

OPERAZIONE

-50%

GENNAIO


**CARBURANTE E RATA
TI COSTANO LA METÀ.**
CORRIERE DELLA SERA


TARIFFE E INTEGRAZIONE, LA SFIDA

tagli insensati per il trasporto

La costante crescita dei passeggeri del sistema della mobilità pubblica della città dimostra che quando le infrastrutture sono di qualità la domanda di trasporto cresce. Il merito di questo risultato è tutto da ascrivere alla metropolitana. Una infrastruttura moderna, efficiente ed attrattiva, come è tipico trovare in molte delle città europee anche di piccola e media dimensione. Ma mentre pensavamo di celebrare questo successo ha preso la scena l'ipotesi di un taglio ai trasferimenti che sulla carta potrebbe essere del 10%. Su base regionale si sta discutendo di un taglio di oltre 150 milioni di euro su un totale di 850 milioni circa di trasferimenti complessivi. In una Regione già sottofinanziata per quasi 300 milioni di euro e per una città come Brescia che è da più di un anno in attesa di un adeguamento dei trasferimenti per la metropolitana, l'impatto di questo taglio potrebbe risultare letale, oltre che ingiustificato. Solo in Italia gli investimenti in infrastrutture e in servizi di trasporto pubblico di massa sono finiti così in fondo nell'agenda delle priorità strategiche, insieme alle risorse necessarie per sostenerle. Il risultato è che la qualità dei servizi è calata e il livello di soddisfazione degli utenti è tra i più bassi d'Europa. Nel settore ferroviario la realizzazione dei 1.000 km dell'Alta velocità ha rappresentato una rivoluzione importantissima. Quello di cui ci si è però dimenticati sono i 16.000 km della rete ferroviaria su cui ogni giorno viaggiano i pendolari, anche della nostra città. Nel settore ferroviario si calcola che per fare il salto di qualità di cui il settore ha bisogno servirebbero 1.000 nuovi treni. Ma se le tariffe e le risorse pubbliche italiane sono la metà di quelle praticate e investite in Francia e Germania e la durata degli affidamenti non è sufficientemente lunga, nessun operatore può essere in condizioni di finanziare il piano degli investimenti che servono per colmare i nostri gap. Questo è un classico problema di trade-off tra opzioni alternative, e l'Italia rispetto agli altri Paesi europei ha scelto il lato sbagliato. Fatto da basse tariffe, pochi investimenti, frammentazione degli operatori, scarsa attrazione del capitale di rischio. Tutto questo significa che dalla crisi del trasporto pubblico del nostro Paese potremo uscire solo se sapremo rivedere alla radice il suo modello di finanziamento, ancora troppo dipendente dalla sola mano pubblica e frenato da logiche dipendenti da un patto sulle tariffe ormai insensato. continua a pagina 5

Troncatti Pierluigi
Pagina 01

(16 dicembre 2014) - Corriere della Sera