tra i più negativi**. Dappertutto nel resto d'Europa le forme di contributo sono stabilmente definite, quantitativamente maggiori e certe. Per quel che riguarda il finanziamento del servizio esistono nella gran parte dei paesi europei fonti chiare. In molte realtà i **proventi derivati dal pedaggio** autostradale vengono dedicati in quota parte a finanziare il trasporto pubblico, oppure esistono **tassazioni ad hoc**. Per quel che riguarda invece il finanziamento delle infrastrutture, il resto d'Europa si è dotata di strumenti efficienti e funzionali. In Italia esiste una normativa vecchia e inadeguata.

La regione Liguria può farsi portavoce di un “cartello delle regioni” per chiedere alcune cose importanti:

a) che una quota parte minima dei pedaggi autostradali venga destinata per legge al finanziamento del trasporto pubblico: servizio ed infrastrutture.

Questo potrebbe portare alla Liguria un contributo compreso tra i 2 e i 9 Milioni di euro

Vedere allegato A

b) che laddove le concessioni siano in scadenza si verifichi la possibilità del non rinnovo

c) che si ipotizzi un intervento anche modesto sulle accise dei carburanti.

E' evidente che scelte simili saranno possibili se ci sarà una pressione congiunta delle Regioni. La Regione Liguria può e deve essere promotrice di un cambiamento della legislazione nazionale finalizzato a far finalmente uscire il trasporto pubblico italiano dall'emergenza permanente in cui versa.

Quadro locale degli investimenti per il trasporto pubblico cosa può fare la Regione Liguria

La regione Liguria ha strumenti per trovare risorse aggiuntive rispetto agli attuali tagli, quale che sia l'ammontare degli stessi, e per trovare soluzioni a lungo respiro per il finanziamento del TPL, ma deve fare la scelta se dare la priorità al trasporto pubblico ed a una mobilità ambientalmente ed economicamente sostenibile **oppure se continuare nella politica di privilegiare gli investimenti in strade e nuove infrastrutture per il trasporto privato.**

E' la Regione stessa che afferma che è diventato **economicamente insostenibile per i cittadini meno abbienti un modello di mobilità costituito da strade, autostrade e parcheggi.**

La Regione dovrebbe quindi essere coerente a questo pronunciamento.

Ma, questo ce lo dicono dati nazionali, **la Liguria è stata fino ad ora una delle regioni italiane che ha investito di meno nel trasporto pubblico in rapporto al proprio bilancio**, nonostante sia paradossalmente **una delle regioni in cui maggiore è la quota di cittadini utilizzatori del trasporto pubblico stesso!**

Quindi, nonostante un contesto potenzialmente favorevole, abbiamo una risposta insoddisfacente da parte dell'istituzione regionale.

Sarebbe necessario un **complessivo ripensamento di quelle che sembrano essere le priorità in termini di capitoli di spesa della regione.** Ma limitandoci ad una valutazione sugli investimenti nei trasporti, la regione dovrebbe effettuare **una significativa inversione nella tendenza che la vede privilegiare gli investimenti per strade e infrastrutture per il trasporto privato**, impegnandosi a invertire questa tendenza ed a trovare differenti forme di finanziamento. Questo può essere fatto provando ad agire, ad esempio, su questo strumento:

utilizzo dei fondi FAS da sottrarre a nuove infrastrutture stradali per essere destinati al TPL.

L'uso dei fondi FAS per il TPL non è un *tabù*, e destinare risorse a questo comparto è un investimento per il futuro molto più lungimirante rispetto alla costruzione di nuove infrastrutture stradali, che incoraggiano per non dire che costringono all'uso di auto e moto, penalizzando socialmente ed economicamente sempre di più i cittadini liguri. L'utilizzo del mezzo privato è sempre di più un obbligo imposto e non una libera scelta da parte dei cittadini, che devono usare una parte molto consistente dei loro salari per pagare spese di trasporto da tempo in costante, rapida ascesa. **Un differente impiego delle risorse dei fondi FAS,**

potrebbe portare ad un recupero di 25 milioni di euro.

Vedere allegato B

Pianificazione del trasporto pubblico come fonte di risparmio cosa può fare la Regione Liguria

Sembra banale dire che ciò che funziona bene e si integra con ciò che ha attorno produce risparmio: di energia e di tempo.

Questo è quello a cui si dovrebbe puntare anche per il trasporto pubblico e sarebbe quindi la strada da seguire anche per la gestione regionale degli spostamenti dei cittadini.

