

Bus in ritardo e rimborsi: così aziende più responsabili

Antonio Coppola*

«**B**us in ritardo, rimborso per i passeggeri» hanno titolato quasi tutti i quotidiani per annunciare l'imminente riforma sul trasporto pubblico locale presentata dal ministro Delrio. Una novità che, nel caso di Napoli, si tradurrebbe nell'erogazione gratuita del servizio, viste le continue e prolungate attese alle fermate dei viaggiatori. Battute a parte, il decreto legislativo, prossimo ad entrare in vigore, prevede importanti misure destinate a dare uno

scossone alla gestione del Tpl, sulla cui efficienza si gioca la partita della vivibilità e della modernità delle nostre città ed aree metropolitane. Penalizzare i ritardi anche nell'ambito urbano, così come già avviene per i trasporti ferroviari di lungo percorso, significa responsabilizzare le aziende nel loro complesso - dai dirigenti ai dipendenti - impegnandole ad operare nel rispetto di un principio indiscutibile: il soddisfacimento dei bisogni del cittadino-utente, che è prioritario rispetto a qualsiasi altra necessità o rivendicazio-

ne. Analogamente condivisibile è l'inasprimento delle sanzioni nei confronti degli evasori, perché l'acquisto del biglietto non significa semplicemente assicurare risorse indispensabili per la piena funzionalità del servizio, ma è, soprattutto, un dovere civico. Né si può tollerare l'alibi della protesta contro i continui disservizi per giustificare il mancato acquisto del titolo di viaggio: così si contribuisce solo a peggiorare ulteriormente la già scarsa qualità dei trasporti.

> Segue a pag. 33

Dalla prima di cronaca

Bus in ritardo e rimborsi

Antonio Coppola*

Significativa è, anche, la volontà di intervenire sul rinnovamento del parco circolante, tra i più vetusti d'Europa. A tal fine si prevedono fondi - cofinanziati dalle stesse Regioni - per l'acquisto di nuovi mezzi, l'introduzione, per la prima volta in Italia, di una società che acquista materiale rotabile da affittare o cedere in leasing alle aziende, nonché il divieto di circolazione dei bus più inquinanti. A conferma di quanto abbiamo sem-

pre sostenuto che è inutile inibire il traffico delle vetture se poi tutti i bus pubblici più vetusti sono liberi di circolare e, quindi, di emettere sostanze nocive nell'aria, a partire dalle polveri sottili e ultrasottili.

Il problema del reperimento e dell'allocatione delle risorse, come sempre, è il nodo più complicato da sciogliere, e su questo aspetto non mancano le ombre sulla riforma in questione. Senza finanziamenti non si possono fare miracoli, però nemmeno si può pretendere di ritornare agli sciagurati tempi della distribuzione «a pioggia» di contributi; pertanto, oggi più che mai, occorre puntare sul criterio della premialità, vincolando gli aiuti economici agli obiettivi ed alle prestazioni. Seppure, per miracolo, dovessero arrivare, una tantum, fondi tali da azzerare i debiti accumulati, i servizi lo stesso non migliorerebbero, in mancanza di strategie po-

litiche e di una cultura manageriale orientate all'efficienza. A tal fine, sarebbe auspicabile, anche in questo settore, promuovere una dinamica di mercato in grado di realizzare, attraverso la concorrenza tra pubblico e privato, economie di gestione ed efficienza dei servizi.

In Campania, negli ultimi anni, abbiamo assistito alla proposizione di una ricetta autolesionista che, in nome di una cieca austerità, ha mandato in frantumi l'intero sistema dei trasporti, con drastici tagli lineari dei servizi, blocco dei cantieri e degli appalti, e relativo aumento dei contenziosi. Nonostante ciò, i conti pubblici restano in rosso e i cittadini neri di rabbia per i continui disservizi. Evidentemente, non è tagliando la testa che si cura l'emicrania; per uscire dalla crisi servono terapie più efficaci, capaci, cioè, di incidere significativamente sul piano organizzativo, a partire

da un'oculata analisi dei costi-benefici, sino a una migliore redistribuzione delle competenze e valorizzazione delle professionalità. In altri termini, al di là delle risorse economiche, comunque essenziali, non si può sperare di risalire la china senza una diffusa consapevolezza, a livello politico, amministrativo e sindacale, del ruolo strategico svolto dai trasporti locali e l'assunzione di comportamenti in sintonia con la mission del servizio pubblico. L'affermazione della cultura della responsabilità deve, perciò, rappresentare il primo obiettivo di una vera riforma del Tpl; in questo senso il decreto annunciato dal ministro Delrio e lo spirito che anima i nuovi vertici della holding dei trasporti campani sembrano far ben sperare nell'avvento di una migliore stagione per i cittadini-utenti.

**Presidente Aci Napoli*