

Multe fino a 200 euro e rimborsi per ritardi. Le nuove norme nel decreto della riforma Madia

Sulla stampa nazionale hanno avuto grande risalto le nuove norme che stanno accompagnando la riforma Madia della Pubblica Amministrazione che prevede interventi sul settore del trasporto pubblico locale. Tra le altre novità le multe fino a 200 euro e i rimborsi in caso di corse saltate o ritardi, che possono andare dalla mezz'ora in ambito urbano o a un'ora in ambito extraurbano hanno avuto grande risalto sulla stampa. Sono queste alcune anticipazioni delle prime norme contenute nella bozza del decreto relativo ai servizi di trasporto pubblico locale, che il governo si appresta a varare. La norma contro l'evasione prevede che la multa sia determinata sulla base di una legge regionale, ma – in assenza di essa – si prevede che sia “pari a 60 volte il valore del biglietto ordinario e comunque non superiore a 200 euro”. Questa norma era stata già in parte anticipata, ma ora sembrano aggiungersi altri dettagli al complesso di misure previste: verrebbe introdotto anche l'obbligo di effettuare il controllo del biglietto a ogni corsa (il cosiddetto check-in/check-out), seguendo l'esempio introdotto da alcune aziende (in particolare, in Emilia Romagna) che richiedono la timbratura o la verifica elettronica per tutti i tipi di biglietti, compresi quindi anche gli abbonamenti.

Un'altra novità (che ha già fatto discutere) riguarda la possibilità per gli utenti di ottenere il rimborso del biglietto in caso di ritardo o di corsa soppressa, escludendo ovviamente le cause di forza maggiore come scioperi o eventi imprevedibili. La misura è stata definita una “bufala” dal Codacons, che ha osservato che “per ottenere il rimborso del costo del biglietto in caso di ritardi, i passeggeri dovranno affrontare un vero e proprio percorso ad ostacoli” e che in molte città le fermate dei bus non indicano gli orari precisi del passaggio dei mezzi. Sull'argomento è intervenuto anche il presidente di ASSTRA, l'associazione che riunisce la maggioranza delle imprese di trasporto locale, Massimo Roncucci. “Se il bus è in ritardo perché si rompe è giusto che paghino le aziende responsabili del disservizio, ma se resta fermo nel caos del traffico perché la viabilità non prevede corsie preferenziali o a causa della pianificazione, è difficile addossare la responsabilità alle aziende che effettuano il servizio in condizioni già difficili”. Il rappresentante dell'associazione di aziende TPL condivide lo spirito del provvedimento, anche se effettua alcuni distinguo: ”

E' giusto che al centro venga messo il cliente, e questa come scelta generale è assolutamente condivisibile, ma i meccanismi di applicazione non devono essere eccessivamente rigidi. Le penalità sono giuste quando i ritardi dipendono da nostre inefficienze, ma quando dipendono da contesti più generali le aziende non possono pagare per scelte che vengono fatte – o non vengono fatte – da altri. Bisognerà vedere come verrà formulata la norma e come verrà tradotta in concreto dalle amministrazioni locali: ma se l'obiettivo è rilanciare il funzionamento efficiente del sistema di trasporto locale, Asstra è in prima linea perché questo obiettivo sia raggiunto nell'interesse degli utenti, ma anche delle stesse aziende, che sono le prime a soffrire degli ostacoli alla normale circolazione dei bus e ai disservizi che ne derivano”, ha spiegato Roncucci.

“ASSTRA, inoltre, condivide pienamente l'obiettivo della lotta all'evasione, le nuove norme che forniscono nuovi strumenti o incentivano le sanzioni danno alle aziende più forza per contrastare un fenomeno che costa da 400 a 500 milioni l'anno”. “Dai nostri dati - dice ancora Roncucci, risulta un livello di evasione del 20 per cento come media nazionale, che rappresenta appunto una cifra che va dai 400 ai 500 milioni l'anno. Il problema non si esaurisce qui, perché l'incasso delle multe che vengono comminate presenta risultati ancora peggiori: in media, si riesce a recuperare solo il 30 per cento delle somme dovute, il che vuol dire che 7 su 10 multe alla fine risultano inevase”, osserva il presidente di Asstra. La media è nazionale, e quindi i risultati dell'evasione sono molto differenziati per territorio e

relativi anche alle varie zone degli ambiti urbani: in una città come Roma, ad esempio, le percentuali di evasione aumentano considerevolmente sui bus che viaggiano in periferia, che sono anche i più difficili da controllare per la lunghezza dei loro percorsi. Roncucci sottolinea che, con la cifra che si potrebbe recuperare dall'evasione, si potrebbero comprare 1.800 nuovi autobus, con un investimento che andrebbe tutto a vantaggio della maggioranza degli utenti. Secondo il presidente di Asstra, sono positive non solo le norme che elevano la soglia delle multe fino a un massimo di 200 euro, ma anche la possibilità di intensificare i controlli ricorrendo agli altri strumenti che dovrebbero essere contenuti nel decreto. “Per un giudizio compiuto sul decreto di riforma del trasporto pubblico locale dobbiamo aspettare il testo definitivo. Ma il punto principale è che, se vogliamo davvero fare un salto di qualità al settore del TPL, è necessario che tutti i soggetti in campo facciano la loro parte”. “Alcuni punti sono pienamente condivisibili, come la definizione dei bacini o la lotta all'evasione; su altri dovremo vedere come le norme si inseriranno nel contesto attuale. Ad esempio, è giusto prevedere norme per impedire l'utilizzo di bus euro 0 e euro 1 a partire da una certa data, ma contemporaneamente va sollecitata l'adozione di procedure rapide per spendere i soldi che vengono stanziati per ammodernare un parco mezzi che ha un'età media (12 anni), largamente superiore alla media europea (7 anni). La soluzione dei problemi del TPL non può venire se non c'è l'impegno di tutti: “Le corsie preferenziali già non sono molto diffuse in molte città, ma spesso – quando ci sono – su di esse circola di tutto: non solo servono più controlli, ma anche i cittadini dovrebbero imporsi la regola che la priorità al mezzo pubblico è una necessità se si vuole davvero garantire puntualità e regolarità del servizio”, conclude Roncucci.

