

Treni e bus , rincari in vista "Troppi i tagli del governo"

Vedremo cosa succede a Roma, poi ciascuno si assumerà le proprie responsabilità». Quelle dello Stato chiamano in causa il finanziamento del trasporto pubblico locale nel 2012. Le responsabilità di Regione ed enti locali, in assenza di un miracolo, rimandano al rincaro dei biglietti: treni regionali, autobus urbani ed extraurbani. Una mossa di cui tutti farebbero a meno, quella evocata dal sindaco Fassino e dall'assessore regionale ai Trasporti Bonino durante il tavolo tecnico sulle infrastrutture. Una mossa obbligata, se il Governo - come pare -, l'anno prossimo taglierà del 70% la quota dei trasferimenti statali (pari al 25% delle risorse storicamente trasferite alle Regioni sul fabbisogno complessivo del trasporto). Tradotto in numeri, significherebbe passare dai 150 milioni del 2011 a meno di 50. Ecco perché, salvo cambiamenti di rotta, Regione, Comune e Provincia - decisi a dare battaglia in Conferenza StatoRegioni - dovranno metter mano alle tariffe. No comment sull'entità del rincaro, vincolato all'entità dei tagli ai trasferimenti da Roma. Anche così, l'ipotesi è concreta: lo dimostra il fatto che ieri è stata accennata pubblicamente, e per la prima volta, nell'incontro tra Cota, Fassino, Saitta, gli assessori Bonino (Regione), Lubatti (Comune) e Paolo Fioletta, direttore aree tecniche della Provincia. Non è stato l'unico tema trattato. Fatta salva la volontà di procedere con gli investimenti nelle infrastrutture, premessa da Cota e condivisa all'unanimità, i tre enti chiederanno al Governo che nelle prossime decisioni del Cipe venga data priorità alle opere inserite nell'intesa risalente al 2008: collegamento metropolitano con Caselle (compreso il tunnel sotto corso Grosseto); realizzazione delle stazioni Dora e Zappata lungo il Passante ferroviario; la stazione del San Luigi di Orbassano; il rinnovo del materiale rotabile. Un pacchetto di investimenti che il Governo si era impegnato a coprire con 300 milioni. Nel caso della stazione del San Luigi, Regione, Comune e Provincia anticiperanno i tempi finanziandola con 2 milioni di fondi regionali e parte delle compensazioni dell'inceneritore del Gerbido. Avvio lavori: inizio 2012. Nella stessa ottica, l'attenzione ai collegamenti, ripartirà il pressing su Roma per trovare risorse con cui finanziare la Tangenziale Est, corso Marche e la quarta corsia della Tangenziale Nord prossima alla saturazione: tre opere che valgono in totale due miliardi e mezzo. Una chimera, spiega Saitta, scettico sulla possibilità di contributi dal Governo, poco entusiasta della performance di Cap - la società partecipata da Regione e Anas delegata a indire le gare - e sempre più convinto che queste infrastrutture siano cantierabili subito, in autofinanziamento. L'ipotesi prevede di compensare il deficit di risorse pubbliche dirottando sui nuovi cantieri una quota dei pedaggi della tangenziale già in servizio (e già ammortizzata). L'allungamento delle concessioni di Ativa, in scadenza nel 2016, darebbe al sistema attuale un orizzonte di lungo periodo garantendo l'accesso al credito pubblico e privato, fondamentale per anticipare gli investimenti. Soluzione interessante, quella della Provincia, che però rischia di cozzare contro il principio della libera concorrenza. Lavori in corso anche sul fronte di Gtt, InfraTo e Agenzia per la Mobilità Metropolitana. Gli assessori dei tre enti sono stati incaricati di lavorare sugli assetti societari: dal perfezionamento del modello di InfraTo alle prospettive di Gtt, nella quale la Regione vorrebbe entrare con riferimento al trasporto su ferro, fino all'Agenzia per la Mobilità da ripensare in chiave regionale.