

**Trasporto locale e risorse - Treni dei pendolari. Decreto del governo, arrivano 5 miliardi. A fine mese il decreto con premi alle regioni virtuose. «Le Regioni più virtuose verranno premiate e quelle meno efficienti verranno penalizzate»**

ROMA I pendolari in Italia sono 2 milioni e 903mila. Certifica il Censis che c'è stato un incremento di un milione di unità negli ultimi 5 anni. Quali le ragioni di questo boom? La deurbanizzazione prima di tutto: la gente se ne va dalle città (affitti alti e alto costo della vita) e si trasferisce nei piccoli centri. Poi va in città a lavorare e per farlo si avvale dei mezzi di trasporto locali, autobus o treni per lo più. Ma le vie ferrate e i treni sono rimasti gli stessi di dieci e più anni fa, sia per quantità che per qualità. E proprio qui nasce l'intoppo. Quello che porta ad assistere quotidianamente a spettacoli di lamentele, disagi, proteste, sit-in da parte di chi paga il biglietto e non vuole essere trattato come un passeggero di serie B.

## IL DECRETO

Tutta la materia del trasporto pubblico locale è in mano alle Regioni. Sono le Regioni che ottengono il trasferimento di risorse da parte dello Stato e che devono poi provvedere a fare i contratti di servizio. Ora qualcosa qui sta cambiando. Ce lo racconta Sergio Vetrella, assessore ai Trasporti della Regione Campania e coordinatore della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni. Dice Vetrella che «la legge di stabilità ha creato per il Trasporto pubblico locale un fondo nazionale pluriennale di 4 miliardi e 930 milioni di euro». La parte dedicata alle Ferrovie è di 1,6 miliardi e il resto va per gli altri mezzi di trasporto. Comunque, quasi cinque miliardi per tutto il comparto è una bella cifra. Dice ancora Vetrella che presto, «entro la fine di gennaio, un decreto del Presidente del Consiglio chiarirà come mettere in atto alcuni articoli della legge di stabilità». Poi qualcosa l'assessore si lascia sfuggire: «Sarà presumibilmente riaffermato con forza il criterio della premialità e della penalità. Le Regioni più virtuose verranno premiate e quelle meno efficienti verranno penalizzate. Sulla base di questo decreto tutte dovranno procedere a una riprogrammazione dei trasporti sul proprio territorio». Gli esempi che fa l'assessore sono classici: «Se c'è un treno da 500 posti e quel treno lo prendono solo 10 persone non va, non può andare. La Regione deve trovare una soluzione alternativa». Tipo sopprimere il treno e mettere dei bus sostitutivi. Altra considerazione: «Il decreto sosterrà che è necessario incrementare il rapporto tra ricavi e costi. L'incasso per la vendita dei biglietti rispetto al costo di base del trasporto deve essere incrementato anno dopo anno». Tradotto, significa che i costi dei biglietti dei treni locali dovranno aumentare. Detto così è facile. Ma chi glielo va a spiegare ai pendolari del Roma-Nettuno che l'altro giorno sono stati scaricati in mezzo alla Nettunense e si sono dovuti fare un chilometro e mezzo a piedi perché il treno si è fermato e non è più ripartito che prossimamente potrebbero vedersi anche aumentato il costo del biglietto? E in base a quali metodi e criteri certi si stabilirà la premialità e la penalità, la linea di confine tra virtù e peccato? La Lombardia, cioè la Regione dove i trasporti pubblici funzionano meglio vedrà forse incrementato il divario (economico) con le già indebitate Campania e Lazio, Regioni dove sarà difficile invertire la rotta con un solo colpo di dadi per seguire un cammino più virtuoso? E le Regioni più ricche continueranno ad essere le più premiate e quelle meno ricche verranno pure penalizzate? Si registrano infatti, a questo proposito, già diffusi mugugni e brontolii tra le Regioni del Nord e quelle del Sud. Vetrella invece non la pensa così, pensa positivo e dice: «Fino ad oggi i pendolari hanno subito un regime di sostanziale monopolio che ha comportato un servizio non efficiente perché non ci sono stati reali investimenti. Ora per la prima volta questo fondo pluriennale per i trasporti locali consentirà di fare nuovi investimenti. Tutte le Regioni potranno finalmente organizzarsi e indire nuove gare e liberalizzare i trasporti. Oggi è di fatto impossibile penalizzare chicchessia se ci sono treni sporchi o che arrivano in ritardo».

## LE FERROVIE

Tuttavia l'idea che la liberalizzazione basti a far andare meglio le cose fa sorridere di sbieco le Ferrovie dello Stato. L'amministratore delegato Mauro Moretti sbottò qualche giorno fa: «Sono le Regioni che decidono che tipo di servizio chiedere, quanti treni, che tipo di carrozze, le tariffe. Noi facciamo l'offerta migliore per il tipo di servizio che la Regione ci chiede ma è difficile pensare di fare un servizio di qualità se i soldi non ci sono». Nord contro Sud, Ferrovie contro Regioni, pendolari contro Ferrovie. A giorni il decreto che dovrebbe pacificare. Il decreto dei miracoli.

