

Infrastrutture e trasporti la Liguria riparte con il lavoro

10 Settembre, Ore 9
Tower Genova Airport Hotel & Conference Center
Via Pionieri E Aviatori d'Italia, 44 - Genova



RELAZIONE MARIO GHINI SEGRETARIO GENERALE UIL LIGURIA

Grazie e benvenuti a questo evento voluto dalla Uil, dalla Ultrasporti e dalla Feneal Uil della Liguria. Questo deve essere un momento importante da dedicare, doverosamente, a infrastrutture e trasporti perché – secondo noi – la Liguria, dopo i tragici fatti che hanno segnato il nostro territorio nell'ultimo decennio, non può che ripartire dal lavoro.

Però per farlo bene, presto e in sicurezza non si può non affrontare l'annoso tema delle opere infrastrutturali.

Alluvioni, dissesto idrogeologico, infrastrutture al palo, opere sospese, ponti che crollano e che mettono in ginocchio lavoro e economia, gallerie vetuste e pericolanti che, per essere messe in sicurezza, sono state chiuse tutte insieme, per aprire tanti piccoli-grandi cantieri, che hanno avuto il solo risultato di aver paralizzato un territorio che basa la sua economia su traffici portuali, sulla logistica, sull'industria, sul commercio e sul turismo.

La Uil è seriamente preoccupata per un territorio che soffre ormai da troppo tempo, che va rigenerato, che va ripensato, con progetti seri e velocemente cantierabili e cosa più importante c'è bisogno di buona politica.

Lo scorso 3 agosto con l'inaugurazione del Ponte "Genova San Giorgio" si è chiuso uno dei periodi più difficili per la città e per la Liguria, mantenendo vivo il ricordo delle 43 vittime, è necessario rendergli giustizia al più presto portando a termine l'inchiesta.

Non doveva succedere, e soprattutto non dovrà succedere mai più.

Siamo orgogliosi delle eccellenze italiane, a partire dalle nostre maestranze, dalle decine di imprese che hanno messo in campo competenze, professionalità ed esperienza, dalle istituzioni che hanno messo a sistema la rete della ricostruzione e che hanno reso possibile un'opera progettata da un figlio di questa terra, Renzo Piano, il cui commosso e commovente discorso pronunciato nel giorno della cerimonia di inaugurazione, rimarrà a lungo impresso nella memoria dei genovesi e degli italiani:

"È stato il più bel cantiere della mia vita, anche se siamo sospesi tra il cordoglio della tragedia e l'orgoglio di aver costruito il ponte".

Un'opera fatta con ingegno, impegno e sudore, un'Italia che ha dimostrato di saper distinguersi e sollevarsi grazie al lavoro, anche se ancora una volta ha dovuto toccare il fondo prima di reagire.

Ci auguriamo che almeno questa lezione serva a comprendere che permettere a incuria, malaffare e pressappochismo di entrare a far parte della gestione del bene pubblico, porta solo a disgrazie e all'arretramento economico e sociale.

E, badate bene,
non basta dare la colpa a chi il bene pubblico doveva gestirlo, perché anche coloro che avevano il compito di controllare il viadotto non hanno provveduto a svolgere il proprio dovere.

Eppure, mentre con le unghie e coi i denti, si tentava di portare a casa il risultato, poco prima che il ponte si rivelasse al mondo con la sua visione di rinascita, mentre tutto il Paese cercava di ripartire dopo il Coronavirus, la Liguria si è ritrovata a vivere l'incubo della morsa del traffico a causa di infrastrutture precarie e vetuste e di quell'immobilismo senza tempo che ha lasciato languire il progresso.

È stato così che, per diverse settimane, la ripresa della mobilità delle persone e delle merci nelle autostrade liguri è stata ostacolata da una serie di lavori che si sono concentrati sotto il sole di un'estate caldissima.

Per quasi tutta l'estensione della rete autostradale della Liguria cittadini, lavoratori e turisti hanno viaggiato in maniera rocambolesca su una sola carreggiata a doppio senso, con il rischio che si concretizzassero, da un momento all'altro, gravissimi incidenti.

Caselli chiusi, carreggiate ristrette e a due sensi di marcia (addirittura per la prima volta abbiamo assistito al doppio senso alternato regolato da semafori), hanno seminato il panico sul nostro territorio paralizzato e hanno dato un'immagine pessima della nostra regione.

Ed è così che la Liguria è stata costretta a guardarsi allo specchio, a vedere tutte le grinze che il passare del tempo le ha lasciato sul volto.

