



*Associazione Regionale
dei Comuni della Sardegna
Cagliari*

**DOCUMENTO ANCI SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN SARDEGNA , SULLE
LINEE TURISTICHE E SULLE PROBLEMATICHE DI CARATTERE GENERALE
Comitato Esecutivo del 24 giugno 2014**

ANCI Sardegna, facendo seguito all'esame del Comitato Esecutivo sulla situazione del Trasporto Pubblico Locale e sulle linee turistiche in Sardegna, ha approvato il presente documento che si sottopone all'attenzione del sig. Assessore Regionale dei Trasporti Prof. Massimo Deiana che ringraziamo per l'audizione concessa.

Preliminarmente ANCI Sardegna esprime preoccupazione per l'annuncio, in sede di Commissione Trasporti in Consiglio Regionale, da parte dell'Assessore Deiana rispetto al fatto che il suo assessorato di competenza avrà 325 milioni non soggetti ai vincoli del patto di stabilità rispetto ai 429 dell'anno precedente, con un taglio di ben 134 milioni (circa 25 per cento) per i trasporti in Sardegna. La difficile situazione, che si potrebbe creare nei prossimi mesi, con nuovi tagli al personale e riduzione delle attività trasportistiche, ha allarmato numerosi Sindaci della Sardegna e ha condotto ANCI ad un esame più approfondito della situazione del Trasporto Pubblico Locale e di quello turistico.

ANCI Sardegna, come peraltro sostenuto da tempo, concorda con l'Assessore Deiana sulla necessità del riordino del sistema del trasporto pubblico locale che da anni non è più sostenibile, aldilà dei costi elevati, per l'assenza di una visione strategica ed integrata dello stesso. A titolo di esempio si cita l'assenza di pianificazioni territoriali che valorizzano il trasporto ferroviario nella sua naturale interconnessione con quello su gomma, assistendo in alcuni casi a duplicazioni di corse su rotaia e su strada.

TRASPORTI MARITTIMI

Per quanto riguarda i trasporti marittimi cogliamo l'occasione per chiedere come ANCI quanto auspicano i Sindaci dei Comuni interessati. I collegamenti intraregionali garantiscono la continuità territoriale con le isole minori di S.Pietro, in provincia di Carbonia-Iglesias e La Maddalena, in provincia di Tempio-Olbia, e riguardano rispettivamente gli scali sulcitani (Portovesme, Calasetta e Carloforte) e gli scali galluresi di Palau e La Maddalena. Nel primo caso, relativamente ai collegamenti con gli scali sulcitani, occorre che la Regione pianifichi una sistema di collegamento in continuità con le corse marittime e quelle ferroviarie (coincidenze con autobus, etc). Anci auspica che la Commissione Europea approvi in tempi brevi la richiesta della regione di veder riconosciuta la libera mobilità di tutti con l'istituzione, per i collegamenti diurni e notturni, di una tariffa unica, contribuendo così ad incentivare il sistema sociale e turistico delle isole minori.

E' urgente che l'Assessorato convochi un tavolo tecnico-istituzionale per affrontare problemi di stringente attualità quali la privatizzazione della Saremar e, inoltre, le problematiche logistiche segnalate anche recentemente (traghetti con adeguate capacità di carico, sicurezza delle banchine, etc).



*Associazione Regionale
dei Comuni della Sardegna
Cagliari*

TRASPORTI AEREI

ANCI Sardegna afferma l'importanza di una politica di sostegno dei Comuni alla naturale piattaforma intermodale rappresentata dai porti, aeroporti e scali ferroviari dei bacini di Cagliari, Sassari-Portofino-Alghero e Olbia come nuclei centrali e decisivi per tutto il tessuto economico regionale e, in prospettiva, con quelli di Tortolì-Arbatax e Oristano. Un sistema logistico principale che dovrà operare in sinergia e collegando le piattaforme logistiche esistenti in Sardegna attraverso una rete di mobilità sostenibile integrata che porti a sistema l'intero comparto.

