
IN MOVIMENTO
idee per il rilancio del Trasporto Pubblico Locale

Convegno promosso da Rifondazione Comunista
URBINO – Sala Commercio – sabato 12 maggio 2007

Intervento di Luigi Livi, utente convinto

Ringrazio Michele Altomeni e il suo partito per avermi invitato.

Sono nato nel 1957 a Mondavio, dove tutt'ora vivo, e fin da bambino faccio uso del pubblico trasporto, sia treno che corriere. Sono felice di avere oggi l'opportunità di esprimere il mio pensiero su un argomento che particolarmente mi appassiona.

Da circa un mese penso come iniziare questo mio intervento e sono in bilico tra due modi:

1) CATASTROFISMO

- le auto distruggeranno il pianeta
- il mondo è pieno di asfalto e rotozie
- il petrolio è finito e il metano finirà presto
- 7 mila morti e 300 mila feriti l'anno, in Italia, a causa di incidenti stradali
- grazie all'aria irrespirabile, molti tumori attendono ansiosi di assalire le nostre cellule.

Eppure, nonostante tutto ciò, in un minuto il mondo accoglie l'immatricolazione di 100 nuove vetture (alla chiusura di questo convegno, nel nostro pianeta ne circoleranno 21 mila in più). C'è da sperare che nel frattempo ne venga anche rottamata qualcuna, fermo restando che continuerà a occupare spazio – quantunque ben schiacciata – e di certo non purificherà le falde acquifere.

Per pura curiosità, in un minuto, nel mondo ci sono anche 15 persone che muoiono di fame; c'è da sperare che i 15 non facciano parte dei 100 e che non cessino di vivere per mancanza di risorse dopo aver acquistato un'auto!

Un inizio così crudo e melodrammatico potrebbe forse essere efficace ma, essendo il tono catastrofico molto praticato di questi tempi, rischiamo tutti l'assuefazione: siamo portati a pensare che la paventata imminente distruzione del pianeta sia frutto di esagerazione e che, in ogni caso, non ci riguarda né riguarderà i nostri figli.

Potrei allora tentare un altro modo di iniziare:

2) OTTIMISMO EBETE

- le auto profumano l'aria
- dai tubi di scarico è possibile fare l'aerosol
- il rumore è musica e rallegra l'ambiente
- le auto variopinte arredano le nostre città e la nostra vita

Dunque è più che mai opportuno possedere almeno un'auto per uno.

Ben utile sarà anche un'auto in casa e col motore acceso – per esempio in soggiorno, la stanza più grande e più abitata – così da rendere piacevole la respirazione e creare un gradevole sottofondo musicale.

A queste immaginarie condizioni è assai comprensibile che, per l'ora di pranzo di oggi, il mondo debba ospitare 21 mila auto in più (e anche 3.150 persone in meno, morte di fame).

UN PO' DI STORIA LOCALE

“ Trema Vitali! Arrivano i pendolari! “

Fano. Correva l'anno 1974 e più volte un cordone umano si è snodato dal Pincio a via della Fornace. Gli studenti e qualche operaio, organizzati da qualche sindacalista facinoroso, manifestavano reclamando il diritto allo studio (nel senso di potersi recare a scuola decorosamente, con la corriera), al posto (a sedere), alla sicurezza (i freni), all'asciutto (corriere in cui non piovesse dentro). Diritti civili, si direbbe oggi; reclamati in modo civile, anche se il minaccioso slogan poteva lasciare intendere (sperare o temere, secondo i punti di vista) che la rivoluzione fosse vicina. In ogni caso, non riuscivo allora e non riesco oggi a immaginare Dandolo Vitali (titolare dell'omonima azienda trasporti e recentemente scomparso) “tremante” di fronte al suo inevitabile destino.

