

## Dalla riforma del TPL alla mobilità dolce. La situazione dei trasporti in Italia di Anna Donati

Circolano da qualche giorno diverse in - discrezioni sul contenuto del decreto sui servizi pubblici locali, che rientrerà nel - la riforma della pubblica amministrazione targata Madia. Tra le novità, una che ha avuto una grande enfasi sui media, è quella relativa ai rimborsi previsti in caso di ritardi o corse cancellate. Secondo Lei questa misura può migliorare la resa del servizio per gli utenti che usufruiscono - no quotidianamente dei mezzi pubblici? E' bene premettere che al momento questa bozza non è pubblica e disponibile, quindi stiamo commentando delle anticipazioni dei giornali e qualche cautela è d'obbligo. Sulla ipotesi che vi sia il rimborso per il ritardo delle corse del trasporto pubblico locale, l'obiettivo di tutelare gli utenti è giusto ma ritengo abbastanza impraticabile lo strumento che viene proposto. In città il trasporto pubblico non è basato su orari ma su frequenze e quindi alle fermate ci sono degli intervalli programmati in cui il mezzo deve passare ed anche il biglietto è generale e non legato ad una specifica corsa. Quindi calcolare il ritardo di un autobus rispetto ad un utente che sta ad una fermata è molto complesso da verificare e quindi da rimborsare. Senza dimenticare che anche per gli abbonati andrebbe pensata una forma di rimborso, dato che sono i clienti più stabili e che utilizzano di più il trasporto pubblico. Altro problema di non poco conto è la regolarità del servizio di superficie, che resta sempre imbottigliato nel traffico, con la sosta abusiva in doppia fila, con poche corsie riservate, spesso senza varchi telematici di controllo e senza preferenza ai semafori. Le Aziende di Trasporto hanno già messo le mani avanti spiegando che queste politiche sono in mano alle Amministrazioni Comunali e loro non possono intervenire (e quindi rimborsare gli utenti). Questo è certamente vero e forse le misure previste dal decreto potrebbero essere uno stimolo per le città per fare molto di più sul fronte della regolazione del traffico provato, aumentare le corsie riservate, le zone a traffico limitato, con una estesa diffusione di nuove tecnologie di controllo ITS e ITC. Questo insieme all'acquisto di nuovi mezzi potrebbe certamente migliorare il servizio per l'utenza, oltre alla realizzazione di nuove reti tramviarie ed il completamento delle metropolitane. Se si aumentasse la quota di trasporto collettivo in sede propria questo consentirebbe la regolarità del servizio e quindi anche l'adozione di misure di rimborso difficilmente praticabili. Certamente i diritti degli utenti devono essere salvaguardati ma forse è più semplice il controllo delle corse ed il rispetto delle frequenze - per questo basta un controllo da remoto con l'AVM - ed in caso di disservizi elevare robuste penali da reinvestire per il miglioramento dei servizi o verso gli abbonati. Magari potrebbe partire una sperimentazione sul trasporto extraurbano che è ad orario per controllare il servizio e rimborsare gli utenti in caso di gravi disservizi. Voglio fare poi una considerazione più generale, forse è lo stesso concetto di biglietto singolo da superare e grazie alle nuove tecnologie dovremmo puntare verso carte della mobilità con cui utilizzare diversi servizi (car sharing, bike sharing, car pooling, colonnina elettrica, taxi) e con cui pagare online. Forse in questa prospettiva, sconti legati a disservizi o premialità sulle tariffe verso chi utilizza molti servizi di mobilità sostenibile potrebbe diventare possibile e praticabile. Infine quello che non è noto è se il decreto Delrio aumenta gli strumenti in mano ai Comuni per intervenire, se vi sarà per esempio la definizione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - a cui legare le risorse per gli interventi e gli investimenti come prevede la UE - se verrà affrontata la questione gare nel trasporto pubblico, o gli strumenti reali di governo dei servizi e della mobilità nelle aree metropolitane. Di tutto queste idee per la mobilità urbana abbiamo parlato con Francesco Petracchini nel libro promosso dal Kyoto Club "Muoversi in città" (Edizioni Ambiente) che fa il punto sullo stato dei progetti e delle innovazioni necessarie. (www.muoversincitta.it) Altra novità è quella dell'aumento delle multe. E' prevista infatti una sanzione pari a 60 volte il valore del biglietto ordinario, comunque l'importo non potrà essere superiore ai 200 euro. Pensa che possa essere un

deterrente all'evasione tariffaria che, secondo Asstra, si aggira ogni anno intorno ai 400 milioni di euro? Va bene ma non basta la multa elevatissima a spaventare l'utente abusivo, ma è la certezza del controllo e poi la riscossione reale da parte dell'azienda ad indurre comportamenti differenti. Di fronte alla negazione di tirare fuori i documenti per il riconoscimento, o l'impossibilità di controllare la veridicità di quelli consegnati, i controllori non hanno strumenti efficaci per intervenire. Qui bisogna intervenire per cambiare le regole oltre ad incrementare il numero dei controlli reali e la capacità di riscuoterli davvero e pare dalle prime anticipazioni del decreto che questo venga previsto. L'evasione tariffaria sarà combattuta anche con l'aumento dei poteri conferiti ai controllori e la possibilità, da parte delle aziende, di affidarsi a soggetti esterni. Crede che le aziende dovrebbero adottare ulteriori misure per ridurre il fenomeno dell'evasione? Oltre agli strumenti previsti penso che sul piano tecnologico qualcosa si possa fare. Il recente avvio a Milano del controllo in uscita alle stazioni metropolitane, l'obbligo a Bologna adottato da TPer di far riconoscere anche l'abbonato con il suo titolo di viaggio che aumenta il controllo sociale sui comportamenti, sono due strumenti utili da replicare. Anche la bigliettazione elettronica con la carta della mobilità potrebbero incoraggiare comportamenti corretti ed evitare alibi o problemi reali (non ho trovato un tabaccaio aperto...). Potrebbero essere utili anche campagne rivolte ai cittadini ed agli studenti (con strumenti social) per far capire il valore del pagare come si deve i servizi tra cui il trasporto pubblico. Posso assicurare per esperienza che questo valore difficilmente viene trasmesso ai giovani. Ma sono i controlli ed il pagamento reale della multa a fare la differenza, è chiaro.