ANCI sostiene che sia sempre più necessario attualizzare e utilizzare il concetto di continuità territoriale in senso complessivo: sia da e per la Sardegna, ma anche e soprattutto all'interno della nostra isola. Il passeggero in qualsiasi scalo atterri dovrà essere in condizione di potersi muovere attraverso il trasporto pubblico locale.

L'obiettivo primario sarà quello di arrivare ad un progetto complessivo come "Muoversi in Sardegna" dove l'utenza, in tempo reale, potrà muoversi attraverso il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, su gomma e su ferro, con i collegamenti marittimi, aerei e ferroviari

TRASPORTI SU GOMMA

E' evidente che, nell'ottica di una visione, si debba partire dal concetto di mobilità sostenibile integrata come uno dei temi più rilevanti e prioritario nell'ambito della mobilità, realizzato attraverso l'asse portante delle ferrovie, della metropolitana leggera, integrata con parcheggi di scambio, da un trasporto su gomma di adduzione su corsie preferenziali e con tariffazione unica. Il tutto attraverso l'individuazione di una strategia unica regionale che porti tutti i soggetti (Regione e Comuni, ARST, CTM e tutti gli operatori del servizio) ad una complessiva riorganizzazione integrando i vettori e i bacini di utenza da essi serviti: puntando sull'efficienza e sulla qualità del servizio offerto ai cittadini.

Occorre arrivare ad una definizione dei servizi minimi, per una radicale riorganizzazione degli stessi che eviti sovrapposizioni e diseconomie (una reale integrazione gomma ferro – si pensi ad esempio alla situazione ARST o delle concessioni rese dallo stesso Assessorato ai Trasporti in ordine alle autolinee-, integrazione tariffaria/biglietto unico).

ANCI ritiene che non si debba scatenare la c.d. guerra tra poveri per i fondi del Trasporto Pubblico Locale, ma si debba creare una reale offerta alternativa all'uso della auto privata. Quello che serve al settore è proprio la concorrenza con l'auto, che si fa solo con la qualità, nuovi e innovativi mezzi, la lotta alla evasione tariffaria, etc. Per questo noi abbiamo chiesto il costo standard: perché gli autobus non si devono cambiare solo quando c'è un contributo nella legge finanziaria, ma quando sono vecchi o malandati per il servizio. Quella che serve è una pianificazione corretta, i costi standard e una reale integrazione ferro-gomma.

Il futuro processo di riordino dovrà portare alla valorizzazione di una rete ferroviaria regionale cadenzata, che si configurerà come struttura portante di tutto il sistema di trasporto pubblico. Infatti la realizzazione di una rete forte ad impianto fisso, oltre ad un incremento della mobilità pubblica, permetterà di razionalizzare il sistema delle autolinee in concessione per esempio recuperando percorrenze chilometriche dal servizio su gomma che oggi si sovrappone alla ferrovia. In questo modo si potrà migliorare la distribuzione delle risorse sul territorio istituendo o potenziando i collegamenti delle aree esterne sia con i terminal ferroviari (stazioni di testa) che con gli altri nodi di interscambio lungo la linea ferroviaria o in prossimità di nodi strategici viari (centri intermodali).



*Associazione Regionale
dei Comuni della Sardegna
Cagliari*

I vettori su gomma avranno preventivamente il compito di portare l'utenza ai nodi di interscambio gomma-ferro. Il riconoscere tale funzione non deve peraltro indurre a considerazioni esasperate di penalizzazione degli autoservizi: in realtà il servizio automobilistico e quello ferroviario hanno entrambi un ruolo ben definito nell'offerta di mobilità, discendente dalle rispettive peculiarità, per cui in moltissime situazioni il primo può risultare l'unica situazione praticabile.

TRASPORTI FERROVIARI

La Commissione europea, già nel 2013, aveva annunciato un pacchetto di misure organico per migliorare la qualità e incrementare l'offerta dei servizi ferroviari in Europa. Il sistema ferroviario costituisce un aspetto vitale del sistema di trasporti dell'Unione europea e riveste un'importanza fondamentale per affrontare problemi quali la crescente domanda di traffico, la congestione, la sicurezza dell'approvvigionamento di combustibili e la decarbonizzazione. Nonostante questi obiettivi, molti mercati ferroviari europei, fra cui quello sardo, sono attualmente in fase di stagnazione o declino.

