

## **Sarà un difficile autunno dopo i tagli ai trasporti. La riduzione dei trasferimenti comporterà un abbassamento della qualità**

Anche se nel corso dell'iter parlamentare i provvedimenti di contenimento della spesa pubblica hanno subito alcune modifiche rispetto alle impostazioni iniziali, gli ambiti principali sui quali la manovra si è negativamente concentrata sono i trasferimenti di risorse alle regioni per l'erogazione di servizi, in particolare per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale. Dopo l'approvazione del Dl 78 che ha definitivamente fissato la misura della riduzione dei trasferimenti per Regioni ed Enti Locali in 6,3 miliardi di euro per il 2011 e 8,5 miliardi per il 2012, nelle prossime settimane il tema decisivo sarà rappresentato dalle modalità con cui saranno distribuiti gli effetti della manovra nei bilanci delle regioni e degli enti locali. In questo scenario è indubbio che per la nostra regione il riverbero della riduzione dei trasferimenti avrà effetti sul sistema del trasporto pubblico, dove le competenze istituzionali ed amministrative della Regione sono rilevanti e le responsabilità di spesa sono ampie e, conseguentemente, forti sono state le prese di posizione della stessa Regione Lombardia, degli Enti Locali e delle rappresentanze delle imprese del settore. I rischi, recentemente denunciati dalle organizzazioni delle imprese del settore (Asstra e Anav), sono destinati a tradursi presto in un duro impatto che comporterà una drastica riduzione della quantità e qualità dei servizi di trasporto. Nelle scorse settimane abbiamo messo a punto alcune ipotesi esemplificative degli impatti possibili nella nostra regione. Quali scenari dunque si prospettano anche solo prendendo in considerazione quanto potrebbe succedere a seguito dei tagli, come ad esempio una riduzione delle risorse pari al 10% o la più devastante ipotesi di un taglio del 20%? Una prima valutazione che ha riguardato una parte importante delle aziende del settore (Milano, Bergamo, Ferrovie Nord, le aziende del gruppo Arriva) ci prospetta scenari fortemente negativi. Nell'eventualità di un taglio del 10% (riferito alle sole realtà citate) si avrebbe: una netta diminuzione delle percorrenze chilometriche (33 milioni di bus-Km in meno), una considerevole soppressione delle corse (1,1 milioni in meno), un forte calo del numero di passeggeri trasportati (circa 35 milioni in meno) oltre a drastiche riduzioni del personale (1.200 addetti in meno). Molteplici le ricadute negative: oltre alla riduzione dei servizi, dei passeggeri e degli addetti si profila una caduta degli investimenti nel settore in tutti i comparti industriali interessati. Analogamente, i livelli di congestione delle città sono destinati ad aumentare con incremento dell'inquinamento da traffico e peggioramento della salute e della qualità ambientale. Anche le ipotesi messe a punto nei mesi scorsi di riforma e di innovazione degli strumenti di "governance" di questo settore rischiano di essere travolte dallo "tsunami" del taglio delle risorse. Cambia radicalmente l'agenda: non più ipotesi di miglioramento dei servizi, di innovazione delle tecnologie, di integrazione ferrogomma, bensì contenziosi legali in presenza di contratti di servizio sottoscritti nel tempo che non prevedono possibilità di riduzioni radicali delle risorse per i corrispettivi, criticità già in autunno nella riprogrammazione dei servizi per gli orari scolastici, peggioramento della qualità dei servizi, esuberi strutturali in un settore che non dispone di ammortizzatori sociali, tensioni fra cittadini ed enti locali, tra imprese e organizzazioni sindacali in una preoccupante spirale negativa. Il settore sembra destinato ad avviarsi verso una preoccupante fase negativa di crisi.