

Trasporto pubblico scadente, si rischia un taglio di 24 milioni

Lontani gli obiettivi fissati dal governo: scure sui finanziamenti

IL RETROSCENA

VENTIQUATTRO milioni di finanziamenti in meno per il sistema dei trasporti liguri, sui circa 200 che lo Stato gira alla Regione per finanziare ferrovia, a cui ne vengono destinati 78, e servizio su gomma (122 e spiccioli). È questa la mannaia che, nella sua ipotesi più pessimistica - ma non così lontana dalla realtà - rischia di abbattersi nel 2016 sulle aziende di trasporto liguri (cinque di "gomma" più Trenitalia) e, di riflesso, sulla loro possibilità di erogare gli stessi livelli di servizio. Uno scenario difficilissimo su cui Agens, l'associazione delle società di trasporto riunite sotto l'egida di Confindustria, ha appena lanciato l'allarme. Scrivendo in primo luogo alla Regione. E, in copia, a tutti gli azionisti nonché titolari di contratti di servizio, cioè Comuni e Province.

E se alla missiva non è ancora giunta alcuna risposta, lo scenario che si sta profilando è perfino più complicato del solito. Tacendo delle storiche distorsioni del settore, a concorrere sono in questo caso due leggi: la prima è nazionale, approvata nel luglio 2012. Allora il governo dettò la linea, poi dettagliata con un decreto del Presidente del consiglio del marzo 2013. In pratica, dato l'obiettivo - rendere il trasporto pubblico più efficiente - furono fissati una serie di obiettivi. Chi non li rispetta, fu stabilito, pagherà, nel senso che vedrà ridotta la sua fetta del fondo nazionale dei trasporti, che vale quasi 5 miliardi, il 4,08% dei quali so-



La rimessa Amt di Cornigliano in via san Giovanni D'Acri

200

milioni

è il fondo destinato al trasporto pubblico locale in Liguria

4,08%

la quota

del fondo nazionale usata per finanziare ferrovie e bus

no destinati alla Liguria.

Quali sono gli obiettivi? Per esempio, incrementare del 2,5% i passeggeri nel primo triennio. Ancora, "conseguire il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi", ossia ridurre lo sbilanciamento fra costi interni e introiti da biglietti. Tra le richieste anche un maggiore equilibrio dal punto di vista del personale: in altre parole, le aziende dovrebbero far "girare" il servizio con un numero di dipendenti realmente necessario.

A monitorare il tutto è un Osservatorio apposito, mentre responsabile del buon andamento è la Regione. Che, da par suo, ha prodotto provvedimenti di tenore opposto. Cioè, considerata la situazione di incertezza, nell'ultima proroga del servizio così com'è varata a causa del congelamento della gara unica, oggetto di ricorso al Tar e da poco rimandata alla Corte costituzionale, ha imposto alle aziende (ma un vincolo simile esiste anche nella legge che istituisce il "fondino" da 10

milioni per gli esodi), di proseguire sugli stessi livelli di servizio, senza variare i prezzi dei biglietti, fino alla fine del 2017.

A questo si aggiunge il rapporto sempre più ambiguo tra gli enti locali, proprietari delle aziende e anche "clienti" delle stesse per mezzo del contratto di servizio, il documento che stabilisce quante corse vanno erogate a fronte di quale contributo pubblico. Contratti di servizio che, scaduti, sono peraltro oggetto di proroghe di fatto (a valle di una raffica di altre proroghe), con fortissimi dubbi di legittimità.

«Le aziende - premette Renato Goretta, coordinatore di Agens per la Liguria e firmatario della lettera a nome di tutte le aziende di trasporto - comprendono il momento di difficoltà, tuttavia chiediamo di essere compresi o quantomeno ascoltati. Perché rappresentiamo quasi cinquemila dipendenti e il nostro servizio ha una fine di coesione sociale. Occorre una minima programmazione, non si può vivere giorno per giorno, a vista. E non si può continuare a fare semplicemente finta che i problemi non esistano».

A questo si aggiunge la possibile riduzione dei fondi da Roma, che, proiettando la situazione di oggi, darebbe risultati più che traumatici, come peraltro hanno già sperimentato regioni quali la Campania.

La Regione, al momento, ha scelto di congelare tutto. Una strategia che, a breve termine, rischia di essere molto pericolosa.

sculli@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI