

## L'intervento

# Almeno la «zona Uefa» per il trasporto locale

**Daniele Borioli**  
Senatore Pd

**Marco Filippi**  
Senatore Pd

**LE CRONACHE RACCONTANO OGNI GIORNO DI MIGLIAIA DI PENDOLARI, COSTRETTI A FARE I CONTI CON RITARDI, soppressioni di corse, vagoni freddi (o roventi d'estate) e sporchi, servizi igienici luridi o fuori uso, comunicazioni inesistenti o intempestive.**

La maggior parte di questi «fanti dell'Italia che si muove» è fatta di studenti e lavoratori. Attori sociali che tutti i leader politici pongono al centro delle loro attenzioni e dei loro programmi, nei quali non manca mai il riferimento alla centralità del lavoro, della scuola, della formazione. Ora, a tanto conclamata «centralità» si contrappone lo sguardo distratto, talvolta assente, verso una parte relevantissima della vita di chi studia e lavora: quella trascorsa in viaggio, negli spostamenti tra casa e lavoro o tra casa e scuola, e viceversa.

Il quadro del trasporto pubblico locale espone le tinte del disagio, che in aree via via crescenti assumono le tonalità fosche del vero e proprio, sempre più intollerabile, dissesto. Evidente nello stato del trasporto ferroviario regionale, esempio lampante di «federalismo per abbandono». Il «fronte del ferro» restituisce l'immagine di un'Italia a due velocità: quella delle frecce rosse, bianche e argento, che proiettano il nostro Paese nella modernità; quella dei treni dei pendolari, che arranca nei territori della marginalità e dell'incipiente rischio di depressione.

Il trasporto pubblico è, insomma, divenuto a pieno titolo uno dei «dualismi» che spaccano la nostra penisola e ne ostacolano uno sviluppo equilibrato, sul piano sociale e territoriale. Ecco perché chiudere la forbice, e superare il gap tra queste peculiari «due Italie», dovrebbe costituire un'ossessione per qualunque governo.

In gioco non sono non solo la qualità della vita di milioni di persone, la qualità dell'ambiente urbano e del nostro ecosistema. Un trasporto pubblico locale efficiente, capillarmente diffuso, in grado di trainare nelle dinamiche della modernità i centri medi e minori, dove sono insediati distretti industriali e sistemi produttivi territoriali, tesori del paesaggio dell'arte e della cultura, è infatti leva essenziale per il recupero di competitività del Paese.

Ma qual è il grado di consapevolezza oggi vigente circa questa palese priorità tematica? A giudicare dalle varie «agende di governo» si direbbe non troppa. E ciò nonostante le buone intenzioni e qualche positivo fatto messo in cantiere dal ministro Lupi. Quasi che il cattivo funzionamento dei servizi riguardasse solo chi li gestisce e li usa e non l'efficienza del nostro sistema economico-sociale.

Il trasporto pubblico locale, la necessità di rivisitare e attualizzare gli strumenti che lo governano, dal decreto legislativo 422 del 1997 ad oggi, sono perciò il focus del lavoro che abbiamo avviato in Senato: certo per produrre in tempi brevi un modello di riforma da portare in discussione, ma anche per richiamare l'attenzione su una priorità trascurata. Che questo lavoro (un convegno di alto livello, già svolto e orientato a inquadrare i problemi, uno già programmato per le prossime settimane, per entrare nel merito delle proposte) si intrecci ora con l'avvio del nuovo governo, può costituire un'opportunità in più.

Nelle prime tracce dei suoi intendimenti programmatici, Renzi insiste molto su scuola e occupazione. Ci auguriamo non dimentichi che il trasporto pubblico è parte sostanziale, costitutiva delle stesse opportunità di chi studia e lavora. Vedere il tema, se non proprio in cima alla classifica, almeno in «zona Uefa», sarebbe già un bel passo in avanti.