Non sono in grado di valutare la serietà della massa dei manifestanti ma in molti di loro c'era sicuramente il desiderio di ripensare il pubblico trasporto come una forma di servizio “pubblico”, nel senso di servizio per utenti (e non clienti) pubblicamente gestito. Sottesa a queste istanze, già abbastanza “sinistre”, galleggiava nell'aria il desiderio di liberarsi del “padrone” che, nel caso di un pubblico servizio, era ritenuta figura particolarmente inopportuna.

Assai importanti erano anche le condizioni di lavoro degli autisti che, per completare le canoniche sei ore e quaranta di guida e/o manutenzione mezzi, spesso erano costretti a stare fuori casa molte e molte ore in più. Non c'erano panchine, bar, piazze, sedi di partiti e/o sindacati “sinistri” in cui non ci si inebriasse nel sognare la nascita di una sola grande azienda di trasporti (provinciale, regionale o magari anche statale). Si cercava una nuova realtà in cui si potesse rendere umano e sopportabile il lavoro: l'autista parte per esempio da Pergola o da Cantiano o da Sassocorvaro; porta la sua corrierina a Fano o Pesaro; sale sul bus di città e guida per tre o quattro ore; risale sulla sua corrierina e se ne torna da dove è venuto. In mezza giornata è a posto e, come molti statali, può dedicarsi ad altro.

Ecco subito pronta una **prima serie di domande a Maurizio Mazzoli**, presidente di ADRIABUS:

- **da alcuni anni esiste una sola società di trasporti, come tanto auspicato trenta anni fa; perché non si è ancora giunti a ri-organizzare l'orario degli autisti?**
- **in altre parole: perché si continuano a tenere corse in orari inutili e buchi in orari necessari?**
- **chi mai avrebbe stabilito corse inutili se non per accumulare chilometri e meglio distribuire “sindacalmente” l'orario di lavoro?**

Il quesito è abbastanza chiaro?

Se non lo fosse, il paragrafo successivo può fornire ulteriori possibilità di comprensione.

INTERVENTO FINANZIARIO PUBBLICO

(legge 151/1981 e altre norme del 1997)

All'inizio degli anni ottanta, grazie a un massiccio intervento ministeriale a suon di migliaia di miliardi di lire, la realtà del pubblico trasporto ha attraversato una svolta epocale. Prendiamone atto, ringraziando quanti hanno avuto la sensibilità di occuparsene, e guardiamo avanti.

Ora abbiamo:

- corriere nuove e belle, con garages e officine
- autisti e impiegati amministrativi

- grossi pali di indicazione fermate
- variopinti biglietti stampati

Inoltre:

- i dipendenti sembrano essere regolarmente pagati
- i soci ADRIABUS non sembrano né pezzenti né falliti né sono in galera.

Si può pertanto dedurre che l'azienda funzioni regolarmente, grazie anche alle non irrilevanti due seguenti voci di bilancio in entrata:

- compenso chilometrico medio di euro 1.40 per ogni corriera viaggiante (un autotreno, con il triplo delle gomme e il doppio del consumo di carburante, viaggia per molto meno)
- dal 50% al 75 % di finanziamento sul prezzo di acquisto di ogni corriera.

Tali cifre vengono attinte dai 100 milioni di euro che la Regione Marche stanziava ogni anno per il Trasporto Pubblico Locale (treno e gomma), di cui 10 milioni per la tecnologia del biglietto.

Inevitabile e spontanea sorge ora la **prima serie di domande al Dott. Sergio Strali**, funzionario della Regione Marche qui in rappresentanza dell'assessore Pietro Marcolini:

- **come vengono concretamente spesi in un anno 10 milioni di euro per la tecnologia del biglietto?**
- **cosa succederebbe se eliminassimo i biglietti e sostituissimo l'incasso mancato con quei 10 milioni?**
- **in altre parole: la differenza fra l'incasso e il costo di produzione del medesimo ha segno più o meno?**

Il bel gruzzolo che la collettività fa piovere su Adriabus (una parte di quei 100 milioni, in quanto la parte restante va ad altre aziende simili e alle ferrovie) e permette il funzionamento del pubblico trasporto nella nostra provincia è assegnato con una regolare gara di appalto. In contropartita si parla di CONTRATTO DI SERVIZIO, una sorta di elenco in cui (il buon senso lo lascia supporre) venga specificato il tipo di servizio richiesto, le tratte in cui dovrà essere svolto, gli orari, le condizioni, i prezzi dei biglietti e tutto ciò che possa servire al buon svolgimento di un fondamentale (e costoso) adempimento sociale e di tutti i risvolti ecologico-ambientali ad esso sottesi.

Sorge spontanea la **seconda serie di domande al Presidente Mazzoli e al Dott. Strali**:

- **il "contratto di servizio" è stabilito da chi e quando?**
- **come può un concorrente all'appalto lanciare un'offerta senza sapere i dettagli della richiesta?**
- **chi ha stabilito finora orari, tratte e numero di chilometri?**
- **chi ha controllato?**
- **chi ha controllato i controllori?**

METAFORA

Chiamo un idraulico a casa e gli chiedo genericamente di installare 5 rubinetti senza dirgli dove. Se io fossi quell'idraulico monterei 5 rubinetti vicini, sullo stesso tubo; eviterei di bucare, smurare, ri-murare e collegare. Fuor di metafora: chi è stato a stabilire le corse vuote (perché non servono) e i vuoti di corse (dove servirebbero)?

ESEMPIO

Partenze da Pergola per il litorale adriatico: ore 5.50 – 6.30 – 9.00 – 9.40 – 13.00 – 13.40 – 14.30 – 17.00 – 18.00.

Quali saranno frequentate e quali no?

Tutte, comunque, costano alla collettività una media di euro 1.40 al Km e fra il 50 e il 75 % del prezzo di acquisto mezzi.

PETIZIONE

Un gruppo di appassionati sostenitori del pubblico trasporto, per motivi logistici e/o filosofici, ha provato a elaborare una “petizione popolare” su cui si impegna a raccogliere firme per sensibilizzare pubblici amministratori e imprese erogatrici dei servizi.

Due righe ben riassumono i contenuti della premessa:

CHIEDIAMO

ai nostri amministratori

una coraggiosa programmazione del sistema trasporti

alle aziende

una presa di coscienza del delicato ruolo pubblico che ricoprono.

A seguire vengono articolate concrete proposte (e non lagnose lamentele):

ORARI e PERCORSI

- E' opportuno cercare di capire dove e quando il pubblico trasporto favorisce le esigenze ambientali, ecologiche e sociali della collettività.
- Le tratte stabilite ai tempi delle “vacche grasse”, con accaparramenti di chilometri e relativi compensi, sono un lusso che toglie risorse alle reali necessità. L'orario degli autisti può essere organizzato sindacalmente passando dall'extra-urbano all'urbano e non certo a spese della collettività facendo viaggiare corriere vuote in orari inutili.
- E' opportuno pianificare corse che confluiscono sul litorale (strutture “a pettine”), appoggiandosi e coordinandosi con le ferrovie per evitare inutili e costosi raddoppi.
- Realizzare tutto ciò può aumentare il numero degli utenti (e diminuire la circolazione di auto). Non farlo lascia intendere che Adriabus sia già un'azienda sufficientemente produttiva, in quanto già compensata chilometricamente anche a corriere vuote.

PUNTUALITA'

- I ritardi dovuti al traffico sono umanamente comprensibili. Non possono invece essere tollerati i ritardi alla partenza dal capolinea; tale garanzia è un diritto dell'utente, anche se comporta un'organizzazione più accurata dei tempi di percorrenza.
- Gli anticipi sui passaggi sono una forma di criminalità: quando accadono si ha la sensazione che la corriera non è pensata per i passeggeri ma per i chilometri (quelli da moltiplicare per un euro e quaranta).

ESEMPIO

Linea Pergola-Pesaro fermata S.Michele, 20 Km dal capolinea: passaggio previsto ore 9.25.

