

**Trasporti in emergenza. È sui trasporti pubblici locali che si gioca nelle prossime settimane la partita decisiva. Da gennaio meno servizi e tariffe in aumento.**

Sono i nodi della manovra correttiva di luglio che vengono al pettine. Misure di contenimento della spesa che colpiscono soprattutto gli enti locali che si "beccano" un taglio di trasferimenti totali di circa 13 miliardi di euro nel biennio 2011-2012. Il saldo più pesante è a carico delle Regioni: per loro 4 miliardi in meno il primo anno, 4,5 il secondo. Al netto della sanità, resa "intoccabile" dalla manovra, il trasporto pubblico locale (Tpl) rappresenta il 40% della spesa totale delle Regioni, è dunque proprio qui che la scure governativa si abbatte con più violenza. Si parla di circa 1 miliardo di euro in meno. In grave difficoltà Per attutire il colpo gli assessori regionali hanno ipotizzato scenari diversi: aumento delle tariffe fino al 30% , riduzione di collegamenti, utilizzo di fondi "impropri", i cosiddetti Fas , che per loro natura andrebbero destinati agli investimenti e allo sviluppo e non al sostegno della mobilità. Tutte queste opzioni per evitare ciò che sarebbe inevitabile: in pratica il collasso dell'intero sistema dei trasporti locali. Così Mauro Zanini, vicepresidente nazionale di Federconsumatori : "In questo modo gli effetti della manovra si abbattono su milioni di pendolari già in grave difficoltà. Il quadro è pesantissimo e se non ci saranno correttivi, con l'immissione di nuove risorse, oggettivamente saranno i cittadini a pagare il prezzo più alto". È proprio al reperimento di nuove fondi che si sta lavorando. La partita si gioca tutta in ambito di Conferenza Stato-Regioni e il pressing di governatori e assessori si è fatto negli ultimi giorni più serrato: l'obiettivo è riuscire a "scucire" qualche risorsa dal disegno di legge sulla Stabilità, la vecchia Finanziaria, e dal decreto Sviluppo in discussione in Parlamento. Sergio Vetrella , assessore ai Trasporti della Campania e presidente della commissione Infrastrutture in sede di Conferenza Stato-Regioni ci conferma il lavoro in atto: "Insieme agli altri assessori regionali abbiamo chiesto l'istituzione di un tavolo con i ministri Tremonti e Matteoli per trovare una soluzione al problema dei trasporti. Se è vero che la maSPETTA E PAGA novra di quest'estate ha stabilito il saldo totale lasciando a ogni Regione la libertà di operare nei diversi settori, non c'è dubbio che la portata del taglio al trasporto pubblico locale è quella di più valore e consistenza". La tegola dei Fas In effetti nelle scorse settimane qualche segnale dal governo, in particolare da Tremonti, era arrivato. Permettendo l'utilizzo dei fondi Fas, cioè i fondi per le aree sottosviluppate, per tamponare i tagli decisi a luglio, il ministro dell'Economia sembrava voler lanciare una scialuppa di salvataggio alle Regioni con l'acqua alla gola. Peccato che in commissione Bilancio della Camera la norma (inserita al comma 5 dell'articolo 1 dal ddl di Stabilità) sia stata bocciata da un emendamento votato da una maggioranza inedita formata dall'Mpa, Udc, Fli, Pd, Idv e Api. Col senno di poi anche quelle Regioni, come la Toscana, che avevano messo in conto di attutire il taglio ai trasporti utilizzando 130 milioni di euro dei Fas non sono alla fine così dispiaciute. Preoccupate, sì. "La possibilità di utilizzare quei fondi, a parte che valeva solo per il 2011, era comunque criticabile perché avrebbe significato rinunciare alle risorse per gli investimenti e lo sviluppo", dice al Salvagente Luca Ceccobao , assessore ai Trasporti toscano. "Lo avremmo fatto obtorto collo solo per evitare di azzerare totalmente il servizio. Viste le ultime novità, noi diciamo: ottimo se quei fondi non si possono utilizzare, adesso però il governo deve impegnarsi a trovare altre risorse ". Da qui non si scappa. Anche se si cambia il "colore" della giunta. Ce lo conferma l'assessore Vetrella, esponente del Pdl: "La proposta di utilizzare i Fas è il segnale che il governo ha presente la drammaticità del problema. Ora bisogna trovare un'alternativa per non far cadere questa mannaia ". E non c'è tempo da perdere: "I tempi - prosegue - sono strettissimi: entro fine novembre bisogna trovare i soldi. Molti contratti di servizio con le aziende dei trasporti sono in scadenza e Trenitalia deve ridefinire il piano orario regionale, senza certezza di risorse è tutto bloccato". E poi l'affondo: "Il governo non può dire, da una parte, di non voler aumentare le tasse e poi con manovre di questa portata costringerci a mettere le mani nelle tasche degli

