

Ritardi, cavilli e milioni non spesi Così i trasporti sono andati in tilt

In sofferenza soprattutto i mezzi pubblici delle grandi città. Tra le cause gli ingressi nelle scuole non scaglionati a sufficienza

di Emanuele Lauria e Giovanna Vitale

ROMA - Alla fine pure Giuseppe Conte, nella cornice solenne di Montecitorio, ha dovuto ammettere che qualcosa è andata storta: «C'è un'oggettiva difficoltà ad assicurare il distanziamento sui mezzi di trasporto». Anche sul suo smartphone, d'altronde, sono rimbalzate le immagini di bus e metropolitane pieni, con i passeggeri accalcati nelle ore di punta. Immagini che fanno a pugni con l'esigenza di frenare la curva dei contagi che ha cominciato a crescere esponenzialmente da fine settembre in poi, da quando cioè un esercito di otto milioni di studenti si è rimesso in movimento, accanto ai lavoratori già in attività dopo le ferie. Questa è la storia del pericoloso flop dei trasporti pubblici, che ha contribuito a provocare l'attuale stato di semi-lockdown e che ha generato uno scontro fra il governo e le autonomie locali. Ma cosa è successo esattamente?

I 180 milioni non spesi

È vero, come dice il premier, che il governo ha stanziato a fine agosto 300 milioni per potenziare i servizi di trasporto e che le Regioni, al momento, ne hanno spesi solo 120. Fondi che però sono stati materialmente ripartiti due mesi dopo, con un decreto attuativo firmato venerdì scorso. In ogni caso, in forza di impegni e anticipazioni, quei soldi sono stati

impiegati per 4 mila nuove corse: impossibile acquistare bus nuovi in breve tempo, sono stati utilizzati 2 mila bus forniti da privati. Eppure ciò non è bastato a evitare l'emergenza. Perché il potenziamento è avvenuto principalmente su tratte extraurbane e nei piccoli centri, mentre non è servito ad alleggerire le corse nei capoluoghi, dove più forte è la domanda di mobilità.

La beffa dei bus turistici

Uno dei problemi emersi, sin da subito, è la difficoltà di impiegare i mezzi turistici assicurati dai privati per le corse ordinarie nei centri urbani: la loro conformazione impedisce accessi e uscite veloci dai bus. In realtà, è solo una parte della questione. Perché un altro affollamento - quello normativo - è stato d'intralcio:

nessuno, a inizio settembre, nel mettere a disposizione i 300 milioni per i trasporti ha pensato di eliminare una disposizione precedente che vincolava l'utilizzo delle somme al fatto che le linee, prima del Covid, facessero registrare un grado di utilizzo superiore all'80 per cento della capienza. Un cavillo che, denunciavano diversi governatori, ha limitato la possibilità di intervento.

Il nodo autonomia scolastica

Ma lo scoglio più alto si è rivelato lo scaglionamento degli orari di ingresso e di uscita dalle scuole. «Il vero problema è che le aziende di trasporto non sono mai riuscite neppure a conoscere la domanda di mobilità», sintetizza Andrea Gibelli, presidente di Asstra, l'associazione che rappresenta il 95 per cento del Tpl urba-

no in Italia: «Ogni scuola, nel passaggio dall'orario provvisorio a quello definitivo, si è organizzata a modo proprio, con comunicazioni inesistenti o tardive a chi gestisce i collegamenti. L'autonomia scolastica è sacra - osserva Gibelli - ma in questo periodo di emergenza tutti stanno rinunciando a qualcosa. Forse chi sovrastimando al mondo della scuola avrebbe potuto fare di più per assicurare un coordinamento». Ma almeno sino a metà ottobre la ministra Lucia Azzolina non ha voluto prendere in considerazione indicazioni univoche, su tutto il territorio, sullo scaglionamento degli orari delle lezioni, proprio in nome dell'autonomia scolastica. E malgrado le sollecitazioni in senso contrario di altri esponenti di governo (come Francesco Boccia) e degli enti locali. Nel

frattempo, però, gli assembramenti non sono finiti, sui mezzi e alle fermate. Anche perché i controlli sono pochi e non esiste il contingentamento degli ingressi. In alcune città come Roma e Milano per evitare la ressa alle banchine della metro è stato offerto ai passeggeri un servizio alternativo sui bus. Ma la gente ha continuato a preferire la metropolitana.

I ritardi

Un dato è evidente: questa affannosa corsa per garantire trasporti sicuri è partita in ritardo. E qui si torna ai 300 milioni spesi per meno della metà. E messi in circolo con una conferenza unificata solo il 31 agosto, cioè proprio a ridosso dell'inizio dell'anno scolastico, dopo un'estate a discutere di plexiglas e banchi con le rotelle. Non si poteva fare prima? «Noi abbiamo presentato già a luglio un piano per garantire collegamenti sicuri», sottolinea il presidente dell'Asstra Gibelli sollevando altri interrogativi. Con lo stesso provvedimento il governo ha alzato il limite di riempimento dei mezzi all'80 per cento della loro capienza. Tetto che con il passare delle settimane è finito sotto accusa perché ritenuto troppo elevato, sulla base anche delle immagini delle resse sui mezzi. Eppure, ha sottolineato la ministra dei Trasporti Paola De Micheli in commissione, il limite dell'80 per cento è appena superiore a quello (75 per cento) indicato dal comitato tecnico scientifico: anche con 5 passeggeri per metro quadro, adeguatamente protetti e per un periodo non troppo lungo, non c'è rischio di contagio. Seppur questo riempimento - ha precisato De Micheli - possa sembrare «non coerente con le misure di contenimento del virus». Nel dubbio, il governo sta pensando di riabbassare la percentuale. L'ennesima prova di una scommessa fallita.