Da rilevazione biennale risulta un'oscillazione fra le 9.15 e le 9.35.

La motivazione dell'azienda è sempre la stessa: traffico (!).

Anche il mio commento è sempre lo stesso: contano i chilometri e non i passeggeri.

- Migliorare tutto ciò può aumentare il numero degli utenti (e diminuire la circolazione di auto). Non farlo lascia intendere che Adriabus sia già un'azienda sufficientemente produttiva, in quanto già compensata chilometricamente anche a corriere vuote.

FERMATE

- I luoghi di fermata sono molto chiari. Enormi pali sono stati conficcati senza pietà su strade, marciapiedi, orti e giardini; ampie e variopinte tabelle sveltano ammiccando al consumatore e proponendo di tutto. Sulle tratte che frequento di solito, pali e tabelle non propongono né percorsi né orari. “La pioggia rovinerebbe i fogli”, ci dicono da Adriabus; “i vandali li strappano”, ci dice un altro impiegato (che forse non sapeva che i fogli non sono stati messi proprio). La tecnologia moderna ci offre una innocente macchinetta che plastifica i fogli: non sarebbe una bella pensata plastificare i fogli di orari e percorsi, preservandoli così dalle intemperie per qualche migliaio di anni?
- Le pensiline per proteggere gli utenti in attesa sarebbero attualmente inutili, visto il basso numero di utenti. Costruirle non potrebbe essere un incentivo all’utenza?
- Realizzare tutto ciò può aumentare il numero degli utenti (e diminuire la circolazione di auto). Non farlo lascia intendere che Adriabus sia già un’azienda sufficientemente produttiva, in quanto già compensata chilometricamente anche a corriere vuote.

BIGLIETTI

- Acquistare biglietti equivale a una battuta di caccia: ci si deve appostare nei luoghi giusti e al momento giusto. “Non vi preoccupate”, ci dicono, “potete fare il biglietto in corriera”. E’ vero. Ogni corriera è dotata di una bellissima e allegra macchinetta gialla in cui si inseriscono monete e si riceve un foglietto. La macchinetta non solo è un po’ schizzinosa nei gusti e spesso rifiuta anche le monete più belle e lucide ma – per questioni di principio – non dà il resto. Ci viene regolarmente rimproverato di non essere in possesso del giusto quantitativo di denaro; accettiamo l’osservazione e, umilmente, ogni mattina usciamo di casa con le tasche piene (non solo di monete!).
- Come reagisce il viaggiatore occasionale? Sale in corriera, con una mano si tiene per non cadere, prova a consultare il cartello dei prezzi tenendo le coordinate con due mani, magari con una mano tiene anche una borsa che non sa dove appoggiare, con una mano cerca monete che forse non ha, disperato ne chiede ai pochi passeggeri..... forse arriverà a sedersi e forse arriverà anche a destinazione ma farà in cuor suo una determinata considerazione: “per guidare un’auto bastano due mani e non servono monetine”.
- E’ così difficile vendere i biglietti nei bar e nei negozi? Chissà perché gli esercenti si rifiutano di farlo? Che sia per le irrisorie percentuali di guadagno?
- Migliorare tutto ciò può aumentare il numero degli utenti (e diminuire la circolazione di auto). Non farlo lascia intendere che Adriabus sia già un’azienda sufficientemente produttiva, in quanto già compensata chilometricamente anche a corriere vuote.

PREZZO

- Lo scorso settembre scrissi una accorata lettera, apologetica e augurale sul futuro del pubblico trasporto. La inviai a 26 componenti il Consiglio Regionale e 35 componenti il Consiglio Provinciale; la inviai anche a Adriabus, alle Autolinee Bucci di Pesaro e a Vitali di Fano. Hanno risposto Michele Altomeni del Consiglio Regionale, Claudio Mari del Consiglio Provinciale e l’Assessore Regionale Pietro Marcolini. Nessuna risposta da tutti gli altri; neanche un piccolo ma educato cenno di riscontro. La mia lettera era il sogno di un utente del pubblico trasporto: una speranza, un auspicio, un forte desiderio che l’utenza aumenti e che diminuiscano quelle “formichine d’acciaio” che hanno invaso la nostra vita. La risposta dell’Assessore Marcolini ignora tutto il mio fervore espresso in tre pagine e si concentra sulla mezza riga che ho dedicato al 25% di aumento tariffe da poco applicato. Vista la sensibilità dell’Assessore verso questo aspetto della questione, mi sembra opportuno dedicarvi un apposito paragrafo.

