

La manovra e i tagli ai trasporti - Trasporto pubblico, chi taglia non fa che aggiungere costi

Sono due ottime ragioni perché chi ha in mano le redini del governo metta il trasporto pubblico tra le priorità assolute. E invece che succede? A Roma, nel vorticoso caos che ha contrassegnato il concepimento e il parto della famigerata manovra economica, su una sola cosa non hanno mai avuto dubbi: i tagli al trasporto pubblico. Solo in Lombardia, dopo i 90 milioni già decurtati lo scorso anno, si profila ora un nuovo colpo di scure da 250 milioni. Si tratta di un vero e proprio massacro, che costringerà le aziende (da Atb a TreNord) a eliminare alcune corse, ridurre tratte, allungare le frequenze, rinviare o cancellare del tutto gli investimenti. Non ci sono alternative, specie dopo che si è già agito pesantemente anche sull'altro versante delle entrate. In questo 2011 gli utenti si sono visti aumentare il prezzo del biglietto in due occasioni nel giro di pochi mesi (tra il 15 e il 20% a seconda delle città). Se il fondo del barile è stato raschiato fino a renderlo sottile come un foglio di carta, non esiste altra via d'uscita che un soprassalto di buon senso che induca i governanti romani ad una sana retromarcia. La posta in gioco va al di là delle decine o centinaia di milioni sul tavolo. C'è un costo occulto, difficile da quantificare, che non va sottovalutato. Più traffico privato significa città e paesi più "incasinati". Ma anche inquinati. Lo smog non è a costo zero. Si traduce in malattie, come certificano tutti gli studi epidemiologici, e quindi in necessità di cure. E chi paga tutto ciò? Il sistema sanitario, cioè lo Stato, ergo tutti noi. Il taglio inferto da un lato ritorna, con gli interessi, su un altro versante. Ne vale la pena? No di certo, e ne devono essere più consapevoli anche gli amministratori degli enti locali. Perché nemmeno loro, e ci riferiamo tanto per non andare troppo lontani alla Regione e alla Provincia e al Comune di Bergamo, hanno mostrato in questi ultimi anni di credere più di tanto alla valenza non puramente economica del trasporto pubblico. A Milano, per esempio, si è data più importanza ai treni che agli autobus, peraltro con manovre societarie (l'ultima è la creazione di TreNord) utili forse più a creare posti di sottogoverno che a far funzionare davvero il sistema. A Bergamo, invece, il timore di mettere in discussione un modello di trasporto che vede ancora al centro il mezzo privato ha impedito di varare provvedimenti che, senza sconvolgere alcunché, favorissero una seppur lenta e graduale inversione di tendenza. Eppure, il gradimento fatto riscontrare dal Tram delle Valli dimostra come a fronte di un servizio comodo, rapido e puntuale la risposta va perfino al di là delle più rosee aspettative. Quella è una lezione che dovrebbe spingere ad applicare, con tutti i correttivi del caso, l'esperienza anche agli autobus. Come? Con l'istituzione di corsie protette o preferenziali, così da consentire al mezzo pubblico di viaggiare a velocità superiori a quelle dell'auto. Solo così si creano le condizioni per rendere appetibile un servizio. Solo così, favorendo al contempo la possibilità di lasciare la vettura in aree di sosta al capolinea di grandi direttrici di traffico, si offre al cittadino la possibilità di modificare consolidate abitudini. Anche questo significa difendere e valorizzare il trasporto pubblico. Opporsi ai tagli è sacrosanto. Purché non ci si dimentichi di ciò che ciascuno, al proprio livello, può fare per il medesimo obiettivo.