

Consiglio Provinciale di Reggio Emilia, seduta del 28 novembre 2023

Intervento di Marco Signori, consigliere-capogruppo di Provincia Progressista, per il punto 3 all'ordine del giorno "Masterplan del servizio di trasporto pubblico della Provincia di Reggio Emilia", di cui espressamente si richiede l'inserimento o l'allegazione a verbale

Ringraziamo la dottoressa Rossi per l'esposizione effettuata.

Come notazione di metodo, a premessa, ci pare inappropriato l'abuso di termini stranieri, non a caso quasi tutti inglesi, negli atti della Pubblica Amministrazione.

Termini perfettamente traducibili, ma che la subordinazione anche culturale che affligge la colonia Italia insinua nella lingua nazionale, talché si vedono anche spesso impiegati a sproposito da chi l'inglese non lo conosce neanche per sentito dire.

Condividiamo quindi la proposta di vietare l'impiego di tali termini in tutti gli atti della Pubblica Amministrazione: la reputeremmo una misura emblematica di sovranità linguistica.

Passi per "Masterplan", ma non arriviamo a capire, per esempio, perché la sicurezza dei passeggeri nel corso del trasporto, nel senso di salvaguardia dell'incolumità degli stessi, in un documento ufficiale debba essere gratuitamente definita "safety" come a pag. 29. Absit invidia verbo, beninteso.

Al netto di questo, abbiamo letto attentamente l'ampia documentazione ricavandone ragioni di seria inquietudine.

Quando a pag. 4 leggiamo "La costante riduzione delle risorse dedicate al TPL, congiunta alla riduzione dei ricavi rende necessaria una razionalizzazione del servizio, limitando l'erogazione di corse 'a vuoto' soprattutto in aree a domanda debole" ci viene subito in mente la cosiddetta riorganizzazione della sanità sul territorio con relativa penalizzazione delle periferie, degli insediamenti sparsi, degli utenti socialmente più deboli con una manomissione grave delle prerogative dei cittadini.

A "Costante riduzione delle risorse", peraltro, si giustappongono "le ingenti somme che saranno investite per lo sviluppo infrastrutturale" così come riportato più sotto.

Quando nella stessa pagina leggiamo che si "rende necessario favorire il decrescere del ricorso alla mobilità privata (sotto forma di utilizzo dell'automobile, qualora non ad alimentazione elettrica)" vien da pensare che se hai i soldi - tanti - ti fai l'auto elettrica, che nemmeno più si può comprare ma solo prendere in uso a rate pagando interessi alle finanziarie, e se i soldi non li hai ti arrangi. E dopo che sei andato a lavorare contribuendo a far girare l'economia a beneficio di altri, nel tempo libero te ne stai a casa per non inquinare.

Laddove poi si argomenta che un'automobile impiega circa il 92%, in media, del suo arco di vita utile inutilizzata, del che non si specifica peraltro la fonte, si attesta una contraddizione patente col proposito di ridurre l'agibilità evidenziando quel che a noi pare più che altro un accanimento ideologico eterodiretto. A pag. 7 infatti, e ripetutamente a seguire, si menziona lo sviluppo dei sistemi cc.dd. di "sharing" e a pag. 12 se ne auspica il potenziamento, sistemi questi che notoriamente determinano una molto maggiore continuità e intensità nell'utilizzo dello stesso mezzo con ciò che comporta oltre a uno stringente controllo sociale sulla vita degli utenti, bersaglio anche di sistematica profilazione a scopo commerciale.

Caldeggiare come si fa a pag. 5 l'introduzione di servizi a chiamata del trasporto pubblico locale è a nostro avviso un azzardo, se non forse in aree urbane a rilevante densità abitativa. Questo ci pare dimostrino le relative esperienze sul campo degli ultimi anni. Eliminare il servizio di linea nei luoghi e nelle fasce orarie di minore utilizzo, sostituendolo con servizi cc.dd. "flessibili", ci sembra ancora un volta un modo cinico di penalizzare utenti già attualmente sfavoriti rispetto ad altri. Non tutti possono permettersi di aver casa entro il perimetro ZTL. Già largamente occupato peraltro dalla sinistra al caviale.