C'E' UN PREZZO....

Nella tratta da me abitualmente frequentata (S.Michele-Pesaro, 84 Km. andata e ritorno) spendo 6.50 euro (per il cibo ne spendo 6.20). Se andassi con la mia automobile spenderei la stessa cifra; se cercassi e trovassi un compagno di viaggio con cui dividere le spese, finanzierei anche un po' di cibo; se poi trovassi quattro compagni di viaggio rischierei di diventare ricco!

RAGIONIAMO

Pare che il pubblico trasporto sia coperto dall'incasso dei biglietti per 1/3 della spesa.

“Chi non mostra non vende”; “il guadagno è nello smercio”. Non sono slogan lanciati da esperti di marketing ma modeste e sensate considerazioni di una signora delle mie parti che molti anni fa esercitava il mestiere più antico del mondo (ed era detta, ironia della sorte, “la corriera”). Seguendo i principi della signora, potremmo dire che è necessario “mostrare” le “corriere”, agghindandole per stimolare l'utenza; potremmo anche dire che, quando ormai le abbiamo reclutate e agghindate, tanto vale che ci salgano sopra più persone possibile, anche a costo di fare prezzi di favore.

E invece no: il buon senso della “corriera” non è di casa nelle corriere. Si è sperato di aumentare l'incasso alzando il prezzo, rischiando invece di abbassarlo con la perdita di utenza: “a parità di spesa meglio mettere in moto la formichina d'acciaio”, ha pensato l'utente. E ogni tanto ne perdiamo qualcuno. E tutto a fronte di una spesa di produzione fissa e compensata con pubblici denari, anche con corriere vuote.

E' ora il momento di esaminare un'ipotesi bizzarra: **E SE IL PUBBLICO TRASPORTO FOSSE GRATUITO ?**

Innanzitutto dovremmo trovare il modo di recuperare quel terzo di spesa coperto dai biglietti. Si potrebbe, a livello nazionale, raggranellare fondi aumentando di 0,.. le imposte su:

- carburanti
- autostrade
- multe agli automobilisti
- bolli auto
- assicurazioni auto
- vendita auto
- lavori stradali

Si potrebbe prelevare lo 0,.. per mille dalle dichiarazioni redditi

Si potrebbero recuperare quei 10 milioni di euro che la nostra Regione spende per la misteriosa “tecnologia dei biglietti” di cui sopra.

Si potrebbe optare per corriere più piccole.

Si potrebbero richiamare autisti giovani-pensionati per guidare a fini “socialmente utili”.

Si potrebbero coinvolgere i “padroncini” di autotreni convertendoli al trasporto di persone (*sicuramente qualcuno sarebbe felice di viaggiare a 1.40 euro a Km. con un mezzo in buona parte finanziato*).

Si potrebbe prelevare dai redditi di tutti i cittadini una piccola cifra fissa (*passerebbe quasi inosservata; come le varie, incomprensibili e numerose “addizionali irpef”*).

Se tentassimo questo coraggioso esperimento, non riusciremmo forse a coprire quel terzo della spesa?

E se anche non riuscissimo a coprirlo interamente, il paese andrebbe alla bancarotta?

E pensate che la bancarotta sarebbe peggio del disastro ambientale, ecologico, sanitario e sociale che stiamo causando con la proliferazione di automobili?

