

Bus, dopo i tagli gli aumenti

«Serve un patto di sistema»

Le reazioni. I sindacati: ai trasporti occorre stabilità, regole e risorse certe. I consumatori chiedono più coinvolgimento. «Rischio di una disaffezione»

FAUSTA MORANDI

Dal 2010 al 2014, i chilometri percorsi dagli autobus extraurbani in provincia di Bergamo sono calati del 5%, da 16,1 a 15,3 milioni. E, guarda caso, della stessa percentuale sono scesi i passeggeri: da 16,2 a 15,4 milioni. Il calo più pesante, in un sistema che ha cercato di tutelare le corse scolastiche, lo si è visto sul fronte dei biglietti (più che sugli abbonamenti), con un crollo che quindi riguarda soprattutto chi del mezzo pubblico fa un uso occasionale: -21%.

Certo, i fattori in gioco sono tanti: da tener presente c'è purtroppo anche l'aumento dell'evasione registrato in questi anni (che le aziende hanno cercato di contrastare con maggiori

controlli, anche attraverso la presenza di guardie giurate), oltre al cambiamento nelle abitudini di mobilità. Ma di certo quel che appare è che un servizio progressivamente rosicchiato dai tagli (e nel contempo rincarato: gli ultimi aumenti, proprio per evitare altre riduzioni di corse, scatteranno dal 1° aprile) difficilmente incoraggia nuova utenza, in un circolo vizioso che finisce per pesare anche in termini di qualità dell'aria.

«Ognuno faccia la propria parte»

Come si fa fronte a tutto questo? Per i sindacati la strada passa anche da un «patto di sistema tra aziende, Provincia, Regione e organizzazioni sindacali - spiega Luca Stanzone, della Fit Cgil -. La crisi di finanziamenti al settore è un problema generale che non possiamo trattare di anno in anno con soluzioni diverse. Per almeno tre anni, occorre certezza di regole e risorse. La Regione ha fatto almeno uno sforzo sui finanziamenti. Ma non c'è un solo soggetto che deve intervenire; ognuno deve fare la

propria parte, in una prospettiva di medio-lungo periodo». «Va ridisegnato il contesto di rete; la nuova gara, con il bacino unico, potrà aiutare - concorda dalla Fit Cisl Renato Lorenzi -. È vero che qui le tariffe sono più basse che nel resto d'Europa; gli aumenti devono però servire a rispondere alle esigenze dei cittadini». Già nei mesi scorsi i sindacati avevano dato la loro disponibilità a ragionare insieme su eventuali razionalizzazioni, tema su cui torna Giacomo Ricciardi, della Uil Trasporti: «Personalmente credo sia meglio lavorare su questo, anziché aumentare le tariffe per gli utenti».

Nei mesi scorsi Via Tasso aveva lanciato l'idea di un osservatorio sul trasporto pubblico, e a novembre aveva promosso gli Stati generali. Da allora, però, il confronto pare rimasto un po' al palo. Tema sollevato anche dalle associazioni dei consumatori: «Veniamo poco coinvolti nella discussione, e questo è un primo dato negativo - rileva da Adiconsum Eddy Locati -. Il presidente della Provincia aveva promesso

una commissione su questi temi, ma stiamo ancora aspettando». Argomento condiviso da Umberto Dolci di Federconsumatori: «Sarebbe utile poter parlare dei problemi. Il trasporto pubblico ha bisogno di risorse, e questo significa rinunciare ad altre cose: bisogna riflettere insieme. Non credo comunque che l'aumento tariffario di per sé risolva le cose, anche perché queste misure rischiano ogni volta di innescare un calo della domanda: chi può fare a meno del pullman, fa i suoi calcoli e si organizza diversamente».

La velocità commerciale

Dolci comunque non è contrario a prescindere a modifiche tariffarie, ma «a questo deve accompagnarsi un miglioramento tangibile del servizio». E poi rimane l'annosa questione della «velocità commerciale del trasporto pubblico: l'accesso alla città è lento, ci vuole il coraggio di scelte anche impopolari. Si potrebbe ragionare anche su corsie preferenziali "a tempo"».

■ Dal 2010 al 2014
800 mila
chilometri in meno.
Passeggeri
diminuiti del 5%