

ELEZIONI PROVINCIALI CAGLIARI 2010

IDEE SARDISTE PER IL PROGRAMMA

TRASPORTUS

Riferimenti Normativi-Competenze della provincia

L'Unione Europea con il Libro Bianco sui trasporti, si proponeva dieci anni fa di imprimere un forte impulso in direzione di un modello di sviluppo del trasporto sostenibile mediante politiche volte sostanzialmente verso la liberalizzazione ed il riequilibrio modale.

Le idee di fondo erano sostanzialmente due: contrastare le posizioni di monopolio, aprendo il mercato dei trasporti alla concorrenza; spostare quote di trasporto dal gomma verso il trasporto su ferro e su altre modalità.

L'Italia, anche per le pressioni dei grandi interessi imprenditoriali collegati al trasporto su gomma, poco ha fatto sul versante del riequilibrio, mentre è stata alquanto contraddittoria nelle politiche di liberalizzazione.

La Sardegna ha avuto innegabili benefici dalla liberalizzazione, soprattutto nel trasporto aereo con l'ingresso nel mercato delle compagnie low cost.

Non altrettanto si può dire riguardo al riequilibrio ferro-gomma dove invece si è verificato un notevole arretramento con la cancellazione del trasporto merci ferroviario.

Le competenze della provincia in materia di trasporto sono quelle delegate dallo stato con D.lgs. 112/1998, nonché quelle riguardanti il trasporto locale nel proprio territorio, così come delimitato dall'art.68 della L.R.n° 9/2006, elencate nell'art.9 della L.R. N° 21/2005 .

Normativa che la Sardegna, ultima fra le regioni italiane, ha approvato in recepimento del Dlg 422/1997 nazionale.

Questo ritardo ha comportato a sua volta che le province sarde, a partire da quella di Cagliari, siano ancora prive di qualsiasi strumento di pianificazione.

Linee Strategiche

SOSTENIBILITA'

Le modalità di trasporto devono essere compatibili sia dal punto di vista ambientale che da quello economico.

Un'attenta analisi costi-benefici non può prescindere dalla valutazione di tutti i

parametri: economici, ambientali e sociali.

I cosiddetti costi esterni, se correttamente valutati rendono l' utilizzo dell'auto e del gommato in generale, meno conveniente di quanto potrebbe risultare da analisi incomplete e poco attente.

EFFICIENZA ED ECONOMICITA'

Le risorse economiche disponibili devono essere gestite con grande oculatezza, specie in un periodo di grande crisi economica quale quello che stiamo attraversando.

Le decisioni politiche devono essere coerenti con le valutazioni tecniche e soprattutto devono essere in sintonia con i bisogni e gli interessi dei cittadini.

Questo significa, per esempio, evitare di realizzare quelle grandi opere utili soltanto a gonfiare parcella e base d'asta.

Anche in Sardegna sono arrivati negli anni passati importanti finanziamenti, senza però che sia diminuito il gap di infrastrutturazione rispetto al resto d' italia. Basterebbe ricordare i mille miliardi letteralmente buttati al vento e che dovevano servire per l' elettrificazione della rete ferroviaria; ma anche la dubbia utilità di tutti gli altri costosi investimenti del settore.

Quella montagna di soldi sarebbe stata sufficiente alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità tra Cagliari e Sassari!

Le risorse disponibili devono invece essere utilizzate per le iniziative più urgenti e tali da rendere il trasporto sicuro ed efficiente, come per esempio: l'acquisto di nuovi mezzi, la manutenzione delle strade e ferrovie, i miglioramenti della puntualità e la razionalizzazione degli orari.

Le grandi opere devono essere realizzate solo se realmente necessarie e, in ogni caso devono avere le dimensioni strettamente necessarie.

SPOSTARE MENO, VIAGGIARE MEGLIO

Intervenire sulle cause degli spostamenti, riducendoli al minimo necessario è un modo semplice ed economico per diminuire i problemi dovuti all'intasamento del traffico automobilistico, specie nelle ore di punta.

Sono molte le possibilità di intervento in tal senso: incentivazione del telelavoro, trasferimenti di lavoratori, iscrizione a scuole vicine alla residenza degli studenti, entrate differenziate, auto condivisa, piste ciclabili, disincentivazione dei parcheggi ed altre politiche di persuasione.