A pag. 6 troviamo la seguente enunciazione: "Valutare la sostenibilità economico-finanziaria dei servizi da affidare (risorse trasferite + ricavi tariffari standard = costo standard servizio + margine di profitto)". Evidenziare la naturalità del lucro nella gestione di un servizio pubblico essenziale rende ben conto dell'impostazione ideologica, ovviamente ben oltre il documento stesso, che caratterizza l'approccio dominante alla politica generale dei trasporti.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS menzionato a pag. 11, se per tale s'intende quello del capoluogo, per come esso fu presentato in Commissione a Reggio Emilia il 21 aprile scorso non può che essere a sua volta portatore, per quanto ci riguarda, di notevole inquietudine.

Per quanto riguarda la mobilità c.d. "non sistematica", quella cioè non riguardante gli spostamenti da casa al lavoro o a scuola, si lamenta a pag. 17 "la mancanza di sistemi di incentivazione alla mobilità sostenibile e di regolamentazioni che possano essere elemento di dissuasione dalla scelta dell'auto (come, ad esempio, politiche della sosta, road pricing, etc.)". Echieggia nella nostra memoria il ricordo delle pratiche delle città murate nel medioevo, di applicazione di un balzello all'ingresso. Ancora una volta a scapito dei soggetti socialmente più sfavoriti, giacché gli abbienti di pagare anche cifre importanti e ne fanno un bel baffo. Altrettanto dicasi per la sosta. Risulta quindi del tutto comprensibile e legittima la "forte resistenza di certe fasce della popolazione" di cui si fa menzione alla pag. 18.

Nella stessa pagina si menziona "anche la ricollocazione più esterna dei posteggi scambiatori lungo la via Emilia, che trovandosi attualmente a ridosso del centro città, non incentivano l'utilizzo degli autobus". Se ne può ragionare crediamo, ma è tutto da vedere. Anche perché, navette a parte, le coperture del servizio di trasporto pubblico collettivo su gomma nel capoluogo non riteniamo possano attualmente considerarsi ottimali.

Abbastanza condivisibili tutto sommato le note riportate a pag. 19 sul trasporto pubblico locale ferroviario. Qualche buona idea anche, come il prolungamento fino a Bologna della Guastalla-Reggio. Da vedere quanto realizzabile però, considerate le note qualità dell'attuale direzione di FER. Così anche la revisione del sistema di segnalamento di cui alla successiva pag. 26. Così anche la realizzazione di una metropolitana di superficie sulla linea Reggio-Ciano di cui all'allegato II pag. 7 e l'introduzione di treni nel fine settimana o in orario serale per le esigenze di mobilità del tempo libero a pag. 9.

Circa la mobilità ciclabile, di cui a pag. 20, bisogna intendersi bene. Pretendere di finalizzarla agli spostamenti degli utenti sistematici, che non risiedono in ragionevole prossimità del luogo di lavoro o della scuola frequentata, denota - anche in questo caso - un pregiudizio ideologico forsennato. Dove si va a parare? A spingere o costringere persone, a colpi di balzelli e di divieti, a recarsi al lavoro in bicicletta estate e inverno, anche a venti o trenta chilometri di distanza, come negli anni '50? Magari a sessantacinque o settant'anni di età, visto che la pensione sempre più diviene un miraggio inafferrabile?

A pag. 21 si fa sfuggevole cenno al passaggio dei mezzi pesanti nei centri urbani. Sfuggevole, perché non abbiamo rilevato traccia di proposte di contenimento del traffico commerciale pesante sul territorio. Eppure è il più inquinante, rallenta le velocità medie, intasa le strade. Sarebbe quanto mai necessario progettare nodi e modi di scambio intermodale delle merci in transito, ma di questo nulla abbiamo letto. Il problema peraltro non affligge solo i centri urbani, ma forse la lobby del trasporto su gomma esercita la sua pesante influenza.

Nella definizione degli obiettivi, a pag. 22 si torna alla previsione di servizi cc.dd. flessibili del trasporto pubblico locale in adduzione alle privilegiate linee di forza, rappresentando l'insostenibilità economica - economica, si badi bene, di quella sociale chi se ne importa - delle linee cc.dd. a basso carico. Quindi, "soppressione delle linee inefficienti e loro sostituzione con servizi flessibili". Come se non si stesse parlando di prestazioni di un servizio universale.

Rammentiamo che per tale, a norma di Legge, s'intende quello che comporta degli oneri a carico di un gestore pubblico o privato, per pubblica utilità, al fine di garantire un riferimento predefinito di qualità di servizi, per i quali non sia possibile l'equilibrio economico, ma che si ritiene tuttavia necessario garantire alla collettività, eventualmente anche con meccanismi di compensazione finanziaria pubblica.

