

I trasporti

Anm, piano flop salta la stretta sui «portoghesi»

Pierluigi Frattasi

Gli autisti dei bus non saranno obbligati a far pagare i biglietti a bordo ai viaggiatori, ma li venderanno solo su richiesta e se ci saranno le condizioni. La vendita la potranno fare alla partenza gli addetti al capolinea, mentre l'acquisto a bordo non partirà subito in tutta la città, ma solo in alcune zone. È quanto emerso dal confronto di ieri mattina tra l'Anm e i sindacati sul protocollo per la vendita diretta dei ticket, con un prezzo maggiorato, sui pullman e nelle stazioni metro e funicolari. Un dietrofront rispetto alle attese iniziali.

> A pag. 33

La mobilità, il caso

Anm, subito flop del piano niente controlli degli autisti

Ok alla vendita dei biglietti a bordo, stop alla stretta sui portoghesi

e sindacati
la lotta
agli evasori
affidata solo
agli ispettori

campo, dal 6 novembre, un esercito di 350 nuovi verificatori, con una procedura in 5 fasi che si chiuderà a giugno. Le squadre saranno composte da 2 verificatori e un coordinatore, con uniforme e qualifica di agente di polizia amministrativa. I controllori saranno dotati di tablet e dispositivi per il pagamento anche con carta di credito della multa, in modo da ridurre al minimo il giro di contanti. Ci saranno controlli a campione itineranti su metro, bus e funicolari, oltre ai presidi fissi ai tornelli. Sono previsti anche controlli in borghese. Le operazioni potranno avere il supporto di forze dell'ordine e polizia locale. Giro di vite anche sulla sosta, con controlli anche serali. Il grosso degli ausiliari sarà impiegato a Chiaia-Fuorigrotta, quindi nelle zone city-Garibaldi e Vomero-Arenella.

Obiettivo: abbattere l'evasione tariffaria che oggi supera il 50%, per un ammanco nelle casse di Anm di circa 16 milioni all'anno. La riunione di ieri si è concentrata soprattutto sugli aspetti organizzativi di sicurezza necessari per la vendita a bordo che dovrebbe partire il primo novembre. I sindacati hanno chiesto tutte le garanzie, affinché il servizio non intralci il regolare svolgimento della conduzione dei mezzi, ma sia un effettivo strumento per aumentare i ricavi. Il sovrapprezzo dovrebbe aggirarsi tra i 20 e i 50 centesimi. All'autista dovrebbe andare un bonus pari ad almeno la metà. Ma la richiesta avanzata da più parti è di lasciare tutto l'agio al conducente, già chiamato ad un compito gravoso, dovendo guidare ogni giorno su mezzi vecchi, a tu per tu con l'utenza, e vittima spesso delle sassaiole delle babygang. «Sul sovrapprezzo - attacca Antonio Aiello (Uil) - non c'è intesa sui 20 centesimi. L'accordo nazionale prevede come minimo 50 centesimi in più. Mentre bisogna

chiarire come verrà fatta la vendita su metro e funicolari da parte degli agenti di stazione». «Bisogna capire - incalza Fulvio Fasano (Ugl) - come si integrerà con quella fatta da tabaccherie e bar di stazione, con il paradosso di avere lo stesso ticket a prezzi differenti a distanza di pochi metri».

«La regolamentazione del sovrapprezzo - spiega Nino Simeone, presidente della commissione Trasporti - è dettata dalla delibera regionale 128 del 2014. Non entro nel merito delle percentuali, anche se la mia formazione mi porta a propendere verso i lavoratori. Sottolineo che la vera esigenza è la lotta all'evasione, con l'aumento dei controlli a bordo e per strada. Non l'aumento dei verbali di contravvenzione o delle vendite con il sovrapprezzo. L'Anm deve impegnare le sue energie per migliorare la rete di vendita a terra e chiedere alle rivendite autorizzate, presenti nelle stazioni della metropolitana, di rimanere aperte fino alla chiusura delle stazioni stesse. Le macchinette emittitrici oggi sono "carcasce", spesso guaste e che non danno resto. L'amministratore dia una scossa al settore commerciale.

«Obbligare» i nostri passeggeri a fare il biglietto a bordo ed aumentare i ricavi - conclude Simeone - non può essere la nostra strategia per fare cassa e recuperare i milioni di euro persi in questi anni, non solo per colpa dell'evasione tariffaria ma anche per l'assenza di controlli. Noi dobbiamo aumentare i controlli nelle stazioni, sugli autobus e sulle strisce blu e poi chi sbaglia pagherà». Il ruolo dell'autista nella vendita, quindi - questo il ragionamento dell'amministrazione - dovrà servire ad aumentare gli incassi, venendo incontro a chi magari per la tarda ora o per carenze della rete di distribuzione dei ticket non sia riuscito ad acquistare fuori il biglietto. Mentre la lotta all'evasione resterà prerogativa dei controllori.

Le cifre
Oggi
un utente
su due
non paga
il biglietto:
«buco»
di 16 milioni

Pierluigi Frattasi

Gli autisti dei bus non saranno obbligati a far pagare i biglietti a bordo ai viaggiatori, ma li venderanno solo su richiesta e se ci saranno le condizioni. La vendita la potranno fare alla partenza gli addetti al capolinea, mentre l'acquisto a bordo non partirà subito in tutta la città, ma solo in alcune zone, per essere poi esteso progressivamente. È quanto emerso dal confronto di ieri mattina tra l'Anm e i sindacati sul protocollo per la vendita diretta dei ticket, con un prezzo maggiorato, sui pullman e nelle stazioni metro e funicolari. Il faccia a faccia si è chiuso in maniera interlocutoria. Fumata nera anche sul sovrapprezzo del tagliando. Il costo finale dovrebbe oscillare tra 1,30 e 1,60 euro, rispetto a 1,10 euro di oggi. La decisione dovrebbe arrivare in giornata.

Un dietrofront rispetto alle attese iniziali del piano di rilancio aziendale, che puntava a fare proprio degli autisti il nerbo della lotta all'evasione. Con la possibilità, magari, di accompagnare la vendita a bordo all'obbligo per gli utenti di salire solo dalla porta anteriore per mostrare il ticket validato o l'abbonamento al conducente. Ipotesi ritenuta però al momento troppo complicata da mettere in atto. L'Anm, allora, dovrà affidarsi giocoforza alla buona fede del passeggero, al quale, dopo essere salito sul bus senza biglietto, toccherà fare la propria

La decisione
Vertice
tra azienda