L’atteggiamento della giunta Pisapia e dell’ATM nei confronti del sistema tranviario è scandalosamente ambiguo.

Propongo: perché, anziché limitarci a imprecare tra noi, non ci organizziamo per inviare a tutti i principali giornali milanesi e, nel contempo, all’Assessore Maran, al Sindaco e all’ATM una precisa richiesta di delucidazioni, chiedendo possibilmente di essere ricevuti o, quanto meno, di avere una precisa risposta? Il documento che propongo di inviare potrebbe essere, per esempio, del seguente tenore.

Provvedimenti tipo “Area C” , blocchi o limitazioni del traffico presuppongono un netto miglioramento qualitativo e quantitativo (anche in termini di capacità) del trasporto pubblico che deve essere messo in grado di soddisfare le effettive esigenze di mobilità dei cittadini.

Le linee di metropolitana, prescindendo dai lunghissimi tempi di realizzazione, sono sicuramente essenziali lungo le direttrici di traffico interessate da una domanda quanto meno di 7000/8000 persone all’ora, ma non bastano: vi sono molte direttrici che, pur non essendo a tali livelli rendenti funzionale lo scavo di gallerie sotterranee, non possono essere funzionalmente espletate con semplici autobus. Nella maggior parte delle città dei Paesi più evoluti, in particolare in quelle che sono riuscite ad ottenere i migliori livelli di qualità della vita, il sistema risultato più adeguato per tali esigenze è risultato essere quello tranviario. Innumerevoli città così hanno investito e investono grandi quantità di risorse per creare ex novo nuovi sistemi tranviari o per espandere e ammodernare radicalmente i sistemi già esistenti.

Milano ha la fortuna di possedere un’estesa rete tranviaria storica disponente di lunghi tratti in sede propria, di un penetrazione sino al cuore del centro storico e ben radicata nella cultura e nella tradizione cittadina grazie anche alle leggendarie vetture del 1928 ancora in buon numero in servizio regolare. Dovrebbe essere logico quindi assegnare un ruolo fondamentale al sistema tranviario nell’ambito di un potenziamento del trasporto pubblico ai fini di una riduzione del traffico individuale.

Invece cosa si nota?

**1^**Mancanza totale di concreti piani di espansione.

**2^**Mancanza pressoché totale, anche nei tratti in sede propria, di asservimento semaforico e anche di semplici forme di agevolazione della circolazione tranviaria, con il risultato che in un tragitto medio tranviario è più il tempo trascorso fermi ai semafori che quello in marcia.

**3^**Sistematica eliminazione di scambi, di anelli di ritorno e di tronchi tranviari di riserva utili come alternativa d’emergenza con il risultato che, in un gran numero di casi, qualsiasi problema contingente rendente inagibile un breve tratto tranviario interrompe completamente il servizio su un’intera linea.

**4^**Mancata previsione di acquisto di almeno qualche decina di nuove vetture a piano ribassato di piccole dimensioni, adatte a linee a scarso traffico, che permettano di sostituire parzialmente (non certo totalmente!) le vetture del 1928, in particolare nelle ore serali, notturne e del primo mattino. Le vetture del 1928 dovrebbero essere adibite a linee lungo percorsi tradizionalmente significativi (per esempio Via Manzoni – Piazza della Scala) e a rinforzi nelle ore di punta, anche per evitare l’identificazione sottoculturale del servizio tranviario con qualcosa di superato e anacronistico.

**5^**Mancato ammodernamento delle vetture atto a rendere le stesse adeguate alle esigenze attuali e a prolungare la vita utile. Si può inquadrare qui il mancato seguito alla ristrutturazione della serie 4900, nonché il mancato soddisfacimento delle richieste del personale di climatizzare le cabine di guida delle vetture degli anni ’50 e, naturalmente, delle vetture del 1928.

In vista dell’EXPO non è certo un buon biglietto da visita dare l’impressione agli altri Paesi (e, purtroppo,qualche commento ironico su riviste tedesche specializzate è già apparso!) di essere ancora abbarbicati ai vecchi polverosi pregiudizi di mezzo secolo fa secondo cui il tram *è un mezzo superato da eliminare perché intralciante le automobili individuali*, con la previsione che in futuro *“la motorizzazione individuale esaurirà la funzione sociale del trasporto pubblico!*

Semplicemente vergognoso e autolesionista sarebbe poi dire che *“da noi non è possibile mantenere il tram a causa dell’indisciplina congenita degli italiani e della conseguente impossibilità di far rispettare le regole”*: persino Paesi come il Marocco e l’Algeria si stanno sforzando di dimostrare di essere in grado di esercire con efficienza il servizio tranviario nelle vie delle città!