Perciò i principali interventi al momento dovrebbero essere:

a) Efficientamento del trasporto ferroviario

La Regione può intervenire nel merito del servizio ferroviario, imponendo a Trenitalia efficientamenti che consentano una riduzione dei costi stessi.

Nel contratto di servizio firmato nel 2009 con Trenitalia sono contenute clausole che favoriscono l'impresa ferroviaria: costi autocertificati da Trenitalia, penali non adeguate, ma, soprattutto, accettazione del principio che più un treno sta sui binari e più viene pagato dalla Regione! In questo modo Trenitalia non ha nessun stimolo a ridurre i tempi di percorrenza, con il risultato che si paga di più per un servizio peggiore.

Un Contratto di Servizio che avesse degli obiettivi di efficienza compenserebbe dunque in misura considerevole i tagli del governo.

A questo fine diventa determinante che la Regione Liguria, contestualmente alla ridiscussione del Contratto di Servizio con Trenitalia, chieda con forza all'Impresa Ferroviaria la stipula di un "contratto ponte" della durata di un anno, impegnando tale periodo per la ridiscussione con tutti i soggetti rappresentativi di utilizzatori del trasporto ferroviario regionale ligure, *le clausole del Contratto di Servizio stesso potenzialmente negative per la Regione Liguria e per l'utenza*. Un efficientamento complessivo del servizio ferroviario,

potrebbe portare ad una riduzione dei costi di circa 6 Milioni di euro.

Vedere allegato C

b) Avvio di un progetto d'integrazione tariffaria e modale treno + bus + altri mezzi a livello regionale, come opportunità di utilizzo sensato delle risorse, che porti alla costituzione di un autorità di pianificazione del trasporto pubblico regionale che coordini i vari operatori. In prospettiva deve essere valutata la costituzione di una Azienda di TPL su gomma unica per tutta la Regione.

La Regione paga per un TPL scoordinato, in cui i vettori si fanno concorrenza tra loro rubandosi utenza già utilizzatrice e ponendola di fronte ad un ultimatum: o un vettore o l'altro. Invece la strada è quella dell'**integrazione modale e tariffaria**: la Regione che paga per treni, sistemi su sede propria, bus extraurbani, bus urbani e battelli, che concorrono ad un **sistema sinergico** che ha come obiettivo di fornire un servizio più veloce, economico e pratico per l'utenza attuale e quindi in grado di attrarre nuova utenza.

Un sistema integrato sarebbe anche un risparmio per la Regione: più persone usano i mezzi pubblici, meno sono i costi sociali a carico della sanità, con consistenti risparmi per le casse della regione.

Quelle illustrate precedentemente sono una serie di proposte di interventi che potrebbero essere intrapresi dalla Regione Liguria.

*Ma, come detto in inizio di documento, anche le **province** ed i **comuni** della nostra regione hanno strumenti a propria disposizione, **finanziari e pianificatori**, per intervenire a favore del trasporto pubblico. Indicheremo a titolo d'esempio **alcuni interventi che potrebbe attuare il Comune di Genova**, che, oltre ad essere uno dei bacini di traffico più consistenti, rappresenta anche uno degli esempi maggiormente critici, ed è anche la realtà dove probabilmente i maggiori margini di miglioramento potrebbero essere realizzati.*

Quadro locale degli investimenti per il trasporto pubblico cosa può fare il Comune di Genova

a) Utilizzo dei proventi provenienti da Ge-parcheggi per finanziare il TPL

E' normale in tutta Europa che il trasporto privato contribuisca al trasporto pubblico. Questo perché:

- 1) il trasporto privato non paga da sé le esternalità (inquinamento, incidenti, consumo di spazio) che provoca e che ricadono su tutta la collettività ed in particolare sul trasporto pubblico. Il trasporto privato a Genova è poi una delle cause principali di inefficienza del trasporto pubblico stesso;
- 2) Un buon servizio pubblico è a vantaggio anche di chi i mezzi pubblici non li usa. Con strade intasate dai veicoli privati tutti ne abbiamo uno svantaggio, anche chi usa i mezzi privati.

Con l'utilizzo degli attuali proventi di Ge-parcheggi,

si potrebbe avere già ora un contributo annuo di 2 milioni di Euro

Vedere allegato D

b) Una quota parte dei proventi da sanzioni amministrative venga destinato al trasporto pubblico

Con questo provvedimento,

si potrebbe avere un contributo di 6 Milioni di euro

Vedere allegato E

- c) Interventi di agevolazione d'imposta per le aziende che involino i dipendenti a spostarsi con i mezzi pubblici, tassazioni sulle esternalità prodotte dagli spostamenti dei dipendenti con il mezzo privato (ove sia presente anche il mezzo pubblico).