Come ha bene illustrato Eurispes, nonostante in Italia nei primi anni 2000 si sia investito con convinzione sulle reti ferroviarie, un po' meno in Sardegna, è l'egemonia del trasporto su gomma a frenare la crescita del nostro Paese e, conseguentemente, anche della nostra isola. I costi di quest'ultimo sono elevati, la consegna dipende dal tempo e dalle condizioni stradali ed ha un impatto sull'ambiente elevatissimo (proprio Eurispes riprendendo uno studio di Fercargo ha dimostrato come un treno merci europeo, per ogni tonnellata di carico, emetta nell'atmosfera 39 grammi di Co₂. Un mezzo pesante Euro5 invece ne emette 81. Inoltre un treno merci equivale a 40 tir).

Dai dati forniti dal direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti Tosti "Il vistoso calo di passeggeri in Italia (e in Sardegna) non è imputabile solo alla crisi economica, sicuramente rilevante, ma si deve considerare la totale assenza di qualsiasi politica di sostegno ad un comparto che in tutto il mondo è ritenuto fondamentale per la logistica e il trasporto di persone e merci».

Per garantire un accesso alla ferrovia equo e aperto a tutti, è necessario che le reti siano gestite da manager dell'infrastruttura regionale in modo efficiente e non discriminatorio e che siano coordinate a livello isolano per favorire lo sviluppo di una rete in grado di dare risposte.

Per fare sì che la rete sia sviluppata nell'interesse di tutti i soggetti interessati e per massimizzare l'efficienza operativa, occorre che si seguano le indicazioni della Commissione europea rafforzando (o per meglio dire creando in Sardegna) il ruolo dei gestori dell'infrastruttura in modo che essi abbiano il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria – compresa la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, la gestione quotidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari.

E', infatti, sempre più evidente e necessario che i gestori dell'infrastruttura debbano essere operativamente e finanziariamente indipendenti da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni. Ciò è essenziale per eliminare i potenziali conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un accesso non discriminatorio alla rotaia.

La separazione istituzionale, a livello europeo, è il modo più semplice e trasparente per conseguire questo obiettivo. Nel 2019, inoltre, le imprese ferroviarie indipendenti dai gestori dell'infrastruttura avranno immediato accesso al mercato interno del trasporto di passeggeri.



*Associazione Regionale
dei Comuni della Sardegna
Cagliari*

Occorre, inoltre, prendere atto che, dalla metà degli anni '90, il sottoinvestimento in Sardegna ha generato un circolo vizioso di declino, con il conseguente degrado delle infrastrutture e del materiale rotabile che ha reso poco attraenti le ferrovie, soprattutto dato il contestuale aumento delle auto di proprietà dovuto a un maggiore benessere.

TRASPORTO MERCI SU FERROVIA

In base ai dati recenti, dal 2008 al 2012, i volumi del traffico ferroviario merci in Italia sono diminuiti del 40 per cento ed oggi il trasporto ferroviario, nella nostra nazione, rappresenta solo il 6 per cento del mercato merci, mentre in Europa la media si attesta al 12 per cento e raggiunge il 15-17 per cento in Francia e Germania. Fuori mercato la Svizzera che, come sappiamo, viaggia intorno al 60 per cento. La Sardegna ha una percentuale nettamente inferiore anche alla già bassa nazionale. Occorre ripensare, anche nell'interesse dei Comuni coinvolti, ad una nuova pianificazione e sviluppo del trasporto merci su rotaia partendo dalle grandi direttrici regionali: Cagliari, Olbia e Portotorres- Sassari e i relativi snodi quali Ozieri-Chilivani, Macomer, Oristano, etc..

TRASPORTO TURISTICO SU FERROVIA

Sul punto occorre preliminarmente osservare che, il Consiglio Regionale, nel corso della seduta del 17 ottobre 2006 aveva approvato all'unanimità la mozione n. 90/9 , relativa "all'ammodernamento ed al potenziamento delle linee ferroviarie della Sardegna ed in particolare delle tratte turistiche servite dal Trenino verde". Sulla base di questo voto la Giunta regionale, presieduta dall'on.le Soru, aveva condiviso i contenuti del documento consiliare all'interno del Programma regionale di sviluppo.

