

La validazione obbligatoria salverà il TPL dall'evasione tariffaria

Nella settimana in cui si dovrebbe finalmente chiudere la vicenda dell'applicazione della riforma Madia sui servizi pubblici con l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri di un testo che contiene non poche novità per quanto riguarda il trasporto locale, tecnici ed esperti, dirigenti delle aziende e industria si sono confrontati a Bologna su un tema niente affatto secondario: la bigliettazione elettronica ed il contrasto all'evasione tariffaria.

L'iniziativa, organizzata da Club Italia con la collaborazione di Tper, cade in un momento particolare perché in giro si sente un venticello positivo: migliora il flusso dei finanziamenti per il rinnovo delle flotte, si stringe sulla smaterializzazione del biglietto ed il passaggio all'elettronica, si dovrebbe reintrodurre una qualche forma di defiscalizzazione degli abbonamenti, si allarga la possibilità di utilizzare personale esterno alle aziende per le operazioni di contrasto all'evasione tariffaria.

Nel corso dell'iniziativa si sono confrontate le migliori pratiche di applicazione tecnologica, ed esperienze che in alcune città hanno dato risultati talvolta insperati.

Un caso sopra tutti, quello di Bologna, dove Tper ha introdotto da un anno il sistema della validazione obbligatoria (ne abbiamo parlato con la presidente di Tper Giuseppina Gualtieri nell'intervista di questo Magazine). Ma anche a Milano, Torino, Venezia, la Romagna e molte altre realtà minori.

Ma poi tutti a Bologna si sono accorti di chi mancava: la più grande azienda del TPL italiano, l'Atac di Roma (dove già si può pagare con App) e che tanto potrebbe fare dopo gli annunci di una nuova amministrazione comunale che promette grandi novità. Mancavano soprattutto le Regioni, che essendo le titolari del trasporto pubblico locale, dovrebbero ben essere interessate al recupero dell'evasione tariffaria in uno dei settori di maggior spesa per i loro bilanci.

Disinteresse o insipienza?

Burocrazia ottusa o incapacità di rapportarsi con il mondo esterno?

Difficile dirsi. Ma i risultati ottenuti, per fare un esempio, nell'area bolognese dovrebbero stuzzicare un po' di attenzione dove in quattro anni si è passati dal recupero di 150mila euro a circa un milione. Rapportiamoli all'Italia e i conti son presto fatti.

Biglietti e abbonamenti si possono ormai fare in moltissimi modi: ContactLess, NFC, EMV, con smartphone, Sms, perché la fantasia non ci manca proprio. Ma il problema ora è quello di far vedere ai nostri clienti chi sale sull'autobus con biglietto o abbonamento e chi evade. E l'unica strada – il coro è unanime – è quella della validazione obbligatoria.

“Le nostre aziende hanno poche leve per migliorare i loro bilanci - dice Emanuele Proia, condirettore di Asstra - ed il contrasto all'evasione è forse quello su cui stiamo facendo molto. Ma la strada è ancora lunga perché secondo noi l'evasione ammonta complessivamente a 500 milioni di euro.

I decreti Madia ci dovrebbero aiutare: perché autorizzeranno per i controlli l'impiego di personale esterno alle aziende, perché autorizzeranno l'installazione di telecamere ma soprattutto perché imporranno (in tempi e con finanziamenti ancora da definire) la bigliettazione elettronica”.