Oggi la necessità di intervenire sulla nostra pelle, ossia sulla manutenzione della nostra rete, sta evidenziando tutte le contraddizioni dei vecchi e dei nuovi governi, locali e nazionali, con i gravissimi ritardi infrastrutturali dovuti ad errori di programmazione a tutti i livelli.

Abbiamo toccato con mano che non esiste una seria politica dei trasporti regionale che dia adeguato impulso al trasporto pubblico e, in generale, alla mobilità sostenibile: non esistono alternative.

Traffico e code hanno costretto migliaia di persone a vivere nel disagio quotidiano e nella paura di non riuscire ad andare al lavoro o di raggiungere le persone care o gli ospedali di riferimento.

Non esiste un piano regionale di emergenza e i grandi assenti sono gli incentivi al servizio pubblico per evitare il ricorso alle auto private.

I terribili ritardi degli investimenti su terzo valico, gronda, Pontremolese, raddoppio della tratta tra Finale Ligure e Andora, sui

collegamenti ferroviari del porto di Vado Ligure, se poi aggiungiamo le vicende giudiziarie dei costruttori impegnati nel nodo ferroviario di Genova, depotenziato oggi rispetto al progetto iniziale, ci consegnano un'immagine di una regione sprovvista di progetti, vecchia e malandata senza possibilità di appello.

A volte basterebbe dire: "Scusate, abbiamo sbagliato, abbiamo bisogno di aiuto".

Anche il trasporto merci su rotaia per i porti di Genova e Savona è in affaticamento, scoraggia gli investimenti, allontana sempre più il miraggio della ripresa, dello sviluppo e del benessere dalla Liguria. Oltre alla lungimiranza, ormai è chiaro, a mancare in tutti questi anni sono stati investimenti pubblici, formazione, onestà intellettuale e la voglia di impegnarsi a mettere il territorio in sicurezza. I cittadini continuano a morire sulle strade ammalorate, ricordate? I lavoratori nei cantieri.

Eppure, quante volte abbiamo sentito dire che la Liguria è la porta d'Europa? Oppure che rappresenta l'accesso al Mediterraneo del Nord Ovest italiano? Tante, anzi, troppe volte! A queste considerazioni non è seguita una valorizzazione del territorio dal punto di vista delle infrastrutture strategiche che potessero valorizzarlo nei traffici, nelle opere di ingegno, nel commercio e, più in generale, nell'economia.

Presso i nostri porti transita una quota rilevante del pil del Paese. Se però le merci non troveranno collegamenti con i retroporti situati nelle regioni del Nord, decideranno di servirsi altrove, non necessariamente nei porti italiani, determinando quindi anche un calo nelle entrate fiscali del paese, e dei posti di lavoro nei porti e nella filiera della logistica.

A tal proposito diventa fondamentale per il sistema portuale Ligure, la costruzione di una nuova diga foranea presso il porto storico di Genova per renderlo più vicino agli standard europei, la costruzione ex novo della diga foranea nel porto di Savona e terminare i lavori previsti nelle banchine presso il porto della Spezia.

Non basta avere i porti, bisogna creare un contesto economico all'altezza, come non basta avere un aeroporto per essere competitivi, il quale deve essere connesso alla rete ferroviaria e meglio servito dal trasporto pubblico locale.

Per questo, cioè per rifondarci, non abbiamo bisogno di una terapia di gruppo, ma sentiamo l'esigenza di confrontarci intorno a un tavolo con chi ha deciso di candidarsi al governare la Liguria: vorremmo avere risposte e non promesse a partire dal garantire a tutti i territori le stesse condizioni per sostenere lo sviluppo delle infrastrutture, quindi dell'economia e del lavoro.

Per rispondere alle sfide internazionali che, per il momento, abbiamo vinto solo sulla carta e nelle campagne elettorali che si sono succedute negli anni, anche in quelli meno burrascosi.

Abbiamo presentato più volte la lista della spesa e, a parte il viadotto sul Polcevera, l'elenco è rimasta pressappoco lo stesso, lo sapete bene.

Tra le opere fondamentali per far sì che questa regione esca dal suo isolamento e per far sì che ci possa essere una differenziazione dei flussi di traffico da e per il porto di Genova e per la città, la gronda di Genova è oggi il progetto sul quale bisogna andare avanti spediti, che oggi attende solo una firma per partire.

Gronda bassa, alta, media, piccola, leggera, grande a lotti, tutta intera.

La Gronda è stata per lungo tempo discussa e messa in discussione, è passata anche da un dibattito pubblico: deve essere chiaro che per la Uil tutta, il progetto deve andare in porto e deve essere portato a termine nella sua interezza per la tratta decisa diversi anni fa, cioè la cosiddetta gronda media quella che partendo da Voltri passa sopra Bolzaneto per poi sfociare a Genova Ovest.