Vedere allegato F

Pianificazione del trasporto pubblico come fonte di risparmio cosa può fare il Comune di Genova

a) Corsie preferenziali vere e funzionanti per il trasporto pubblico

Il Comune ha tutti gli strumenti per intervenire sull'efficienza del trasporto pubblico su gomma. **Il punto è aumentare la velocità commerciale.** Questo è fattibile con interventi seri sulla protezione delle linee di forza, per garantirne velocità e regolarità dei transiti. **Secondo stime CGIL, ogni km/h guadagnato sull'intera rete AMT permetterebbe un risparmio dai 2,5 ai 3 milioni di euro.** Il solo intervento su Corso Europa ha permesso, secondo AMT, un risparmio annuo di quasi 2 miliardi di vecchie lire rispetto al passato pre-corsia.

E' tra l'altro preoccupante che, mentre questo aspetto era bene presente nei documenti programmatori del passato, il documento AMT sulle linee guida al nuovo piano industriale, presentato ad inizio dicembre, non indica l'aumento della velocità commerciale tra le misure che possono essere messe in atto per migliorare la produttività. E' lecito chiedersi se ciò non derivi da direttive da parte del Comune, che non ha dato prova in questi anni di voler attuare questi così importanti interventi. L'aumento della velocità dei mezzi pubblici, grazie ad **una rete efficiente di corsie,**

porterebbe ad un risparmio quantificabile in non meno di 5 milioni di euro

Vedere allegato G

b) Politica della sosta che disincentivi l'uso dell'auto laddove la mobilità può essere soddisfatta dal trasporto pubblico

Il Comune di Genova dovrebbe praticare una politica di disincentivazione dell'uso del mezzo privato, purtroppo invece i capolinea degli autobus in centro sono stati soppressi in passato per far posto a parcheggi e nuovi parcheggi sorgeranno ancora in città, (mentre in Europa si stanno attuando politiche antitetiche) rendendo inutili interventi come il *road pricing* o altri strumenti di limitazione del traffico.

Il principio guida dovrebbe essere sempre quello di disincentivare, laddove i mezzi pubblici arrivano, l'accesso alle auto private, non di agevolarlo. Il modello dovrebbe essere Zurigo o Amsterdam, dove a fronte di una potenziale domanda di 10 posti auto ne viene pianificato 1.

c) Pianificazione urbanistica che metta al primo posto il trasporto pubblico.

Tutti gli interventi urbanistici che si realizzano devono avere come **obiettivo principale l'incentivo dei mezzi pubblici e la facilitazione alla circolazione degli stessi.**

Gli ultimi interventi realizzati o in via di realizzazione sotto l'egida comunale sono purtroppo negativi dal punto di vista della mobilità:

Erzelli è un esempio per tutti, con la costruzione di migliaia di posti auto che obbligheranno di fatto all'uso del mezzo privato, invece della realizzazione un trasporto pubblico in sede propria;

l'obiettivo del comune rimane fare nuove strade;

il Piano Urbano della Mobilità non si pone nemmeno l'obiettivo di aumentare il numero di utenti del TPL.

*Sull'aspetto della pianificazione urbanistica **chi se non il Comune** può intervenire?*

d) linee guida dell'organizzazione di AMT che vadano verso logiche razionali e funzionali al servizio.

Le logiche che hanno sovente guidato le scelte del Comune nei confronti di AMT sono state non di rado indifferenti a quello che dovrebbe essere un obiettivo di un'azienda di trasporto: trasportare il meglio possibile e al costo minore possibile le persone. **La politica di dismissione delle rimesse con la chiusura di alcune di quelle storiche ha secondo fonti sindacali comportato costi aggiuntivi di 1,2 milioni di euro l'anno**, dovuti a maggiori problemi di gestione e di consumo degli autobus.

Scelte più razionali e lungimiranti avrebbero consentito risparmi di gestione consistenti.

Una prima conclusione.

Da tutti gli interventi e le scelte che abbiamo ipotizzato nelle pagine precedenti, (tralasciando quindi interventi ulteriori) potrebbe risultare, a seconda della percentuale di applicazione dei provvedimenti proposti e a seconda di quali di questi siano messi in atto,

un recupero di risorse dai 30 ai 50 milioni di euro!

Un'ulteriore ipotesi per recuperare risorse per il trasporto pubblico: la "tassa di scopo"

La tassa di scopo, mai utilizzata a Genova, si prefigura come una **addizionale ICI**.