Sorvoliamo sulla menzione a pag. 22 di Serge Latouche, teorico della descrecita conviviale e noto critico dell'ideologia universalista di connotazioni utilitaristiche, citato secondo noi a sproposito.

Ma quando si parla di "scelte impopolari", come a pag. 22, ci si rizzano i capelli in testa. Ci ricordiamo di quelle predicate da Napolitano all'epoca del golpe finanziario che nel 2011 portò al commissariamento dell'Italia col governo Monti, e tanto già basterebbe. Ma consideriamo pure che gli eletti debbono per definizione assumere scelte popolari, e non al contrario, essendo essi - almeno in teoria - rappresentanti del popolo e quindi dei suoi interessi. Naturalmente, in una politica sempre più staccata dal popolo e dalla nazione e incline a servire interessi a essi estranei quando non antitetici, il farsi servitori delle oligarchie caricando sui cittadini il costo economico e sociale dei profitti di queste è all'ordine del giorno.

Glissiamo sul modello della "Città dei 15 minuti" di cui a pag. 22 perché troppo ci sarebbe da dire in quanto ai sistemi di controllo sociale di stampo cinese e di limitazione alle libertà personali che esso potenzialmente innesca. Passaporto verde docet.

Ancora però subito dopo si torna a proporre "sistemi di prescrizioni, incentivi e disincentivi che limitino l'accesso ai centri abitati delle vetture private (soprattutto quelle maggiormente inquinanti)", con consapevole penalizzazione dei meno abbienti, e incentivazione della c.d. "sharing mobility". Circa quest'ultima aggiungiamo a quanto già evidenziato che s'inquadra in una logica di spoliazione della proprietà privata essenziale nei confronti non dei miliardari ma dei comunissimi cittadini. In nome della c.d. "sostenibilità ambientale" si aggrediscono la casa di proprietà e l'autovettura di proprietà, nonché la libertà di movimento e le tradizioni alimentari. Il "cambiamento climatico", cosiddetto, viene evocato come causa di tutti i mali dalla siccità alle inondazioni quando le politiche del territorio improntate alla logica degli affari presentano l'amaro conto. La Regione Emilia-Romagna, per inciso, secondo il rapporto ISPRA 2022 è terza a livello nazionale con più di 658 ettari cementificati in un solo anno, oltre il dieci per cento di tutto il consumo di suolo nazionale. Questo a proposito di sostenibilità ambientale.

Brecht diceva "Unsere Parolen sind in Unordnung. Einen Teil unserer Wörter hat der Feind

verdreht bis zur Unkenntlichkeit", sottolineando la circostanza in cui il nemico fa proprie le tue parole d'ordine per stravolgerne il significato. Appunto.

L'attacco alla proprietà privata essenziale mira a concentrare nelle mani di pochi oligarchi il controllo della terra, delle abitazioni residenziali, dei mezzi di trasporto privato, in una dimensione distopica di neoschiavismo nella quale lo stesso ceto medio viene annientato, e nemmeno "proletarizzato", come prediceva Marx, visto che la prole ha da tempo cessato di essere, e non per caso, patrimonio tipico delle famiglie.

E ancora, a pagina 26, come in un disco rotto, si insiste sull'introduzione di "misure quali congestion charges e limitazioni al traffico" e sull'incentivazione della "sharing mobility". Così pure a pag. 27, "Pollution charge", limitazioni al traffico, uso delle ciclabili per gli spostamenti sistematici. Significativo, agli effetti di quanto già osservato, "Interventi per migliorare le connessioni ciclabili con i distretti industriali". E ancora a pag. 30, nuovamente sulla "Sharing mobility". E a pag. 32, ancora sull'uso delle ciclabili per gli spostamenti sistematici.

La redazione di un Bilancio Sociale ipotizzata a pag 33 ci pare meramente funzionale al conseguimento degli obiettivi indicati, che in grandissima parte, per le ragioni esposte, riteniamo non affatto condivisibili.

Sottolineiamo infine che la mancanza di collegamenti intracomunali, fra comuni e con le relative frazioni, diffusamente sollevato da parte dei territori, non trova riscontro sotto il profilo delle proposte operative evidenziate.