

## «Il trasporto pubblico locale rischia uno tsunami»

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 di euro 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 durissimo 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%? In entrambi i casi le conseguenze per il trasporto pubblico locale lombardo sarebbero drammatiche. 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 (33.000.000 di bus-Km in meno), una considerevole soppressione delle corse (1.100.000 in meno), un forte calo del numero di passeggeri trasportati (circa 35.000.000 in meno) oltre a drastiche riduzioni del personale (1.200 addetti in meno). Numeri raddoppiati e conseguenze ancora più tragiche se la percentuale dei tagli salisse al 20%. Molteplici le ricadute negative: oltre all'inevitabile riduzione dei servizi, dei passeggeri e degli addetti si profila una drastica caduta degli investimenti nel settore in tutti i comparti industriali interessati (dalla produzione di autobus alle tecnologie innovative). Analogamente, a seguito della riduzione dell'offerta di trasporto che già oggi viene ritenuta inadeguata, i livelli di congestione delle nostre città sono destinati ad aumentare con incremento dell'inquinamento da traffico e peggioramento della salute e della qualità ambientale. Un impatto negativo, un salto nel passato che frantuma gli sforzi fin qui compiuti nelle grandi e medie realtà urbane così come nei servizi di trasporto ferroviario regionale, provocando a catena numerosi disagi sociali, economici e ambientali: incremento dell'utilizzo dei mezzi privati, maggiore congestione dei centri urbani, aumento dell'inquinamento ai danni della salute del cittadino, riduzione degli investimenti per infrastrutture e tecnologie applicate alla mobilità, perdita di posti di lavoro. Nella nostra realtà tutte le iniziative messe in atto sino ad oggi dalla Regione Lombardia, dagli enti locali e dalle aziende di trasporto pubblico del territorio per migliorare l'offerta di trasporto e la qualità del servizio, verrebbero così mortificate da un'insostenibile riduzione dei servizi. Un passo indietro che paradossalmente ci allontana dal panorama europeo di sviluppo della mobilità collettiva al quale il nostro sistema regionale ha tentato di allinearsi in questi anni. Anche le ipotesi messe a punto nei mesi scorsi di riforma e di innovazione degli strumenti di «governance» di questo fondamentale settore, con un ampio consenso fra Regione, Comuni e Province, organizzazioni delle imprese pubbliche e private, sindacati e rappresentanze dei consumatori, rischiano di

essere travolte dallo «tsunami» del taglio delle risorse. Cambia radicalmente l'agenda per tutti i soggetti: non più ipotesi di miglioramento quantitativo e qualitativo dei servizi, di innovazione delle tecnologie, di integrazione ferro-gomma sulla base di bacini di più ampia dimensione, di evoluzione del sistema delle imprese in progetti/processi di integrazione, 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 dal prossimo autunno nella riprogrammazione dei servizi per gli orari scolastici ed invernali, 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 fase negativa di crisi nella quale, pur con il senso di responsabilità che caratterizza tutti gli attori coinvolti, non si intravede alcuna «opportunità» ma uno scenario decisamente peggiore di quello degli ultimi anni che pur aveva registrato segni di miglioramento e di «europeizzazione». Gianni Scarfone presidente Asstra Lombardia