E' ovvio che ancor più che per altri strumenti finanziari, **l'introduzione della tassa di scopo presenterebbe difficoltà politiche di applicazione**, determinate dalla percezione diffusa che tali risorse finirebbero per non essere poi saggiamente impiegate.

Ma, con l'utilizzo della **tassa di scopo**,

si potrebbero liberare ulteriori 80 Milioni di euro per il Trasporto pubblico

Vedere allegato H

La scelta dei tagli e degli aumenti tariffari: ha senso alla luce di quanto detto precedentemente?

Una ridefinizione dell'organizzazione del servizio e l'ipotesi di un aumento delle tariffe può essere, **alla fine di un percorso in cui vengono messi in campo strumenti per il reperimento di risorse e interventi per un efficientamento del servizio stesso**, un ultimo elemento finale di aggiustamento. Ma occorre aver chiaro che il servizio di TPL in regione non è complessivamente un servizio ridondante o "superfluo". Anche considerando i dati del 1991, in cui per fare un esempio il servizio AMT di Genova contava circa 200 viaggi/km/abitante, Zurigo si attestava a 471 viaggi/km/abitante.

Rispetto al discorso di un aumento tariffario, esso può essere preso in considerazione **come detto prima a seguito di un percorso di recupero risorse ed efficientamento, in base a criteri di adeguamento del costo della vita**. Ma occorre anche qui ricordare, in particolare per quel che riguarda AMT, che ci troviamo oramai di fronte dopo gli ultimi aumenti, al biglietto più caro d'Italia, con tariffe **superiori ad esempio a quelle di Milano**, a fronte di un servizio peggiore quantitativamente e qualitativamente. Le tariffe hanno subito aumenti negli ultimi anni senza alcun miglioramento sul versante della qualità del servizio. Un aumento delle tariffe del TPL (ivi compreso quello ferroviario) senza tangibili e percepibili miglioramenti del servizio stesso è una strada che sta portando verso una crisi che avrà conseguenze anche più gravi della mancanza di risorse.

Ma le *modalità* dell'aumento tariffario **avrebbero dovuto e dovrebbero avere come obiettivo quello dell'aumento degli utenti e di conseguenza degli introiti**, incentivando una crescita degli abbonati, quindi senza aumentare gli abbonamenti o prevedendone un aumento in percentuale ben minore rispetto ai biglietti, mettendo contemporaneamente in campo strategie di incentivi per convincere utenza attualmente sporadica a diventare fidelizzata (anche se comunque utilizzatrice sporadica anche in futuro) e tariffazione che incentivi i gruppi familiari.

Occorre ricordare un punto: aumento delle tariffe, soprattutto unitamente ai tagli del servizio, non significa automaticamente maggiori introiti:

aumentare le tariffe e tagliare i servizi può significare invece utenti che abbandonano il mezzo pubblico per il mezzo privato, quindi diminuzione degli introiti invece che aumento!

Vedere allegato I

Perché conviene a tutti, Regione Liguria, Province, Comuni della regione e cittadini (sia utenti dei mezzi pubblici che no) investire sul trasporto pubblico invece di tagliare?

Come detto in premessa di questo documento, tagliando il servizio di trasporto pubblico molte persone che oggi usano il TPL saranno costrette ad usare i mezzi privati.

Questo, lo ribadiamo, potrebbe portare ad **un incremento dei costi legati agli incidenti: avremo maggiori costi sanitari, sociali ed ambientali,**

ma ancor di più costi economici diretti insostenibili per le famiglie.

Associazioni indipendenti come la **FIAB** sostengono che per **1 euro tagliato** sul trasporto pubblico si avranno **4 euro di costi sociali.**

I costi sanitari sono voci di bilancio della Regione: la Regione potrebbe ritrovarsi parte degli stessi tagli come voci di spesa alla prossima chiusura di bilancio, e quanto si penserà di risparmiare in un settore si spenderà in un altro.

Ma taglio dei trasporti pubblici significherà anche più auto e moto sulle strade, e quindi non solo più incidenti, ma più traffico e spostamenti ancor più inefficienti. Tutto questo potrebbe comportare non solo una peggiore qualità della vita e dell'ambiente, ma anche dei costi economici che contribuiranno ad un declino dell'economia della regione. Politiche invece che vadano in controtendenza rispetto ad un taglio del trasporto pubblico,

porterebbero ad un risparmio sui costi sanitari per incidenti stradali pari a oltre 4 Milioni di euro

Vedere allegato L

In questo documento abbiamo esposto idee che possono diventare proposte concrete per un differente impiego delle risorse esistenti e per un recupero di nuove, oltre che per un risparmio determinato da una migliore pianificazione e organizzazione del servizio pubblico.