CONVINCERE, PIÚ CHE VINCERE

Da costosi sondaggi statistici elaborati in questi ultimi tempi, pare che una grande fetta della nostra popolazione locale non farebbe uso del mezzo pubblico neanche se fosse gratuito. E' una pesante e deprimente scoperta che rivela poca sensibilità collettiva e, di conseguenza, lascia intravedere notevoli difficoltà di successo nel nostro primario obiettivo: lasciare a casa le auto.

Ci chiediamo come è possibile inventare un'utenza del pubblico trasporto.

Ci rammarichiamo che l'urbanizzazione non ne abbia tenuto conto, creando piuttosto infinite situazioni di indispensabile mobilità.

Ci accorgiamo che anche l'industrializzazione ha completamente ignorato il problema, contando sul fatto che i lavoratori avrebbero comunque raggiunto con la propria auto il luogo di lavoro.

E ci disperiamo per essercene accorti tardi.

Meglio tardi che mai e, siccome è tardi, è il caso di sbrigarsi, sfruttando gli esperti e i successi da essi ottenuti in altri settori.

Se è difficile convincere i cittadini a usare il pubblico trasporto, pensiamo come abbiamo fatto, per esempio, a inventare il consumatore.

Ci hanno convinti a:

- mangiare schifezze confezionate
- bere coca-cola
- tenere tivù accesa giorno e notte
- telefonare continuamente
- vendere il sole e comprare la luce (cioè vivere di notte e dormire di giorno)
- buttare per il gusto di ri-comprare (anche le auto)

Era impresa difficile; eppure ci sono riusciti. Tanta capacità esercitata da giovani rampanti esperti di marketing e di pubblicità non potrebbe anche essere finalizzata alla diffusione del pubblico trasporto, per salvare il pianeta e migliorare la qualità della vita?

Perché non proviamo a martellare altrettanto scientificamente la popolazione, come è stato fatto per aumentare i consumi, motivandola e/o terrorizzandola attraverso tutti i numerosi ed efficaci mezzi di comunicazione?

Sembra invece che stiamo lavorando per scoraggiare l'utenza del pubblico trasporto. Peraltro è cosa semplicissima: basta lasciare inalterata la situazione che ha suscitato le proposte della petizione di cui sopra!

CONCLUSIONI

Voglio chiudere con un piccolo componimento, a cui seguiranno le ultime due inevitabili domande alle due persone che, in questo momento, sono preziose per la realizzazione di un pubblico trasporto nell'interesse della collettività.

*Ogni giorno esco di casa felice:
passeggio, fischiando e saluto i passanti;
salgo in corriera e ritrovo gli amici
e con essi rido, piango e cambio il mondo.*

*Viaggio senza pensieri, senza odio e senza rancore.
Vedo dall'alto campi e case,
vedo il mare,
vedo i poveri automobilisti.*

*Mi sembra bello anche il lavoro
e mi pare di sognare.*

Ma perché siamo così pochi a essere felici di viaggiare senza automobile?
Assessore Marcolini e Presidente Mazzoli, aiutateci a capire.

- **Assessore Regionale ai Trasporti Dott. Pietro Marcolini,
diminuire le auto e migliorare la qualità della vita
è un argomento che l'appassiona veramente ?**
- **Presidente di Adriabus Maurizio Mazzoli,
allargare il numero degli utenti è conveniente per la sua azienda?
o è solo fonte di difficoltà organizzative?
In altre parole:
VOLETE SOLO FAR CHILOMETRI O ANCHE CONQUISTARE VIAGGIATORI ?**

Luigi Livi
v.le Martiri della Resistenza 27
61040 MONDAVIO PU
tel. 0721-979574
lapslivi@alice.it

* Utili informazioni sull'argomento sono state tratte da:

Il trasporto pubblico locale. Una prospettiva per l'Italia.
Saggi di Giancarlo Polidori, Marco Cammelli, Federico Oliva, Gianfranco Amendola, Luigi Ceccarini
A cura di Oddo Bucci.
Edizioni IL MULINO (2006)