E poi un'invocazione, affinché l'assetto della futura struttura ferroviaria del nodo di Genova (che verrà completato ma in ritardo e fortemente ridimensionato rispetto al progetto iniziale) si integri con il Terzo Valico dei Giovi, in modo da diventare veramente un'opera fondamentale, non solo per il genovese, ma per l'intero Nord Ovest.

La linea ferroviaria costituirà la parte terminale del corridoio Reno-Alpi a sud e sarà il collegamento tra il porto di Genova e il centro Europa.

Una preghiera laica, la nostra, che passa per le periferie e le vallate con le loro esigenze di collegamento con la doppia combinazione infrastrutture e trasporti (come ad esempio il tunnel della Fontanabuona).

E poi ancora avanti con il grido di dolore della popolazione in nome di sicurezza, impegno e giustizia con la presunta revoca poi revisione delle concessioni alla società autostradale, stando bene attenti però a non far pagare, alla fine, il conto alla parte più fragile, cioè ai lavoratori.

E sarebbe bene che qualcuno spiegasse in modo chiaro e trasparente per quanti mesi ancora dureranno questi lavori di ripristino, smentendo o confermando quelle voci che indicano la necessità di intervenire in quasi la metà delle gallerie presenti sul solo nodo genovese, che ricordiamo essere 285. E che qualcuno ci spiegasse quanti sono i viadotti verificati e quanti di questi hanno o avranno bisogno di essere ristrutturati.

E poi non possiamo dimenticare i collegamenti di ultimo miglio con le banchine portuali e l'immediato retroporto; è necessario dare gambe al progetto del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia che prevede il doppio binario tra la stazione di Finale Ligure e la stazione di Andora. Nel 2016 si sono conclusi i lavori tra Andora e San Lorenzo al Mare. Resta da completare la tratta tra Andora e Finale Ligure.

Fino ad ora abbiamo parlato della Liguria ma oggi per i liguri è difficile non solo muoversi dentro i confini ma anche uscire dai confini basti pensare alle difficoltà per recarsi a Roma: i pochi voli che partono dall'aeroporto Cristoforo Colombo sono costosissimi, non esiste concorrenza, mentre i treni a lunga percorrenza con gli anni accrescono i tempi invece di ridurli.

In questo quadro serio e deprimente, l'unico operatore ferroviario esistente ha anche deciso di disinvestire sugli elettrotreni ad assetto variabile, cioè i pendolini, che avrebbero permesso di ridurre la percorrenza da Genova a la Spezia di 20 minuti.

Basti pensare che Trenitalia, unico operatore in Liguria di trasporto persone, sia come gestore del servizio regionale che per i treni a lunga percorrenza, ha chiuso tutte le officine ferroviarie a Genova, purtroppo nel silenzio assordante della politica locale.

Eppure, migliorare si può, certo ci vorranno degli anni, forse decenni, ma dipenderà dalla capacità di una comunità economica e sociale di fare rete, sistema, impresa.

Le infrastrutture, lo sappiamo, determinano il centro di gravità dell'attività economica. D'altra parte, il paradigma della mobilità è indubbiamente cambiato nel tempo; in particolare, oggi si richiede e si presuppone sempre più l'integrazione tra vari modi e mezzi di trasporto.

Le difficoltà finanziarie sono evidenti ma occorre considerare che gli investimenti sulle infrastrutture, se correttamente vagliati e ben impostati, potranno costituire un impiego vantaggioso e produrre ricadute economiche positive, delle quali la Liguria e il nostro Paese hanno assoluta necessità.

Noi lo pensiamo e ci crediamo fortemente: la Liguria è ancora in tempo ed è nelle condizioni di poter uscire dalle criticità, da questa fase di immobilismo, l'importante è, una volta per tutte, passare dalle parole, che in questi anni sono state tante e spesso dette a vanvera, ai fatti dando finalmente quello slancio necessario in grado di far ripartire la Liguria con il lavoro.

Ora vi ringrazio per l'attenzione e lascio la parola a Simone Gallotti giornalista de "Il Secolo XIX" che introdurrà i saluti istituzionali, gli interventi degli Ospiti e modererà la tavola rotonda.

Poi sarà il turno della Ministra dei Trasporti e Infrastrutture, On. Paola De Micheli, per poi affidare le conclusioni della giornata, per la prima volta a Genova e in Liguria nel ruolo di Segretario Generale della Uil, PierPaolo Bombardieri.

Buon lavoro a tutti.