Tutte **queste proposte** assieme, applicate in misura anche minore da quanto noi previsto,

permetterebbero quindi non solo di fare pienamente fronte ai mancati finanziamenti dal governo, ma addirittura di investire di più che nel passato.

Allegato A

I finanziamenti di servizi ferroviari e dei servizi di TPL con proventi da pedaggi è giustificato dall'obiettivo di correggere le **esternalità** legate al traffico veicolare. **In Svizzera, due terzi dei proventi da pedaggi pagati per l'uso della rete stradale, principalmente dai mezzi pesanti, viene versato in un fondo per investimenti ferroviari.** E si tratta di un fondo pubblico.

In Italia i pedaggi hanno fruttato nel 2008 ben **4,4 miliardi** di euro. Ipotizzando anche solo un reimpiego per legge del **2%**, dei pedaggi, si avrebbe un gettito di 88 Milioni che ripartito tra le diverse regioni (considerando un criterio di ripartizione in base alla popolazione, quindi nel caso ligure il 2.5% della popolazione italiana),

porterebbe alla Liguria un contributo pari a 2.2 Milioni di euro

Il contributo a cui si fa riferimento sopra riguarda un intervento a livello nazionale.

Se, vista la difficoltà ad intervenire nel breve termine nei contratti di concessione già in atto, fosse avviato un ragionamento di **tassa locale sui pedaggi autostradali** per chi usa l'autostrada per spostamenti interni al comune di Genova, da destinare al trasporto pubblico, si avrebbe un ulteriore fonte di contributo per il TPL

Tale tassa sarebbe giustificata come internalizzazione dei costi ambientali (da traffico e da nuove infrastrutture), dei costi sociali per incidenti, etc., ed andrebbe a riequilibrare la differenza di costi tra utilizzo mezzo privato e mezzo pubblico che si verrebbe a creare con gli aumenti sulle tariffe TPL, oltre a configurarsi come un importante strumento di *mobility management*, alla stessa stregua del *road pricing/congestion charge*.

Tale provvedimento costituirebbe un'*ecotassa* che il Comune dovrebbe ovviamente **impegnarsi a reinvestire interamente in servizio e infrastrutture di TPL.**

Ipotizzando una tassa fissa di 0.5 euro, che verrebbe applicata in aggiunta al pedaggio, essa

potrebbe portare al comune di Genova un contributo pari a 9.1 Milioni di euro

Allegato B

I fondi FAS destinano risorse ingenti a nuove strade. Del totale dei fondi FAS regionale, il 39% è destinato ad infrastrutture di trasporto. Di questo 39%, 2/3 per infrastrutture stradali.

Vengono destinati **25 milioni di euro** al terzo lotto dell'**aurelia bis di La Spezia** su un finanziamento complessivo di 239 milioni di cui 214 da parte dell'ANAS. Il contributo della regione è quindi modesto rispetto all'investimento complessivo ma ingente in assoluto se confrontato con l'uso alternativo che la regione potrebbe fare di quei 25 milioni.

Altri **25 milioni di euro** vengono destinati al finanziamento del **tunnel stradale della Valfontanabuona**, opera per cui non sono stati nemmeno ipotizzati interventi alternativi di mobilità sostenibile, prevedendo un ulteriore finanziamento da FAS regionale di 35 milioni di euro o, in alternativa, concessione trentennale a pedaggio garantito.

1 milione di euro destinati invece alla progettazione dell'**Aurelia-bis tra Andora e Ventimiglia** più altri interventi viari.

1,5 milioni di euro per la realizzazione della variante alla s.p. 15 **Carcare-Melogno.**

4 milioni di euro (tra fondi FAS, fondi regionali FIR) per la variante della **strada provinciale 16 della Val Graveglia**.

1 milione di euro per modifica alla viabilità della **S.P: 52 della Guardia** (bypass dell'abitato di Geo)

1 milione di euro per eliminazione strettoia di **Bottagna (Vezzano Ligure)** determinata dalla modifica dello svincolo di Fornola.

8 milioni di euro per interventi di "razionalizzazione viaria dell'intera vallata connessa con la realizzazione dello svincolo di Fornola, collegamento diretto Ceparana -S.Stefano Magra e altri interventi".

4 milioni di euro per realizzazione opere viarie nel progetto di **riconversione dei parchi ferroviari dei comuni di Busalla e Ronco Scrivia**.

