

IVG

Ripristino binari d'incrocio in Provincia, il WWF: "Priorità per la linea ferroviaria del Ponente"

di **Redazione**

23 Maggio 2019 - 14:47



Provincia. "È un dato crediamo pacifico che anche in una situazione di potenziale deficit infrastrutturale come abbiamo nella linea ferroviaria del Ponente da Finale ad Andora (dove la tratta tra Finale e Loano è a binario singolo e poi dopo il tratto a doppio binario da Loano ad Albenga si presenta di nuovo a binario singolo fino ad Andora) molti sono gli interventi che si possono mettere in campo per efficientare al massimo le infrastrutture esistenti, con investimenti contenuti".

Ad affermarlo è il WWF, per voce anche delle Associazioni Assoutenti Savona, dei comitati Salvaguardia del Territorio e Tutela della Popolazione e delle Attività Produttive e dei Pendolari Savona-Genova, le cui dichiarazioni sono divenute oggetto di una lettera inviata al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, all'assessore ai trasporti e al presidente di Regione Liguria e alla rete ferroviaria italiana direzione territoriale di Genova.

"Purtroppo, - si legge ancora nella missiva, - negli ultimi 20 anni abbiamo assistito in Liguria alla perpetrazione di una logica di intervento che ha visto la progressiva eliminazione o disattivazione dei terzi binari o binari di precedenza laddove la linea era a doppio binario (come nel Levante o nel Savonese) o alla eliminazione degli incroci dove invece si aveva il binario singolo (come nel Ponente o in tratte dell'entroterra)".

"Questa politica, avviata appunto circa 20 anni fa, ha avuto in Liguria un'applicazione particolarmente sistematica e verrebbe da dire 'zelante', senza un'approfondita riflessione

critica sulle conseguenze che porta sulla circolazione e sulla vita dei pendolari. Era stato dato anche un nome a questa strategia di indirizzo, denominata linea snella”.

“È opinione concorde di numerosi esperti indipendenti,, nonché di larghissima parte dei ferrovieri con decennale esperienza lavorativa (oltre che degli utenti più esperti) che questa politica di depotenziamento infrastrutturale abbia avuto pesanti ricadute sia sui tempi di percorrenza, allungandoli, sia sulla capacità delle linee, che a seguito di questo interventi è diminuita, rendendo la stessa gestione della circolazione molto più rigida, e che forse denominazione più corretta per tale strategia avrebbe dovuto essere quella di linea ingolfata”.

“E per quel che riguarda il Ponente, l’eliminazione degli incroci ha avuto sicuramente effetti molto negativi, oltre che sulla capacità sui tempi di percorrenza, che negli anni si sono fortemente allungati, cosa di cui il binario singolo non è stata la causa principale, mentre lo è stata la politica di smantellamento messa in campo, che ha costretto ad un adeguamento al peggio degli orari al punto che ci troviamo - se analizziamo alcune sezioni di tratta - ad aumento dei tempi di percorrenza fino a 20 minuti rispetto al passato”.

“Crediamo sia arrivato il momento di cambiare rotta rispetto alla politica della linea snella e non solo i tempi siano maturi per mettere in soffitta questa strategia, ma anzi per invertirla, in piena coerenza anche con quanto più volte affermato dallo stesso Ministero, con il nuovo Governo insediato da un anno, della priorità alle tante opere diffuse e agli interventi in favore dei pendolari”.

“È tra l’altro risaputo - anche se la cosa non è mai stata forse affermata esplicitamente - che tra le motivazioni della linea snella vi fosse una logica di risparmio nella manutenzione e di risparmio di personale. Specialmente per quanto riguarda il secondo punto è del tutto ragionevole supporre che il progredire della tecnologia e l’evoluzione sia degli impianti di circolazione che di controllo, con l’evolversi ed il perfezionarsi del controllo a distanza abbia reso e renderà sempre di più ininfluente questa motivazione di carattere economico. In Germania le linee a binario singolo sono circa il 40 per cento ma con una buona gestione tecnologica viene offerto un servizio ben più che soddisfacente”.

“Anche se si vuole qui ribadire che il cambio di rotta e l’abbandono della linea snella deve essere per tutta la regione, oggetto specifico di questa lettera è il Ponente”.

“Nel corso degli anni sono stati eliminati nella tratta che va da Finale ad Andora i binari di incrocio a Borgio Verezzi, Pietra ligure e Laigueglia, e questo depotenziamento, come scritto prima, ha influito pesantemente sui tempi di percorrenza, superiori rispetto al passato senza tuttavia mettere al riparo gli utenti da ritardi”.

“Chiediamo quindi espressamente che si intervenga per ripristinare i binari di incrocio nelle sopracitate località, e che la Regione si faccia parte attiva nel chiedere con forza ad RFI di mettere tra le priorità di intervento in Liguria tale ripristino”.

“Le informazioni in nostro possesso attesterebbero che a seguito dell’abbandono del finanziamento del primo lotto non funzionale della tratta Andora - Finale risulterebbero disponibili 225 milioni di euro, esponenti della Regione Liguria hanno affermato che sarebbero stati utilizzati per la manutenzione, specificatamente nel Ponente”.

“È noto inoltre che sono stati stanziati 250 milioni di euro da RFI per le stazioni, il cui utilizzo ci permettiamo di far notare non sia stato oggetto come sarebbe stato auspicabile

di concertazione con i comitati di pendolari e con le Associazioni di consumatori”.

“Se si analizza la mappa degli interventi previsti,, si nota che sono inclusi interventi in stazioni dove di recente sono stati già fatti interventi tecnici o in ottemperanza alle norme per l’accessibilità disabili,, e quindi ulteriori interventi rischierebbero di essere degli interventi di maquillage, che renderebbero (forse) più stilose le stazioni, ma ci permettiamo di affermare non così prioritari rispetto ad interventi ben più urgenti che migliorerebbero la vita quotidiana dei pendolari, come appunto il ripristino dei binari di incrocio o di binari di precedenza”.

“Tutto questo per sottolineare che non ci sembra allo stato delle informazioni in nostro possesso che si possa affermare manchino le risorse per venire incontro alla importantissima richiesta qui esposta, ribadendo peraltro che gli interventi che richiediamo hanno un costo contenuto, non certo di più di un intervento complessivo interessante una singola stazione”.

“Tali interventi ci sembrano doverosi anche alla luce di un’offerta di servizio che non vedrà da qui al 2032 - sorprendentemente - alcun miglioramento, stante quanto scritto nel Contratto di Servizio firmato dalla Regione Liguria con Trenitalia nel 2018”, hanno concluso.