

Gli effetti della sforbiciata alle regioni. Treni, bus e metro Sarà soppressa una corsa su tre. I trasporti pubblici sono inevitabilmente destinati a pagare un conto salato

Alternative non ce ne sono. Una volta stabiliti e resi "intoccabili" dal governo i saldi dei tagli alle Regioni, quegli 8,5 miliardi di euro in due anni, ai presidenti e alle giunte regionali non resta molta scelta. E al di là delle ultime aperture del governo, con il ministro per i Rapporti con le Regioni, Raffaele Fitto, disponibile a trattare se non sul quanto sul come ("L'ipotesi è di definire nei prossimi mesi un patto sui contenuti dei tagli. Vedremo come spalmarli e come saranno suddivisi"), la conclusione della storia è ovvia a tutti: meno servizi per i cittadini e soprattutto meno trasporti pubblici. Pendolari... a terra. Escludendo la sanità, risparmiata dalla scure della manovra, è proprio questa la voce più consistente della spesa regionale e quindi è qui che i tagli si faranno sentire di più. In concreto: meno treni regionali, quelli dei pendolari, meno autobus e meno metro. Ciò significa, in pratica, far pagare i saldi imposti dal governo agli studenti, ai lavoratori e, in generale, alle fasce più deboli della popolazione che utilizzano in primo luogo i mezzi pubblici per spostarsi. Una cosa è certa: i passeggeri dei convogli regionali di gran parte dello Stivale dovranno fare a meno dei (promessi) treni che dovevano andare a rinforzare il parco mezzi riservati ai pendolari e in molti altri casi saranno orari e corse a subire le modifiche più dannose per chi prende i mezzi pubblici. Del resto, pur senza sapere esattamente come saranno ripartiti i tagli (frutto della concertazione a livello locale e delle decisioni prese in ambito di Conferenza Stato-Regioni) le previsioni avanzate nei giorni scorsi da alcune amministrazioni non fanno ben sperare. In Lombardia la decurtazione in arrivo nel trasporto pubblico locale dovrebbe essere di circa 314 milioni di euro, il che vuol dire la messa in discussione di un terzo dei servizi sia su gomma che su ferro attualmente operanti. Così Raffaele Cattaneo, assessore alle Infrastrutture e mobilità: "Se non vogliamo alzare il prezzo del biglietto per i pendolari, l'unica soluzione sarebbe sopprimere il 30% delle corse". In Toscana la decurtazione sarà di circa 200 milioni di euro, ossia il 40% in meno dei fondi attualmente riversati sul settore dei trasporti (circa 500 milioni di euro ripartiti tra i 246 milioni per i bus, i 200 per il servizio ferroviario gestito da Trenitalia e 16 per il trasporto marittimo). Ancora più preciso il presidente delle Marche, Gina Mario Spacca: "I tagli determineranno la soppressione di 85 tratte giornaliere di treni con riduzione di oltre 2 milioni di chilometro/treno mentre per il trasporto pubblico locale su gomma la riduzione sarà di 15 milioni di chilometri". Secondo i calcoli della Cgia di Mestre il settore dei trasporti del Lazio dovrà fare i conti con 457 milioni di euro in meno. Cifre da brivido. Se queste sono le previsioni di massima, i conti precisi li ha fatti l'Asstra, l'associazione che riunisce le aziende del trasporto pubblico locale che ha disegnato due possibili scenari a seconda che i tagli delle risorse per il trasporto pubblico siano pari al 10% o al 20%. Ci dice il presidente Marcello Panettoni: "Rispetto alle previsioni di alcuni presidenti di Regione che hanno stimato riduzioni pari a un terzo dei servizi, noi ci siamo mantenuti più prudenti. E in ogni caso lo scenario che si profila è la morte totale del sistema dei trasporti pubblici locali, così come lo conosciamo oggi". Vediamo perché. Un taglio del 10% delle risorse significherebbe un calo di 196 milioni di chilometri percorsi ogni anno da autobus e metro e di 3,9 milioni di treni/chilometro in meno per le ferrovie regionali, esclusa Trenitalia. Ovviamente la sforbiciata al settore sarebbe molto più pesante se il taglio fosse del 20%, ossia: meno 392 milioni di chilometri nel trasporto locale e meno 7,8 milioni di treni/chilometro. Nel primo caso rimarrebbero a terra circa 740mila pendolari ogni giorno, nella seconda ipotesi, 1 milione e 500mila. "Una soluzione per compensare i tagli potrebbe essere quella di aumentare, tra il 36 e il 72% i prezzi di biglietti e abbonamenti - continua Panettoni - Ma con un aumento così violento, oltre a colpire ancora una volta le fasce più deboli della popolazione, si determinerebbe un calo dei passeggeri che alla fine dei conti potrebbe rendere inefficace la misura". E non è tutto. "Il risvolto più drammatico della

questione sono le ricadute occupazionali. La soppressione strutturale delle corse determinerà degli esuberi di personale e quindi licenziamenti: parliamo di 10mila addetti nell'ipotesi migliore e 20mila in quella peggiore".