4 milioni di euro FAS + altri 3 di fondi regionali per la realizzazione dell'infrastrutturazione viaria principale nel territorio della media Val Polcevera.

A semplice titolo indicativo delle risorse in gioco destinate dalla regione ad infrastrutture stradali, citiamo un intervento tra i vari previsti dai FAS:

il solo utilizzo per il TPL dei fondi destinati dalla regione Liguria al tunnel stradale della Val Fontanabuona, fondi che non ne garantirebbero la realizzazione, ma coprirebbero esclusivamente 1/3 dell'opera,

permetterebbero un recupero di 25 milioni di euro.

Allegato C

La riduzione dei tempi di percorrenza potrebbe determinare importanti riduzioni di costo. Dei 143 Milioni di euro di costi per il servizio, 120 sono proporzionali al tempo di percorrenza.

Considerando anche la sola tratta Brignole-Voltri, dal 2000 al 2009 si è avuto un **sensibile aumento dei tempi di percorrenza**. Dai **30** minuti quale tempo più diffuso nel 2000 si è arrivati ai circa **35** minuti di oggi. Per una tratta analoga per lunghezza e numero di fermate in molti esempi europei il tempo scende a **25** minuti!

I tempi di sosta nelle stazioni più importanti sono anch'essi lievitati.

Considerando la durata media dei percorsi dei treni nel programma di esercizio di 97 minuti, **con anche solo una riduzione di 5 minuti dei tempi di percorrenza, quindi circa il 5%, si può ipotizzare quindi**

una riduzione dei costi di circa 6 Milioni di euro.

Allegato D

Per questi motivi gli introiti generati dai parcheggi vengono usati in molte realtà europee per finanziare il trasporto pubblico. A Genova è "Genova Parcheggi" che gestisce gli spazi di sosta a pagamento su sedime stradale. Ge-parcheggi paga annualmente un canone di **2 Milioni di euro** al comune di Genova. E' peraltro molto probabile che l'efficienza di questa azienda possa avere ampi margini di miglioramento, e **consentire in futuro il pagamento di canoni superiori**. Ma, stante comunque la situazione attuale, **se il canone dovuto da Ge-Parcheggi fosse destinato dal Comune al finanziamento del trasporto pubblico,**

si avrebbe già ora un contributo annuo di 2 milioni di Euro per il TPL

Allegato E

Il Comune di Genova ha incassato **31 Milioni di euro** dalle multe per l'anno 2009.

L'art. 208 del CdS detta i vincoli sull'utilizzo dei proventi da sanzioni per infrazioni al CdS, stabilendo che un minimo del 50% dalle sanzioni accertate da funzionari, ufficiali ed agenti del Comune, deve essere obbligatoriamente utilizzato per:

a) in misura non inferiore a un quarto della quota, ad interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della **segnaletica** delle strade di proprietà dell'ente;

b) in misura non inferiore a un quarto della quota, al potenziamento delle **attività di controllo** e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d- bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12;

c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla **manutenzione delle strade** di proprietà dell'ente, all'installazione, all'ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla **manutenzione delle barriere** e alla **sistemazione del manto stradale** delle medesime strade, alla **redazione dei piani** di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a **tutela degli utenti deboli**, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'**educazione stradale**, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d- bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a **interventi a favore della mobilità ciclistica**.

Il Comune destina il 69% di tali proventi per interventi per la sicurezza stradale, ed è previsto un incremento degli incassi da multe nel 2011, ipotizzabile in un 10% a seguito del rafforzamento dei controlli sulle corsie protette (vedi gli 80 nuovi ausiliari del traffico di AMT).

Se una quota pari al 10% dei proventi delle multe per infrazioni al CdS e la totalità dei proventi delle multe per infrazioni che ostacolano il transito dei bus (posteggio e transiti in corsie gialle), **venisse destinato al finanziamento del TPL,**

- **si avrebbe un contributo di 6 Milioni di euro**

Allegato F

Esistono in ogni caso svariati strumenti a disposizione. Citiamo ad esempio, oltre alla ben nota tassa sull'utilizzo delle strade centrali (Road Pricing, Congestion Charge), altri esempi di misure adottate in ambito europeo, che sono:

- la tassa pagata in Francia dalle aziende agli enti locali a favore del TPL (**Versament Transport**) sul costo del lavoro laddove queste non dimostrino di fornire ai propri dipendenti soluzioni agevolate per l'utilizzo del TPL negli spostamenti casa-lavoro.
- La tassa che verrà applicata in diverse città inglesi alle aziende con più di 10 posti auto per i dipendenti: 250 sterline (296 euro) per ogni posto auto (**Workplace Parking Levy**).