italiani. Non avremmo altra possibilità che aumentare le tariffe". I contraccolpi A essere preoccupati non sono solo assessori, cittadini e pendolari. Sul piede di guerra ci sono le aziende dei trasporti. All'indomani della bocciatura dell'uso dei Fas, Marcello Panettoni, presidente di Asstra, l'associazione che riunisce le aziende del trasporto pubblico locale, così commentava: "A questo punto è più che mai indispensabile che da qualche parte arrivi una risposta strutturale alla questione dirompente della diminuzione drastica delle risorse per il settore. Se così non fosse, vorrebbe dire una condanna a morte di un servizio essenziale che muove 15 milioni di cittadini al giorno". Tullio Tulli è direttore generale Anav, l'associazione di Confindustria che riunisce le aziende private del trasporto: per lui Fas o no è sempre una questione di bilanci da far quadrare. E il messaggio che lancia al governo è chiaro: "Chiediamo che la politica si assuma le sue responsabilità. Se si deciderà di lasciare invariati i tagli le aziende dovranno riorganizzarsi di conseguenza: con aumenti delle tariffe e riduzioni dei servizi. I contraccolpi ci saranno per i cittadini e per i lavoratori: è ovvio che con il 10% di attività in meno ci sarà bisogno del 10% di dipendenti in meno". regionale sui carburanti. In questo modo, con un aggravio anche di soli pochi centesimi al litro, si farebbe un'azione riequilibratrice e i sacrifici si distribuirebbero su tutti. Eppure verso questa misura c'è una preclusione ideologica a ulteriore conferma che al trasporto pubblico non si riconosce alcuna priorità". Accanto ai pendolari c'è Legambiente. L'associazione ambientalista lancia l'allarme: "Il taglio alle risorse per i trasporti pubblici prefigura effetti sociali e ambientali drammatici perché meno treni significa più auto in circolazione, città più congestionate e inquinate e ancora più disagi per i pendolari che già troppi ne soffrono su treni spesso vecchi e affollati".

### CHI NON CI STA NASCE IL PATTO DEI PENDOLARI

Come se non bastasse "lottare" quotidianamente con treni in ritardo, lenti e sporchi. Con un servizio già altamente carente. Il rischio, dal prossimo gennaio, è di trovarsi con meno collegamenti e tariffe più alte. I comitati dei pendolari sono in fibrillazione in tutta Italia: non ci stanno a "pagare" sempre loro, a essere le vittime sacrificali della crisi. E, per la prima volta, a settembre si ritrovati tutti insieme: i rappresentanti dei comitati di Lombardia, EmiliaRomagna, Friuli e Toscana, con adesioni da Liguria, Piemonte, Lazio, Umbria e Sicilia hanno sottoscritto il Patto dei pendolari italiani per tentare una lotta comune. All'unanimità hanno ribadito il "no netto ai tagli di risorse e servizi perché le soluzioni al problema di finanziamento al trasporto locale esistono e si tratta solo di applicarle da parte di chi ci governa", si legge in una nota. Giorgio Dahò è il portavoce del Coordinamento dei comitati pendolari della Lombardia e uno degli artefici del Patto: "I servizi locali sono sempre più penalizzati. Anche in quest'occasione non si vuole mettere sul tappeto la possibilità di trovare risorse diverse per riequilibrare la manovra. Una legge del 1990, per esempio, consentirebbe alle Regioni di introdurre un' accisa