Analogo discorso vale per il trasporto delle merci, accorciando il più possibile la distanza tra luoghi di produzione e di consumo.

SICUREZZA

Nonostante gli impegni con l' Unione Europea, l' Italia è uno dei paesi che spende meno per la sicurezza dei trasporti.

La conseguenza non può che essere quella che le statistiche ci indicano: mentre gli altri hanno dimezzato gli incidenti noi siamo sempre alle percentuali di dieci anni fa.

Incidenti che hanno un costo economico e sociale altissimo e che non sono messi in conto in fase di stesura di piani e progetti.

Ecco perchè la nostra provincia deve mettere il problema della sicurezza dei trasporti al primo posto.

RIEQUILIBRIO TERRITORIALE

Un'equilibrata pianificazione dei trasporti determina importanti effetti di riequilibrio insediativo e contribuisce ad arginare lo spopolamento dei comuni dell'interno.

Bisogna spezzare il circolo vizioso che vede l' allocazione dei servizi verso le zone più densamente popolate e quindi l'attrazione di altri abitanti e di nuovo la congestione del traffico.

RIEQUILIBRIO MODALE

Il trasporto su gomma è il modo di gran lunga preponderante, nonostante sia il più inquinante e il meno sicuro.

D' altraparte se si valutano attentamente i costi, ivi inclusi quelli esterni, non è sempre vero che sia il più economico.

E' necessario quindi, dove le condizioni lo permettono, favorire il trasporto su ferro e su altri modi, ad iniziare dalla bicicletta.

PUNTI PROGRAMMATICI

Approvazione Piano Trasporto locale

La L.R. 21/2005 prevede che ogni provincia si deve dotare di un piano che disciplini la programmazione e la gestione dei trasporti.

Inoltre la regione con direttiva del suo assessorato ai trasporti ha affidato alla provincia di Cagliari il compito della redazione del piano della cosiddetta area in continuità urbana, che oltre a Cagliari comprende i comuni dell' hinterland.

Dopo quasi tre anni, a parte un convegno e un incarico per l'elaborazione del piano, non risultano altri atti tesi a dotare la provincia di questi indispensabili strumenti.

Dovrà essere quindi una delle priorità assolute dotarsi in tempi brevi di questo importante strumento.

Osservatorio provinciale per la mobilità

Strumento indispensabile per la programmazione e per la stipula dei contratti di servizio è un osservatorio che consenta la raccolta di dati e la verifica dell'efficacia e della qualità del trasporto.

Mobility Manager

Molte province italiana si sono già dotate di questa figura, prevista dal D.M. 20/12/2000.

Il Mobility Manager d' Area ha il compito di promuovere iniziative per ridurre il congestionamento del traffico automobilistico.

Metropolitana leggera Area Vasta di Cagliari

Nel 2008 è stato stipulato un accordo di programma con la Regione e i Comuni dell'Area Vasta di Cagliari per la realizzazione di un sistema di metropolitana di superficie.

Purtroppo a causa di divergenze tra Regione Sarda e Comune di Cagliari, il progetto escluse quasi totalmente Cagliari.

I sardisti propongono la rivisitazione e l' estensione di quell' accordo alla città capoluogo, affinché la rete metropolitana si chiuda nel suo nodo naturale, che è la stazione F.S. Di Cagliari.

Qui, dove già confluiscono tutti i modi di trasporto, deve sorgere il più importante centro modale dell'isola.

Bisogna però fare in fretta, perchè grazie a subdole operazioni societarie l' ingente patrimonio immobiliare delle ferrovie rischia di passare dalle mani pubbliche a quelle dei privati.

E a questo proposito giova ricordare che le ferrovie vennero costruite con i soldi dei sardi e che quindi non è tollerabile che società a partecipazione privata se ne possano impadronire.

Metropolitana F.S. Cagliari- Decimo

Nonostante i forti investimenti per realizzare tre nuove fermate, si può affermare, a quasi un anno dall'entrata in esercizio, che la metropolitana Cagliari -Decimo non funziona.