Allegato G

Da un intervento organico sui percorsi, comprendente non solo la protezione ma anche una semaforizzazione asservita che riduca al minimo i tempi di attesa per i mezzi pubblici, considerando interventi per 20 km di percorso ed avendo come riferimento i parametri di risparmio ottenuti con la corsia di corso Europa,

si otterrebbe un risparmio quantificabile in non meno di 5 milioni di euro

Questo sarebbe il risparmio ottenibile dalla sola realizzazione dei percorsi in combinazione con semaforizzazione preferenziale. Ma **anche nel resto della rete**, dove motivi di spazio non

permettono la realizzazione di corsie riservate, **una più intelligente riorganizzazione del sedime stradale e una semaforizzazione complessivamente non penalizzante per i mezzi pubblici e coordinata con i tempi di fermata dei bus** permetterebbero una velocità maggiore, quindi un risparmio sui turni del personale, aumento dell'utenza ed in conclusione ulteriori risparmi per il Comune.

Questi ultimi risparmi non sono facilmente quantificabili. Tuttavia sono reali, e si andrebbero ad aggiungere a quelli determinati dalla realizzazione delle corsie.

Allegato H

Alcune considerazioni sullo strumento della “tassa di scopo”, sia per finanziare nuove infrastrutture di TPL, sia (indirettamente) i costi di esercizio

La tassa di scopo, introdotta dal legislatore nel 2008 e mai utilizzata a Genova, si prefigura come una **addizionale ICI** (max 5 per mille) condizionata alla realizzazione di opere pubbliche. Anche se l'opera realizzata in medio/grandi comuni coinvolga **un solo quartiere**, la stessa deve essere onorata da tutta la collettività.

La tassa di scopo, oltre ad essere uno strumento utile per finanziare la realizzazione di opere come tram, ascensori, parcheggi di scambio, ecc, può costituire anche una fonte di finanziamento per i **costi di esercizio del TPL**. Infatti, risorse della fiscalità generale oggi impiegate in opere viarie dal comune, potrebbero essere coperte da una apposita tassa di scopo e **reimpiegate per la copertura del TPL**.

E' evidente, come detto precedentemente, che ancor più che per altri strumenti finanziari, **l'introduzione della tassa di scopo presenterebbe difficoltà politiche di applicazione**, determinate dalla percezione diffusa che tali risorse finirebbero per essere inghiottite in una sorta di “calderone” per non essere poi saggiamente impiegate per lo scopo previsto.

Ma, per dare una idea del capitale che potrebbe essere utilizzato per il TPL, basta considerare che il gettito ICI del Comune di Genova e' di 113 Mln euro, e che applicando l'aliquota massima per la tassa di scopo,

si potrebbero liberare 80 Mln euro per il TPL

Allegato I

Per quel che riguarda il trasporto ferroviario, in una logica immediata di tamponamento emergenziale della crisi, esso può essere oggetto di alcuni interventi di razionalizzazione in alcune fasce orarie in cui esistono sovrapposizioni compensabili con interventi sull'aumento della capacità di trasporto dei convogli in fascia oraria contigua, **ma il discorso è valido solo per alcune fasce orarie e fondamentalmente solo per la linea costiera nella tratta urbana Recco-Savona**.

Per quel che riguarda le altre linee ci troviamo invece di fronte ad un servizio da tempo ai minimi termini, come nel caso della Ge-Acqui Terme che ha frequenze di oltre un ora in alcune fasce orarie e solamente un bus sostitutivo in orario serale oltre a località pressoché escluse dal servizio; o come nel caso della Ge-Busalla-Isola, dove in orario mattinale abbiamo vuoti di servizio di oltre 2 ore, in alcune fasce giornaliere una frequenza oraria e dopo le 21 assenza di servizio determinata da irragionevoli tagli già avvenuti nel passato.

La stessa linea costiera vedeva in orario serale, prima delle cancellazioni di febbraio effettuate dalla regione, un servizio con una frequenza di oltre un'ora tra un treno e l'altro. Nel ponente, tra Savona e Ventimiglia il servizio è largamente deficitario: alcune località sono prive di servizio per ore al sabato e nei festivi e i collegamenti da e verso il capoluogo sono inadeguati.

I tagli effettuati a febbraio dalla regione non sono stati eseguiti con un criterio di riorganizzazione complessiva del servizio, ma sono stati invece improntati ad un principio di cancellazione di treni in fasce orarie ritenute non importanti, andando ad aggravare ulteriormente una situazione già negativa.

