

## **Integrazioni tariffarie - Amt – Trenitalia. Il Comune di Genova per il biglietto integrato**

L'integrazione del biglietto treno autobus è ritenuta indispensabile dalla giunta comunale. Audizione delle associazioni ambientaliste e dei consumatori, si propone di integrare non solo le tariffe, ma anche i servizi

Genova - Riunione congiunta delle Commissioni consiliari 5 e 6 in presenza di Anna Maria Dagnino, assessore a Mobilità e Traffico. L'intenzione è quella di procedere verso una reale integrazione dei trasporti cittadini tra gomma e ferro, mantenere il biglietto integrato nonostante le difficoltà economiche, puntare sul trasporto pubblico per migliorare la vita e l'economia di Genova.

Questo l'orientamento che emerge dalla riunione delle commissioni consiliari 5 Territorio e 6 Sviluppo Economico, presieduta a Palazzo Tursi dalla vice presidente della 5, Clizia Nicolella.

L'analisi dei rappresentanti dell'ambientalismo e delle associazioni dei consumatori è impietosa: a Genova, dopo la buona partenza del 1996, quando la città si era posta all'avanguardia con la tariffa integrata tra bus e treni sul territorio cittadino, si è in seguito fatto poco o niente per una reale integrazione tra i servizi cittadini di trasporto.

Al punto che nel 2001, per decisione delle ferrovie, si cessava la pubblicazione e la distribuzione gratuita dell'orario integrato dei treni e dei mezzi Amt.

Il servizio degli autobus e quello dei treni locali vanno oggi ognuno per conto suo, senza coordinamento degli orari, senza badare alla posizione delle fermate dei bus rispetto alle stazioni fs e ai loro accessi, senza che l'azienda dei treni si sia mai posta il problema di offrire i biglietti treno bus nei propri punti di vendita.

Intanto in Europa e in Italia, nello Stato (Land) Baden-Württemberg in Germania come nel Canton Ticino in Svizzera e come in Campania, a Vienna come a Milano, in città grandi o meno grandi come in territori estesi, sono cresciuti molti esempi di reale integrazione tra servizi di autobus, treni, battelli.

Non sono pochi, oggi, i luoghi in cui, con un solo abbonamento o con un solo biglietto, si può viaggiare su un sistema di mezzi pubblici all'interno di un territorio più o meno esteso.

Qualcuno sostiene che l'integrazione non sia economicamente conveniente per le imprese, eppure, nei luoghi in cui si è lavorato bene, si verifica un aumento degli abbonamenti e dell'uso del mezzo pubblico, con un sensibile ritorno economico.

Integrare è conveniente, dunque, e necessario. Anche perché il potenziamento del servizio pubblico è l'unico modo, attualmente, per salvaguardare l'ambiente, migliorare la qualità della vita e recuperare un po' di equità sociale.

Trenitalia, ricorda Furio Truzzi di Assoutenti: "Riceve molti soldi dagli enti pubblici liguri: dalla Regione 75 milioni per il servizio generale e uno per l'integrazione nella città di Genova, altri 7,5 milioni dal Comune di Genova, sempre per creare un sistema tra bus e treni. I treni – afferma Truzzi – sono già pagati; anche se andassero in giro senza passeggeri l'azienda non ci rimetterebbe".

Dagli interventi emerge un sostanziale accordo dei commissari sulle istanze delle associazioni, per le quali sono intervenuti, oltre ai già citati Lantieri e Truzzi, Santo Grammatico per Legambiente ed Emanuele Guastavino dell'Adoc (Associazione per la Difesa e l'Orientamento dei Consumatori).

A tutti è ben chiara la necessità che la Regione intervenga con urgenza, non solo sul piano economico ma anche su quello normativo, e che giochi con autorità il proprio ruolo nei confronti di Trenitalia.

Dagnino ricorda che il Comune non ha mai rinunciato all'obiettivo dell'integrazione completa dei trasporti locali, né a quello del mantenimento della tariffa integrata. Anche in questo caso non intende rassegnarsi, ma bisogna reperire risorse, «perché l'integrazione tariffaria ha bisogno di sostegno finanziario; non è possibile che il suo onere sia sopportato dal solo Comune».

Non è solo «questione di metodo», di trovare cioè una modalità moderna e coerente di gestione del sistema, ma è anche «l'unica carta che si possa giocare in un momento come questo, come dimostra la crisi dell'Azienda Trasporti Provinciali».

Per quanto non competa al Comune, ente titolare di un contratto di servizio, suggerire come regolamentare il servizio stesso, l'assessore- non vuole ignorare le sollecitazioni delle associazioni che hanno partecipato all'audizione e si impegna a suggerire alla Regione che nel prossimo rinnovo dell'accordo con Trenitalia

inserisca esplicitamente nel testo l'integrazione della ferrovia con il trasporto pubblico su gomma.

Al termine si stabilisce di invitare l'assessore regionale ai trasporti Enrico Vesco, che per impegni istituzionali non è potuto intervenire a questa riunione, in tempi strettissimi e di chiedergli di assumersi la responsabilità di mantenere le tariffe come sono fino alla fine del negoziato sulla materia.

È necessario prendere tempo, non distruggere quel poco che si è già fatto, in attesa di ripartire con un progetto più ambizioso e più adeguato alla città di Genova e al suo ruolo.