Le cause sono molte, ad iniziare dalla mancata realizzazione della fermata più importante: quelle dell' aereoporto di Elmas.

Fino a quando i cittadini che hanno bisogno di spostarsi non percepiranno il treno come mezzo più comodo e conveniente, continueranno a preferire l'automobile.

La Provincia può intervenire indirettamente con la Regione o attraverso un contratto di servizio integrativo che le consenta di concordare con Trenitalia la quantità e la qualità dei servizi. Alcuni provvedimenti migliorativi potrebbero

essere: la bigliettazione integrata (biglietto unico e borsellino elettronico), maggiore frequenza e cadenzamento degli orari, certezza e puntualità del servizio, eliminazione delle sovrapposizioni con linee CTM.

Trasporto Urbano

Coerentemente con il progetto della metropolitana leggera dell' Area Vasta di Cagliari, anche il trasporto urbano attualmente assicurato dai bus della CTM dovrà essere ripensato e dovrà assumere una funzione integrativa.

Le corsie privilegiate e le precedenza semaforiche , sono altri interventi necessari che si possono attuare per il miglioramento dell'attuale servizio.

Trasporto Extraurbano

E' assicurato da Trenitalia e da Arst che ha assunto anche la gestione di Fds.

Il trasporto ferroviario che interessa la nostra provincia è quello tra Cagliari e Villasor, Cagliari-Siliqua gestiti da Trenitalia, e Cagliari-Isili gestito da Fds.

Il resto è autotrasporto ed interessa tutti i centri della provincia.

In linea di generale a quest'ultimo deve essere riservata la funzione di convogliamento verso i centri d' interscambio (schema a pettine), da dove si può proseguire in treno.

Un simile schema può già funzionare, per i centri della nostra provincia che gravitano tra Cagliari-S.Gavino e Cagliari-Iglesias/Carbonia.

Sicuramente non funziona tra Cagliari ed Isili, dove a causa della bassa velocità commerciale, il treno non è affatto competitivo con l' automobile.

Noi crediamo che con degli investimenti mirati sia possibile rendere il treno "conveniente" anche su questa linea.

La Provincia deve inoltre stipulare con le aziende contratti di servizio integrativo, per l' incremento della quantità e il controllo della qualità dei servizi offerti.

Sentieri di Campagna

Così come succede in altre realtà territoriali (ad esempio in Corsica), anche in Sardegna lo sviluppo dell'escursionismo a piedi, a cavallo o in bici, può essere fattore di crescita economica e contribuire ad alleviare il drammatico problema occupazionale delle zone interne.

La provincia deve individuare, classificare e segnalare i sentieri, nonché provvedere al loro recupero e manutenzione, con priorità per il recupero dei sedimi ferroviari dismessi.

Linee Turistiche

Oltre al trenino verde, si stanno sviluppando altre lodevoli iniziative, come ad esempio Sardegna Vapore che organizza viaggi in treni d'epoca sulle linee F.S.

La Provincia deve coordinare e promuovere tali iniziative.

Devono inoltre essere previste linee di autotrasporto e fermate per il raggiungimento di località di interesse turistico (spiagge, siti archeologici, parchi, ecc.)

Piste Ciclabili

Con il cambiamento degli stili di vita e la maggiore sensibilità ambientale, anche in Sardegna sta lentamente iniziando un processo che porterà ad una sempre maggior utilizzo della bicicletta.

La provincia deve porsi come ente promotore della mobilità ciclabile, sia attraverso iniziative idonee a rimuovere le resistenze di tipo culturale, sia con interventi diretti a facilitare l' utilizzo della bici.

Di concerto con le altre Amministrazioni interessate deve essere realizzato un piano della mobilità ciclabile che preveda la rete dei percorsi e gli standards delle piste ciclabili.

Annunci e cartellonistica in Lingua Sarda

Sui mezzi di trasporto, nelle stazioni , porti ed aeroporti sardi le lingue utilizzate sono l'inglese e l' italiano: il sardo è assolutamente bandito, nonostante i proclami, e alla faccia della legge 482.

I contratti di servizio e tutti gli eventuali finanziamenti della Provincia alle imprese di trasporto devono essere condizionati all' uso della lingua sarda.