

## **TRASPORTO PUBBLICO: la voce di un utente convinto**

*di Luigi Livi (23.09.2006)*

### IERI E OGGI

Viaggiare appartiene all'indole umana: dalla carrozza all'aereo, dal taxi al bastimento e alla bicicletta sul treno, da sempre l'uomo ha dovuto colmare le distanze che lo separano dal lavoro, dagli affetti e da ogni altra esigenza socio-economico-cultural-monumentale. Garantire il diritto allo spostamento è un elemento di civiltà; il trasporto pubblico è dunque civiltà.

Al tempo in cui i mezzi di trasporto privati erano quasi inesistenti, indispensabile era una pubblica struttura di mezzi collettivi. Ecco inventata la diligenza, la corriera, l'auto pubblica di piazza, il vaporetto: tutti a bordo, con biglietto in mano e bagaglio al seguito!

Poi è venuto il boom: chi produceva automobili scoprì di avere anche necessità di venderne molte e chi trafficava con gli idrocarburi doveva affrettarsi a trovare accaniti consumatori. Fu così che scatole d'acciaio hanno cominciato ad invadere copiosamente e rumorosamente la nostra penisola, sempre più fitte e minacciose, sempre più grandi e veloci, sempre più tragicamente indispensabili.

Dove è finito il trasporto pubblico?

Con vie, strade, piazze e campi che pullulano di auto come giganteschi formicai, quale spazio resta per quei tristi e semi-vuoti torpedoni o per qualche arrugginito interregionale? C'è ancora qualcuno che, sprovvisto di un'auto propria, abbia ancora la necessità di salirvi? Tolti i neonati, gli anziani infermi e qualche senegalese appena arrivato, tutti possiedono una o più automobili, e sono ben felici di gettarsi nel formicaio a cercare la libertà, bruciando quelle ultime gocce di petrolio rimaste.

Serve ancora a qualcuno il trasporto pubblico?

Regioni, province e comuni si lagnano per i costi che le concessioni di linee ai privati comportano; i privati incassano ma si lagnano per i costi di carburante, manutenzione, dipendenti, gomme, macchinette obliterate, scope e detersivi, pelli di daino ecc.; la collettività, pagante e scontenta, continua a pagare – senza sapere con esattezza quanto, come, a chi e perché – e a tenere in caldo lo scontento.

Dunque potremmo eliminare il trasporto pubblico: costa, scontenta e non serve, visto che tutti hanno la loro macchina da cavalcare radiosi per le sconfinite praterie d'asfalto del nostro stivale.

### IL ROVESCIO DELLA MEDAGLIA

Anche il mezzo di trasporto privato grava economicamente sulla collettività:

- 1) un litro di carburante ha un prezzo che supera l'euro. Evitando di mangiare e di vivere, potremmo anche acquistarne mille litri in un mese ma per poter continuare a mangiare e vivere siamo costretti – già da molto tempo – a umiliarci e scendere sotto i duecento litri. Ciò nonostante abbiamo bruciato gran parte dei giacimenti. Cosa faremo quando, consumato tutto il petrolio per i nostri gioiosi scorrazzamenti al profumo di ossido di carbonio, non avremo energie per le industrie e calore nelle nostre case? Quanto ci costerà cercare di far fronte al problema?

Le formichine d'acciaio su quattro ruote, sempre più stabili e sicure, hanno bisogno di strade: sempre di più, sempre più grandi, sempre più belle e che sempre di più devono essere riparate, attrezzate, rotatoriate, controllate, de-semaforizzate.

Quanto costa ciò? Chi paga, come e perché?

2) Le formichine d'acciaio brulicano fitte-fitte e a volte, pur sofisticate nelle loro apparecchiature, si scontrano. A fronte di oltre settemila morti l'anno – che non pesano economicamente sulla collettività se non per le pratiche legali – si parla di 300 mila feriti. Proviamo a pensare al grosso onere economico collettivo che essi comportano: pronto soccorso, degenze, medicine e poi invalidità, inabilità, immobilità e quant'altro crei disagio nel normale svolgimento delle nostre normali giornate di una vita normale in un paese normale.

Quanto costa ciò? Chi paga, come e perché?

3) Le formichine con le ruote, nel correre gaie, sbuffano: alcune lo facevano in modo assai vistoso con fumi azzurrognoli o neri ma sono state prontamente schiacciate; tutte le altre continuano a farlo, ma in modo discreto. Nessuno se ne accorge se non i nostri polmoni i quali – come da copione – trasmettono in tutto il corpo, attraverso il sangue, quelle gradevoli sostanze a contatto con le quali alcune cellule, incazzandosi, diventano tumorali. E giù costi collettivi per visite, degenze, interventi chirurgici, costosissime chemioterapie e poi invalidità, inabilità e immobilità, di cui l'ultima – la bara – è la meno dispendiosa e forse anche meno dolorosa.

Quanto costa ciò? Chi paga, come e perché?

4) Come se non bastasse, le nostre formichine fumose, oltre a costare e a consumare, si auto-consumano: dopo qualche anno si deteriorano al punto di doverle sostituire ma purtroppo non fino al punto di biodegradarsi. Dunque, al tempo stesso, da un lato consumiamo il pianeta per costruire macchine e dall'altro lo insozziamo con i resti delle stesse appena passano di moda o singhiozzano un po' nelle stagioni fredde. La collettività ci ha perfino incoraggiati finanziando la rottamazione!

Quanto costa ciò? Chi paga, come e perché?

## CONCLUSIONI

Se nel passato il trasporto pubblico aveva come obiettivo trasportare chiunque lo desiderasse verso le mete desiderate, ora non più: ognuno può andare autonomamente dove vuole. L'unica ragione che possa ancora giustificare l'esistenza (e i costi collettivi) del trasporto pubblico può essere, forse, la necessità di sfoltare il formicaio d'acciaio di cui sopra:

- un trasporto pubblico che costringa ogni cittadino, con dolci e suadenti offerte, a lasciare le proprie auto chiuse e ferme;
- un trasporto pubblico progettato a misura del cittadino e non del vettore, con orari compatibili con gli spostamenti delle persone, più che pensati a completare il servizio dei propri dipendenti;
- un trasporto pubblico puntuale almeno nelle partenze dal capo-linea;
- un trasporto pubblico che mantenga dei prezzi accattivanti, o comunque ragionevoli, che mai lascino al potenziale utente la possibilità di confrontare le spese del biglietto con il carburante della propria auto.

## DOMANDE CHE SORGONO SPONTANEE

Il giorno in cui gli enti pubblici si troveranno a rinnovare le concessioni, non sarebbe opportuna una gara d'appalto su precise e circostanziate richieste di servizio, definendo (da parte dell'ente stesso) percorsi, corse e orari? E per definire ciò non si potrebbe studiare la complessa questione alla luce delle realtà esposte nel presente scritto?

## SPERANZE

Riorganizzare il trasporto pubblico è difficile ma non impossibile; soprattutto è economicamente vantaggioso per la collettività, a condizione che sia chiaro e condiviso l'unico obiettivo ancora perseguibile: ridurre il numero di auto per migliorare la vita, di tutti.