

Due pendolari su 3 a Milano in auto «Potenziare il trasporto pubblico»

Il gennaio nero dello smog ha fatto il miracolo: mamme di destra e di sinistra insieme per chiedere una città più salubre. Ma qual è la strada per rompere l'assedio dello smog e del traffico? Un punto sembra chiaro: mentre i milanesi prendono i mezzi più o meno come gli abitanti delle grandi città europee, i pendolari che vengono da fuori preferiscono la macchina almeno in due casi su tre. Un'indagine dell'Agenzia milanese per la mobilità ha certificato che i pendolari dell'hinterland usano per il 9,8 per cento il metrò, per il 6,2% tram e bus, per il 17% il treno. Ma il grosso - poco meno del 70% - usa l'automobile. Dentro ai confini della città, invece, il 45% dei milanesi sceglie bus, tram e metrò, un altro 45% l'auto. Ai pendolari dell'hinterland l'ex assessore alla Mobilità di Milano, Edoardo Croci, dà volentieri una scusante: «Un conto sono i mezzi pubblici dentro Milano. Un altro il servizio per chi viene da fuori». Milano è la più straordinaria calamita per pendolari d'Italia. Basti pensare che ogni giorno 576 mila auto varcano il confine del Comune. La maggioranza in ingresso: 450 mila. «Negli ultimi anni non sono mancati grandi investimenti infrastrutturali. Ma bisogna fare di più - fa il punto Croci -. Bisogna integrare la rete del metrò con quella ferroviaria suburbana. Ecopass nacque ristretto all'area dei Bastioni perché se avesse interessato un'area più ampia la rete ferroviaria intorno alla città non avrebbe retto». «Calma - interviene Raffaele Cattaneo, assessore ai Trasporti della Regione -. Il trasporto dei pendolari su ferro in Lombardia è in forte crescita grazie anche agli investimenti che abbiamo fatto. Dal 2000 in poi siamo passati da 400 a quasi 600 mila viaggiatori. Più 50 per cento. E se Ecopass fosse stato allargato, forse a non reggere sarebbe stato il servizio in città». «Di certo la mancata integrazione tariffaria tra i vari gestori non aiuta i pendolari. Chi viene da fuori paga di più un servizio peggiore», fa presente Angela Alberti, segretario generale dell'Adiconsum della Lombardia. Ma la Regione non ci sta. «Il problema esiste - ammette Cattaneo -. Ma alla fine l'integrazione tariffaria non si è fatta per colpa delle resistenze di Atm». A conti fatti, la questione cruciale del trasporto pubblico resta quella delle risorse. Atm finanzia il servizio al 50% con soldi pubblici. Quando si parla delle ferrovie lombarde la percentuale sale al 64%. Insomma: senza soldi pubblici non ci sono treni né ferrovie. Alla politica decidere in quali quote il sistema deve essere a carico della collettività o solo di chi sale sui mezzi.