

## Tagli bus , il Comune reintegra altri 25mila chilometri di linee

TRASPORTO PUBBLICO. Comune pronto a reintegrare altri 25mila chilometri di linee degli autobus, che si aggiungeranno ai 70mila già rifinanziati in seguito al taglio di 350mila chilometri di percorrenze, per l'estate, in città. Questa riduzione - unita al concomitante aumento del prezzo del biglietto da 1,10 a 1,30 euro - aveva scatenato disagi e proteste nei cittadini utenti. Oggi la Giunta Tosi, che aveva dato mandato all'assessore alla mobilità Enrico Corsi di verificare con Atv quali corse si potevano rinforzare ulteriormente soprattutto in Borgo Venezia e in altri quartieri nelle ore di punta, dovrebbe decidere lo stanziamento. Il chilometraggio potenzialmente finanziabile si aggirerebbe appunto sui 25mila chilometri, in particolare per le corse da e verso Borgo Venezia, San Michele Extra, zona Porta Vescovo, San Massimo, Bassona, Croce Bianca, ma anche su altre tratte, nelle ore di maggiore utilizzo. Proprio come aveva chiesto l'Amministrazione. Sulla base delle indicazioni fornitegli dal direttore generale dell'Atv Stefano Zaninelli, l'assessore Corsi porterà oggi la proposta in Giunta, per valutare come intervenire. Se si calcola un euro e 80 centesimi al chilometro, la somma dovrebbe aggirarsi sui 45mila euro (erano stati 126mila per i 70mila chilometri già rifinanziati nei giorni scorsi). A CONTI FATTI, con 95mila chilometri reintegrati (70mila più 25mila) Palazzo Barbieri avrà rifinanziato un quarto dei chilometri ridotti inizialmente per l'estate, in seguito agli ultimi tagli di trasferimenti dalla Regione. Ce n'erano stati anche negli anni scorsi, di tagli, per un milione 250mila euro, e Verona potrebbe recuperarli dopo la sentenza del Tar Veneto che ha dato ragione ad Atv, Comune e Provincia, sui criteri di trasferimento, sempre che la Regione non si appelli al Consiglio di Stato, com'è probabile. Il Comune stesso, va ricordato, in particolare con il sindaco Tosi ma anche con Corsi, qualche settimana fa aveva rivolto appunti ad Atv, dicendo che aveva un po' sottovalutato l'impatto dei tagli e che non è stato opportuno concentrare tutti i tagli di corse nei mesi estivi. L'Atv, però - che proprio ieri ha annunciato che per colpa dei "portoghesi" che non pagano il biglietto non entrano nelle sue casse due milioni all'anno - e anche il Comune hanno sempre ribadito che Verona, rispetto ad altre città e province, è sempre stata penalizzata. Verona infatti incassa l'11,6 per cento dei fondi regionali (nel 2012 sono 253 milioni), più o meno un quarto di quanto riceve Venezia. Oltretutto, stando a dati del 2010 diffusi dall'Asstra, l'Associazione nazionale che raggruppa le aziende di trasporto pubblico, il contributo medio pro capite del Veneto per il trasporto pubblico è di 58,20 euro, a fronte di una media nazionale di 71,93. Il contributo medio destinato a ogni veronese è di 36,43 euro, quindi 21,77 meno della media veneta, e 35,50 euro sotto la media nazionale, quindi metà. La provincia di Venezia ottiene il 108,7 per cento della media nazionale, mentre Verona ha il meno 49,36 per cento. Questo squilibrio, però, così tanto stigmatizzato in particolare da Verona, potrebbe però ridursi presto. La commissione tecnica regionale (due dirigenti del settore trasporti della Regione più i 14 rappresentanti delle aziende dei sette Comuni capoluogo e delle sette Province più i tre delle associazioni di categoria) si è riunita ieri per definire i nuovi criteri per destinare i fondi. «Stiamo lavorando per un sistema di distribuzione più equo, il più oggettivo possibile», dice il presidente di Atv Massimo Bettarello, reduce dalla commissione, «e presto saremo in grado di sottoporre a Comune e Provincia questo sistema. Il processo è iniziato, finalmente». Il metodo deve individuare un valore che tenga conto delle esigenze di mobilità di un territorio, ricavabili dal numero di spostamenti moltiplicato per la distanza. I dati di riferimento sono quelli del Censimento 2001, aggiornato, da cui si ricaverà un coefficiente, e poi il numero di abitanti, studenti, lavoratori e turisti che usano mezzi pubblici. «Da questo calcolo complesso si ricavano delle matrici», aggiunge Bettarello, «che consentono di definire le esigenze di un'area e quindi quanti soldi pubblici servono».