In un contesto simile di non capacità o volontà di pianificazione, quali riorganizzazioni del servizio sono ipotizzabili se non l'eliminazione *tout-court* del servizio stesso?

Allegato L

Quanto potrebbe costare alla Liguria una politica di tagli al trasporto pubblico?

Cosa ci dice la stessa ACI: il costo sociale degli incidenti

Quando si parla dei costi sociali s'intende la **quantificazione economica degli oneri principali che a diverso titolo gravano sulla società per un incidente avvenuto ad un singolo**. Tali costi sono stati quantificati da uno studio effettuato dall'ACI nel 2008. Per la quantificazione del numero dei morti, dei feriti e degli incidenti con danni alla persona. I costi considerati, che direttamente o indirettamente derivano dall'incidente, possono essere distinti in quattro categorie:

- **perdita della capacità produttiva**
 - per inabilità temporanea,
 - per invalidità permanente parziale,
 - perdita di capacità produttiva a fronte di decesso;
- **costi umani**, ovvero perdita dell'integrità psicofisica della persona
 - danno morale: danno alla persona per l'evento morte ;
 - danno biologico: danno alla persona per le lesioni riportate
- **costi sanitari**
 - Costi di autoambulanza
 - Costi di pronto soccorso
 - Costi in regime di ricovero
- **altre voci di costo:**
 - danni materiali
 - costi amministrativi
 - costi giudiziari

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2008 relativa all'Italia è risultata 30.205 milioni di euro, pari a circa il 2% del PIL.

Il danno sociale relativo a morti e feriti per regione – Anno 2008**

REGIONI	Danno sociale relativo ai morti	Danno sociale relativo ai feriti	TOTALE	Costo per Abitante
Piemonte	457	513	971	221
Valle d' Aosta	14	11	25	195
Lombardia	937	1.520	2.457	255
Trentino-Alto Adige	101	107	208	207
Veneto	631	613	1.244	257
Friuli-Venezia Giulia	152	172	324	265
Liguria	120	322	442	274
Emilia-Romagna	729	794	1.523	356
Toscana	408	665	1.072	292
Umbria	113	125	238	269
Marche	182	267	449	289
Lazio	679	1.036	1.716	308
Abruzzo	132	161	294	222
Molise	37	25	62	193
Campania	453	464	917	158
Puglia	486	541	1.027	252
Basilicata	48	43	92	155
Calabria	165	151	316	157
Sicilia	502	584	1.085	216
Sardegna	172	180	352	211
ITALIA	6.519	8.293	14.812	248

**Nel danno sociale non vengono considerati i costi dell'incidente.

Il costo sociale medio per ogni deceduto risulta pari a **1.377.933 euro**, cifra che

comprende i costi sanitari, la mancata produzione e il risarcimento del danno morale.

Il costo medio per la **persona ferita**, calcolato contemplando le stesse categorie di spesa già citate per la persona morta, è risultato essere pari a **26.688 euro**, con una oscillazione che va dai **16.000**

euro circa per i feriti lievi ai circa 44.000 euro per quelli gravi. Il valore medio è fortemente influenzato dalla maggiore numerosità dei feriti lievi.

In Liguria nel 2008 (dati ACI) ci sono stati 12.058 feriti e 87 morti

A fronte dei tagli al servizio (15%), e degli aumenti tariffari (20-30%), **si puo' ipotizzare un calo di utenza del TPL (ferrovia+gomma) del 20%**, che comporterebbe un corrispondente aumento di spostamenti effettuati con il mezzo privato.

Considerando un modal split per la regione Liguria, approssimabile a quello del comune di Genova pari a 40% degli spostamenti effettuati con mezzi pubblici (ferro+gomma) e 60% con mezzi privati, si può stimare che **a fronte di una diminuzione di utenza del TPL del 20%, ci sia un incremento degli spostamenti con mezzi privati del 13% ed un conseguente aumento di incidentalità (+13%).**

	costi sociali umani (euro)	anno 2008		anno 2011 (+13%)	
feriti	26,688	12,058	321,803,904	13,626	363,638,412
morti	1,377,933	87	119,880,171	98	135,464,593
totale			441,684,075		499,103,005
			aumento costi sociali umani		57,418,930

Una politica di tagli al servizio di trasporto pubblico potrebbe addirittura determinare per la Liguria,

un aumento dei costi umani per incidenti stradali di 57 Milioni di euro, di cui 4.2 Milioni per i soli costi sanitari, direttamente a carico della regione!