

È ora di investire sui trasporti pubblici

IVAN BERNI

POTREMMO chiamarla la parabola del piccolo miracolo e del grande equivoco. Dove il miracolo è che negli ultimi mesi il carrozzone di Trenord ha aumentato le corse e migliorato la puntualità dei treni, raggiungendo l'83% con un ritardo inferiore ai cinque minuti. E il grande equivoco è pensare che a questo miglioramento ne possano seguire altri, visto che oltre la metà dei convogli in servizio ha in media 33 anni di vita e fra questi un centinaio sfiora il mezzo secolo, essendo entrati in servizio nel lontano 1969. I dati pubblicati ieri da Repubblica Milano fotografano effettivamente una situazione straordinaria, che rappresenta insieme una grande opportunità da cogliere o l'affaccio sull'orlo del burrone per il trasporto pubblico su rotaia in Lombardia. Il nuovo amministratore delegato di Trenord Cinzia Farisé, in carica dal dicembre 2014, non solo è riuscita nella titanica impresa di risvegliare il moribondo, ma di restituire efficienza al servizio. Al punto da coprire al meglio l'impegno straordinario per Expo, stupendo addirittura il commissario Sala e lo stesso governatore Maroni. Che per questo a metà agosto ha tributato a Trenord un solenne e pubblico encomio. Ma non è vero che tutto va bene. Anzi, ed è la stessa Farisé a tirare il campanello d'allarme, senza un rapido e massiccio aggiornamento del materiale rotabile e senza investimenti sulle linee, ormai saturate, il miracolo rischia di trasformarsi in un boomerang. Perché nella mobilità lombarda sta avvenendo quel che (quasi) nessuno si aspetta: fino a non molto tempo fa: il trasporto pubblico aumenta e al contempo cala il trasporto privato.

SEGUIE A PAGINA VI

Più treni meno strade

<DALLA PRIMA DI MILANO

IVAN BERNI

È UN CAMBIO di paradigma che la crisi del 2008 ha accelerato e reso più evidente: l'auto privata si usa sempre meno nei tragitti casa lavoro e anche negli spostamenti urbani. Se car sharing e bike sharing stanno rappresentando una alternativa sempre più estesa in città, per i pendolari l'opzione principale è il treno. Lo dicono chiaramente i dati della stessa Trenord: in quattro anni le corse erogate sono aumentate del 20%. E tutto lascia pensare che il trend si confermi per i prossimi anni. Chi prende il treno lo fa per scelta economica, per comodità e per rapidità. Ma è del tutto evidente che treni antidiluviani, senza aria condizionata, congestionati, scomodi e soggetti a inevitabili guasti (e quindi a ritardi) non possono far fronte a una domanda in tumultuosa crescita e sempre più esigente in fatto di qualità.

Il punto è dunque politico e riguarda la Regione e anche Palazzo Marino: per il trasporto pubblico è finita la stagione della scure, occorrono investimenti consistenti nella consapevolezza che non si può tornare indietro, al dominio del traffico privato e alle conseguenze in termini di inquinamento, congestione urbana, asservimento del territorio che una simile regressione comporta. Palazzo Marino questa lezione sembra averla compresa, e tuttavia lascia la sola Atm a reggere il peso degli investimenti sul rinnovo di tram, bus e metrò. Mentre la Regione è sideralmente lontana dal comprendere che la cura del ferro, per la Lombardia, è garanzia di competitività e di sostenibilità. Maroni è ancora convinto che il passaporto della modernità passi solo per le autostrade, di cui vaneggia uno sviluppo di altri 200 chilometri. Qualcuno dovrebbe portarlo in gita su quel gioiellino della Brebemi, costata 2,43 miliardi: a un anno dall'inaugurazione ci transitano 27mila veicoli al giorno, contro i 60mila previsti.

Un tragico errore di valutazione, che alle pubbliche casse, quest'anno, è costato altri 320 milioni. Per evitare il fallimento del concessionario privato.

REPRODUZIONE RISERVATA