

Ma quella corsia deve essere difesa

Amministrare una città significa anche saper dire dei no; significa fare delle scelte, mantenerle con coerenza, senza avere la pretesa di accontentare tutti, e sapendosi sottrarre alle pressioni delle corporazioni. Bisogna quindi dare atto al sindaco di Bergamo di avere dimostrato queste capacità nel momento in cui ha respinto le pretese dei manifestanti di via Camozzi e via Frizzoni per l'abolizione delle corsie preferenziali destinate al cosiddetto trambus. La lotta contro le corsie preferenziali per i mezzi pubblici è da sempre un cavallo di battaglia dei commercianti bergamaschi. Si ricorderanno le passate dimostrazioni (poi risultate vincenti) contro le corsie di via Camozzi e via Frizzoni e, più recentemente, contro quelle di viale Papa Giovanni. Ora si ritorna da capo. Circa duecento manifestanti lamentano difficoltà per la carenza di parcheggi, senza considerare che si tratta di un sacrificio necessario nell'interesse di tutta la cittadinanza.

La città sta soffocando sotto i gas di scarico. E' di questi giorni la notizia che Bergamo è scivolata nella classifica di vivibilità dei capoluoghi redatta da Legambiente e dal Sole 24 Ore. Tutti riconoscono che occorre privilegiare il trasporto pubblico e che per fare questo occorre garantire servizi rapidi ed efficienti. Ma non appena si passa dalle parole ai fatti, ecco che arrivano le proteste. Naturalmente però non si ammette che le proteste sono legate ad esigenze individuali, ad interessi personali o di categoria. No, per dare ad esse una parvenza di dignità si deve dire che non si è contrari alle corsie preferenziali per principio. Si dice quindi che sono proprio queste che non vanno bene (non quelle che non ci sono); che non è stata coinvolta la cittadinanza; che manca un progetto, un disegno complessivo e cose del genere. Come se il progetto del trambus fosse stato partorito in una notte, all'insaputa di tutti e non fosse invece un progetto ampiamente condiviso, di cui si parla da anni. Un progetto che risulterebbe del tutto vanificato, se i mezzi non potessero transitare su corsie riservate e fossero costretti ad ingolfarsi del traffico ordinario. Invece, secondo i manifestanti, la riduzione dei parcheggi comporterebbe conseguenze nefaste di dimensioni bibliche; pregiudicherebbe nientemeno che il futuro dei loro figli, penalizzerebbe gli handicappati, provocherebbe la "desertificazione" dei quartieri interessati. Quando è evidente che la pedonalizzazione vale proprio a rendere i centri storici più vivaci e vitali, soprattutto quando sono serviti da mezzi pubblici efficienti. Ma l'efficienza del trasporto pubblico non può prescindere dalle corsie preferenziali, le quali, a loro volta, comportano inevitabilmente la riduzione dei parcheggi. Cose ovvie e risapute. Piuttosto "pelose" sono apparse quindi le affrettate solidarietà espresse da esponenti politici, che hanno dimostrato di voler cavalcare le proteste, spinti da consuete pulsioni demagogiche. Italia Nostra che non ha aspettative elettorali - esprime invece il suo apprezzamento al sindaco e al partito dei Verdi, che ha preso sull'argomento una posizione chiara e non ambigua, mentre in un curioso comunicato diffuso nei giorni scorsi si parla di possibile "miglioramento" (come: allargandola o restringendola ?) della corsia preferenziale. Sempre sperando che la determinazione nel portare avanti il progetto non si attenui con il tempo.

Carlo Simoncini