La stessa Giunta regionale aveva poi fornito ulteriori, specifiche indicazioni operative con la delibera n. 25/48 del luglio 2007, relative alla costituzione di un apposito gruppo di lavoro interassessoriale, con il supporto delle Ferrovie, ed alla opportunità di proporre il finanziamento del medesimo entro il Programma attuativo 2007-2013 "Attrattori culturali, naturali e turismo nelle Regioni del Mezzogiorno (PAIn)".

A tutt'oggi non si è avuta notizia in ordine alla definizione del processo di sviluppo, e delle tipologie di intervento ammissibili a finanziamento entro il Progetto integrato pilota "Trenino verde";

Considerato che la domanda internazionale di turismo ferroviario è, comunque, in costante crescita in quanto il treno costituisce uno dei modi migliori per attraversare e conoscere un territorio, e in tutto il mondo vengono promosse azioni rivolte al potenziamento ed alla riqualificazione delle ferrovie storiche a maggiore valenza naturalistica, e anche in Sardegna, come rilevato dal Piano regionale dei trasporti, sussiste una domanda di viaggi sul "Trenino verde" di gran lunga superiore alle effettiva disponibilità di posti offerti.

Per questi motivi occorre che il Presidente Pigliaru, dopo aver ribadito l'importanza del "Trenino verde della Sardegna", quale strumento teso ad allargare la proposta turistica regionale attraverso la valorizzazione delle risorse naturali e culturali, la promozione di itinerari alternativi, il miglioramento qualitativo delle strutture ricettive, favorendo lo sviluppo delle aree minori svantaggiate, e contrastando i fenomeni di declino della popolazione attraverso l'attivazione di flussi



*Associazione Regionale
dei Comuni della Sardegna
Cagliari*

turistici verso i territori dell'interno, individuati con i Comuni interessati la strategia di rilancio e sviluppo dello stesso. Il tutto in un accordo interistituzionale che finanzia un progetto integrato, inserendo il medesimo all'interno del redigendo "Documento unitario di programmazione per l'utilizzo dei fondi comunitari 2014-2020", e individuando in tale sede sia le poste finanziarie necessarie all'adeguamento della linea e di potenziamento del materiale rotabile, sia quelle necessarie allo sviluppo dell'imprenditoria, alla promozione della linea, alla valorizzazione degli "attrattori culturali, naturali e turistici" entro i territori interessati dalla linea.

All'Assessore regionale dei trasporti chiediamo che disponga, anche per il tramite dell'Azienda ARST- di definire la progettazione di massima delle azioni relative all'ammodernamento del materiale rotabile e della linea (su tutto il territorio regionale), articolando le stesse entro fasce di priorità connesse da un lato alle esigenze della sicurezza, dall'altro alla necessità di un effettivo aumento dell'offerta di trasporto, per quantità e qualità, onde esser in possesso di un "parco progetti" da condurre a realizzazione a breve termine, contestualmente al concretizzarsi delle differenti opportunità di finanziamento.

Lo stesso Assessore regionale disponga, per il tramite ARST di provvedere, sin dal prossimo 2015 ad un effettivo potenziamento dell'offerta regionale di viaggio sui treni turistici, in coerenza con le richieste già pervenute dagli operatori privati. Il tutto attraverso una politica regionale, che in una visione integrata, veda una proposta dello stesso Assessore finalizzata ad integrare gli interventi ed, eventualmente, a dividere il servizio turistico da quello ferroviario con assegnazione all'Assessorato del Turismo (per il solo servizio) con la creazione di una rete regionale tra enti locali, operatori turistici, servizi turistici delle ferrovie, Assessorato regionale del turismo, artigianato e commercio, etc.

Non da meno importante è l'intervento dell'Assessore regionale degli enti locali, finanze e urbanistica per favorire la messa a valore dall'ampio patrimonio immobiliare già di proprietà delle Ferrovie, spesso ubicato in contesti di elevato pregio naturalistico-ambientale, ora passato alla proprietà del demanio regionale;