I numeri

180 mln

Le somme non spese
Trecento i milioni stanziati dal governo, 120 spesi dalle Regioni

4 mila

Le corse aggiuntive
Duemila i bus messi a disposizione dai privati

80%

Il limite alla capienza dei bus
Dal governo si alla presenza di 5 passeggeri per metro quadro



▲ Pendolari e studenti Una immagine della metropolitana di Milano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Mariachiara Giacosa

TORINO - «Ricevo ogni giorno decine di fotografie di assembramenti alle fermate e di mezzi pubblici con passeggeri stipati. Le persone se la prendono con le Regioni e con i sindaci, ma noi da giugno chiediamo al governo di potenziare gli autobus e i tram». Il presidente del Piemonte Alberto Cirio ha deciso che da oggi autobus e treni viaggeranno al massimo «al 50 per cento della capienza», riducendo quella consentita dal Dpcm dell'esecutivo di Giuseppe Conte che autorizza fino all'80 per cento.

Presidente non c'era modo di aumentare le corse dei bus, in modo da far viaggiare più persone in sicurezza?

«Le Regioni hanno posto il problema all'inizio dell'estate. Ricordo il presidente Stefano Bonaccini, che guida la Conferenza delle Regioni, chiedere ad ogni seduta al governo di affrontarlo altrimenti, e cito "con la riapertura delle scuole avremo problemi enormi". Purtroppo non è avvenuto, e ora siamo costretti a correre ai ripari. In Piemonte da domani i ragazzi delle superiori faranno scuola a distanza tutti i giorni, in modo da

decongestionare i mezzi di trasporto».

Le sembra giusto che a pagare siano ancora gli studenti?

«Io agisco dove posso, sulla scuola e, ad esempio, sui dipendenti della Regione, per cui ora scatta lo smart working al 75 per cento. L'obiettivo generale deve essere quello di ridurre il numero delle persone sui mezzi pubblici. Tornare alla didattica a distanza è una scelta dolorosa, ma per i ragazzi più grandi è abbastanza efficace: si tratta di un provvedimento per la tutela della loro salute e, vorrei ricordarlo sempre, di quella dei loro genitori e nonni».

La ministra Azzolina sostiene che chiudere le scuole sia un errore. Come risponde?

«È vero, tant'è che continuiamo a difendere il fatto che asili, materne,



Alberto Cirio
47 anni, ex euro parlamentare, è governatore del Piemonte dal 2019

elementari e medie si svolgano in presenza. Io parto da un dato oggettivo: le nostre tabelle dicono che la fascia tra i 14 e i 18 anni, ovvero i ragazzi che frequentano le superiori, è quella in questo momento con il più alto tasso di contagio da coronavirus. E lo è anche perché i ragazzi usano i mezzi pubblici, che evidentemente sono insufficienti. Se vogliamo evitare il lockdown generalizzato, che vorrebbe dire la morte certa per la nostra Regione e il nostro

Paese, dobbiamo agire in maniera chirurgica là dove ci sono i problemi. Pur nel rispetto istituzionale, il Piemonte ha contestato alcune misure dell'ultimo Dpcm, perché si colpiscono categorie produttive, come i ristoranti o le palestre, che in questi mesi si sono adeguate e hanno rispettato i protocolli di sicurezza, e ci si tappa invece gli occhi su quello che capita ogni giorno a bordo dei nostri pullman».

Il governo ha stanziato 180 milioni per potenziare il trasporto, perché non li avete usati?

«Veramente questi soldi sono stati confermati solo venerdì. Al Piemonte ne andranno circa 10 e ho già previsto che si usino per potenziare le corse dei pullman a Torino dove abbiamo i maggiori

problemi di sovraffollamento: l'obiettivo è raddoppiare, in alcuni casi triplicare, le corse nelle ore di punta. Lo faremo già da questa settimana».

I pullman turistici, che stanno chiusi da mesi nei garage, potevano essere utili?

«Per il servizio pubblico non sono adatti. Io immagino un Granturismo girare per il centro, con il traffico e le vie strette? Vale per Torino, ma anche per tutte le altre città. Piuttosto stiamo lavorando per trovare accordi con le società di taxi e gli Ncc, in modo che possano integrare il servizio, soprattutto in alcune zone e in alcuni orari».

A luglio il Piemonte aveva lanciato un "sondaggio" tra i presidi per riorganizzare il trasporto pubblico sulla base delle esigenze delle scuole. È stato inutile?

«Quello della scuola è un mondo estremamente complicato con una burocrazia assai complessa. Basti pensare che per una cosa semplice come far misurare la febbre ai ragazzi prima dell'ingresso in aula, come capita ogni giorno al supermercato o dal parrucchiere, ho dovuto fare un'ordinanza e vincere un ricorso al Tar contro la ministra Azzolina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA