



*Provincia di Bologna - 4<sup>a</sup> Commissione Consiliare – Pianificazione territoriale, Trasporti, Viabilità*

*Alla cortese attenzione di*

**Ing. Francesco Sutti** – Presidente, A.D. e Direttore ATC.

*E per conoscenza*

**Beatrice Draghetti** – Presidente della Provincia di Bologna

**Sergio Cofferati** – Sindaco di Bologna

**Giacomo Venturi**, Vicepresidente e Assessore ai Trasporti – Provincia di Bologna

**Maurizio Zamboni**, Assessore alla mobilità – Comune di Bologna

**Paolo Natali**, Presidente Commissione Mobilità – Comune di Bologna.

Bologna, 29 maggio 2007

**Oggetto: controlli, sicurezza e qualità sui mezzi ATC**

Gentile ing. Sutti,

le scrivo a proposito del tema dei controlli a bordo degli autobus in servizio sul nostro territorio.

Da quanto so, Bologna è in Italia una delle città “migliori” rispetto al rapporto tra costi di esercizio del Trasporto Pubblico e ricavi da biglietti ed abbonamenti, che – da quanto ricordo – si aggirano intorno al 30%. Tuttavia la sensazione che si avverte viaggiando soprattutto su alcune tratte urbane (ho una esperienza diretta della linea 14 e saltuariamente della 20), è che la quantità di viaggiatori che salgono sprovvisti di titolo di viaggio sia molto consistente. Dai nostri incontri in Commissione ho ricavato l’idea che ATC abbia valutato che un potenziamento dei controlli avrebbe costi superiori ai ricavi, e quindi a conti fatti non valga la pena.

In proposito desidero metterla al corrente di una mia considerazione, ricavata da un confronto – piuttosto stridente – dovuti ad alcuni recenti viaggi all’estero.

A fine marzo ho avuto occasione di visitare due città francesi (Lione e Grenoble), insieme a un gruppo di tecnici dei nostri territori, e di incontrare là amministratori locali per confrontarci sulle politiche di pianificazione urbana e trasporto pubblico. La quota di copertura dei costi di esercizio ricavata dalla vendita di titoli di viaggio si aggira, in quelle due città, tra il 40 e il 50%. Un rapporto virtuoso che, nella mia brevissima esperienza diretta, non è da imputarsi al risparmio sul versante dell’esercizio, vista la qualità e la frequenza dei mezzi (tra i quali ottimi tram e, solo per Lione, anche diverse linee di metropolitana), ma piuttosto alla diffusione e all’efficacia dei controlli.

A Grenoble infatti mi è accaduto di prendere per 3 volte il tram, e di assistere, in una di queste, ad un “controllo”. Era da poco passata la mezzanotte e ci trovavamo in piena periferia, verso il capolinea, quando 6 (sei) agenti in divisa da guardia giurata (completa di sfollagente e pistola, entrambi alla cintura), peraltro indossata su una corporatura tale da scoraggiare di per sé discussioni non strettamente indispensabili, hanno fatto contemporaneamente il loro ingresso in vettura, per un controllo gentile ma effettivo dei titoli di viaggio e, con l’occasione, anche del “clima” a bordo. A Lione, due giorni dopo, su 3 volte che ho preso la metropolitana ho assistito alla medesima scena: stavolta erano le 10 del mattino, in una stazione sotterranea in pieno centro, e scendendo dalla vettura ho trovato 5 (cinque) agenti del tutto simili per divisa e costituzione ai precedenti che, con cortesia, chiedevano ciascun viaggiatore di esibire il biglietto.

Rientrato a Bologna la sera stessa, verso le 22 ho preso l’autobus, che in via Rizzoli si è riempito di un folto gruppo di giovani, variamente abbigliati, pettinati, e tatuati, ma uniti nel non fare il biglietto; e dubito che avessero l’abbonamento.

*(segue)*



*Provincia di Bologna - 4<sup>a</sup> Commissione Consiliare – Pianificazione territoriale, Trasporti, Viabilità*

Ma scene analoghe si possono registrare tutti i giorni, salendo su vetture nelle quali bivaccano gruppi di 10 o 15 “viaggiatori”, installati nella parte posteriore del bus come fosse il retro di un bar, completo di bottiglie, lattine, urla per scherzi (o liti?) tra di loro, tali da trasmettere all’utente che timidamente tenta di farsi largo (non perché il bus è pieno, ma perché questi stanno in mezzo e non si spostano) la sensazione di essere capitato in casa d’altri, in un posto sbagliato, estraneo, inospitale. Anche se si tratta di mezzi nuovi, costosi, ben rifiniti, con alimentazione a metano e aria condizionata: uno sforzo di qualità inutile quando a bordo prevalgono comportamenti e abitudini incivili. Che me ne faccio della silenziosità dei motori e dell’annuncio audio delle fermate se è coperto dal rumore a bordo delle urla e – mi perdoni – dei rutti da birra? Che me ne faccio dell’aria condizionata e del velluto sui sedili, se coperti dalla puzza e dai rifiuti del bivacco?

La riflessione è appunto questa: al di là del ricavo diretto da sanzioni, una diffusione dei controlli va a impattare in modo molto evidente sul “clima” a bordo, quindi sulla qualità percepita dall’utente.

A Grenoble e Lione salendo in vettura ho trovato ordine, pulizia, silenzio, e la sensazione che le regole civili di rispetto delle cose e delle persone siano osservate e fatte osservare. A Bologna, senza ripetermi, il clima è diverso e soprattutto rischia di peggiorare.

La domanda quindi torna ad essere la stessa: siamo sicuri di avere fatto bene i conti, quando diciamo che il bilancio “costi-benefici” di un maggior investimento sui controlli sarebbe negativo? Siamo sicuri di avere considerato tutte le voci e tutti gli effetti?

La mia impressione è che, se non si interviene subito, il diffondersi dei comportamenti negativi a bordo dei nostri autobus finiranno per allontanare dai mezzi pubblici molti cittadini, a cominciare dalle utenze soggettivamente (non socialmente) più deboli: una persona anziana come una ragazzina di 10 anni, davanti a certe scene finiranno per escludere l’uso del mezzo pubblico, cercando alternative che andranno a peggiorare la congestione (il padre che accompagna la ragazzina a scuola in auto, il figlio che sempre in auto porta l’anziano alla visita medica). Difficile dare loro torto.

Certo che i controlli, oltre che diffusi, devono anche essere efficaci. Meglio quindi affidarsi a figure preparate, in caso di bisogno, anche allo scontro fisico, che ad impiegati naturalmente portati ad evitare noie e conflitti con l’utenza. Meglio organizzarle a gruppi consistenti piuttosto che a coppie sparse. Così, contando su una superiorità fisica e numerica “a priori”, diventa anche possibile effettuare i controlli con sorrisi e modi gentili: quando si è forti e legittimati, non c’è bisogno di fare la faccia scura per incutere il senso dell’autorità.

Al riguardo assumono un ruolo importante anche i conducenti: sempre in Francia, alcuni dirigenti di aziende di TPL ci dicevano di avere riportato l’entrata sui bus sulla parte anteriore, in faccia all’autista, che non è più “chiuso” nella sua cabina ma saluta e guarda in volto le persone che salgono. Un modo per dare agli utenti un senso di luogo presidiato e ospitale, e all’autista il compito di segnalare rapidamente – via radio – eventuali presenze inquietanti.

Sono convinto che incamminandoci in una direzione simile avremmo ottime ricadute per il trasporto pubblico e la nostra città: per il diffondersi dell’idea che l’autobus si paga, sempre, con evidenti effetti sugli incassi; per il miglioramento della qualità della vita a bordo dei mezzi, e della sicurezza degli utenti; per la valorizzazione degli investimenti sul rinnovo del parco mezzi che l’azienda sta facendo, con aumento della qualità percepita dagli utenti.

Restando in attesa di una sua opinione in merito, la saluto e le auguro buon lavoro.

*Andrea De Pasquale  
Presidente Commissione Trasporti  
Provincia di Bologna*