

L'ANALISI**PUÒ ESSERE UNA RIVOLUZIONE
MA SERVONO SCELTE PRECISE**di **DINO NIKPALJ**

Ci sono opere che possono rappresentare una svolta, a patto che ognuno giochi la propria parte. In questo senso a nessuno sfugge l'importanza strategica del tram per la mobilità cittadina e provinciale. Mai come adesso è del tutto inutile indugiare su tempi, costi, ritardi: meglio semmai prendere atto che quello di Bergamo è tra i pochi (il secondo) tram realizzato in Italia con i fondi della legge 211 del 1992 e su una linea dallo sviluppo superiore ai 10 chilometri. C'è e ora bisogna non solo farlo funzionare, ma farlo diventare un'arma per una rivoluzione nella mobilità.

La sfida è trasportare quote rilevanti di traffico dalla strada al ferro: gli obiettivi minimi sono 10 mila passeggeri al giorno, il traguardo 14 mila. Sono tutti veicoli tolti dalle strade e che non entreranno più in città, ed è già un ottimo motivo per proseguire in questa direzione. Il problema è con quali mezzi, e qui bisogna essere chiari ed onesti: secondo una recente indagine della Fondazione Civium il costo vettura/chilometro è di 5 euro per l'autobus e 10 per il tram, dati che a Bergamo si attesterebbero rispettivamente a quota 4 e 8. Chiaro che con il biglietto

(urbano) a 1,05 euro, il sostegno pubblico è imprescindibile. Comune, Provincia e Regione stanno facendo la propria parte, ma potrebbe non bastare: perché il tram per essere vincente deve diventare un mezzo abituale, non eventuale. Quindi più sarà sulle rotaie e più diventerà una presenza familiare e apprezzata, quindi usata. Non è una ricetta inedita, è stata applicata in tutte quelle città europee (oltre 300) che negli ultimi anni hanno scelto il tram per rivoluzionare la mobilità di massa e anche riqualificare ampie zone. E il successo ha ripagato gli investimenti, sotto tutti i punti di vista.

Per questo nella genesi del tram c'è ancora qualche perplessità: in primis gli incredibili ritardi nella realizzazione dei parcheggi d'interscambio, un problema che rischia di far afflosciare l'intero castello. Poi la scelta di sospendere il servizio alle 21,30, sostituendolo con bus. La motivazione è quella della scarsità d'utenza sui mezzi pubblici, ma sullo sfondo c'è il nodo di sempre: è tale in quanto tale o perché il servizio è troppo diradato? Sarà una moderna versione del dilemma sulla primigenia dell'uovo e della gallina, ma il quesito resta centrale. Analogamente, la frequenza festiva di una corsa ogni mezz'ora rende il tram assolutamente non competitivo rispetto al mezzo privato, e fa venir meno lo scopo primario, quello cioè di farne la principale modalità di trasporto di massa verso il capoluogo.

C'è tempo ancora per rimediare, tenuto conto che dopo la fase di start up il servizio partirà a pieno regime a settembre, ma l'importante è fare delle scelte. E agire di conseguenza.