

Strisce e cifre blu

Raffaele Aragona

Siamo alle solite. Chissà perché i nostri amministratori non fanno altro che pensare a soluzioni nuove e azzardare sempre rimedi speciali per fronteggiare i problemi della città, ormai divenuti ordinari. E, manco a farlo apposta, si tratta sempre di rimedi impopolari che, in ogni caso, comportano pure difficoltà nell'effettiva loro attuazione.

La novità di questi giorni prevede un raddoppio del costo della sosta nelle strisce blu, una tassa per chi viaggia da solo, un rincaro della tangenziale (solo in alcuni giorni, però...). Non mi pare, a dir il vero, di poter facilmente condividere le nuove idee partorite a Palazzo San Giacomo, sia pure con il commento lusinghieriamente (!) positivo del Signor Calamante, Assessore alla Mobilità del Comune di Roma. Giustissimo, invece, il commento di Tullio D'Aponte che su questo giornale ha sostenuto (e io lo sostengo da tempo ma, del resto, è di tutta evidenza) di come non sia con provvedimenti tampone che a Napoli può risolversi – o quanto meno alleggerirsi – il problema del traffico: l'unica e concretamente valida prospettiva è quella di una seria politica di disincentivi all'uso del mezzo privato accompagnata da adeguati incentivi all'utilizzo dei mezzi pubblici.

E allora, continuo a ripeterlo, prima di procedere come per blitz con nuovi dispositivi, è certo più facile e più naturale ricordarsi delle regole già esistenti e quindi dispiegare le energie affinché almeno quelle siano rispettate. Prima di inventarsi il nuovo, si cerchi di approfittare di quanto già esiste. Com'è pensabile che possano riuscire efficaci i controlli per il rispetto di nuove e meno definite regole, quando non si è capaci di far rispettare quelle che esistono? Si incominci a far valere sul serio il divieto di percorrenza delle corsie preferenziali (così come hanno saputo fare i carabinieri un giorno della scorsa settimana), si incominci a impedire davvero la sosta nei punti nevralgici della città (dove il divieto già vige!) e si vedrà come la disincentivazione all'uso dell'auto privata andrà naturalmente a segno. E quel che è altrettanto importante è capire come la stessa disincentivazione riesca, in modo automatico, a invogliare l'uso dei mezzi pubblici, i quali potranno più velocemente circolare e quindi meglio servire l'utenza cittadina in tal modo convinta di quanto sia meglio lasciare l'auto in garage.

Naturalmente, lo dice anche D'Aponte, «perché i disincentivi funzionino è necessario che li si faccia rispettare». La questione, a mio avviso, è fondamentale; se effettivamente si vuole scoraggiare l'uso dell'auto privata, allora è necessario facilitare in tutti i modi l'uso del mezzo pubblico, anche per "premiare" chi, abbandonata la propria vettura, ha deciso di utilizzare il mezzo pubblico. Per accelerare tutto ciò servirà pure, è ovvio, un

miglioramento del servizio con una maggior frequenza delle corse, con automezzi efficienti, ma non per questo necessariamente avveniristici.

Ancora una volta dico che vorrei avvertire da parte dell'Amministrazione, oltre che dall'Assessore competente, un segnale che chiarisca se la politica di privilegio del servizio di trasporto pubblico è effettivamente quella che si vuol seguire; perché, se è così, come si spera, allora si incominci a fare quello che è immediatamente fattibile, senza attendere delibere di Giunta, ma solo con la determinazione di chi cerca e vuole un risultato.

Raffaele Aragona