

Bellinzona: trasporti pubblici – ma siamo sicuri?

Mercoledì 22 marzo 2006, ore 20:15 – 22:15

Alla Casa del Popolo, Bellinzona

Circa una trentina di persone hanno partecipato alla serata pubblica, organizzata dall' associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico (ASTUTI) e dal sindacato SEV.

Erano presenti i rappresentanti delle maggiori imprese di trasporto pubblico (FFS, Autopostale) e della polizia.

Un titolo un po' ambiguo quello dato alla serata e forse anche un po' provocatorio, sembra quasi suggerire: -ma siamo sicuri di fare la cosa giusta, utilizzando il mezzo pubblico?-

Non si intendeva comunque mettere in dubbio la sicurezza tecnica dei veicoli e dei rotabili e nemmeno la certezza di arrivare puntuali alla meta. Di questo tutti erano sicuri, nessuno dubitava delle capacità tecniche e logistiche delle imprese di trasporto.

Quel che era in discussione era la tematica della sicurezza personale negli incontri con altre persone. Negli ultimi tempi sembra di assistere a una recrudescenza dell' aggressività. Se fino a qualche anno fa si trattava solo di vandalismi a carico del materiale rotabile e delle infrastrutture, ultimamente hanno fatto notizia vere e proprie aggressioni alle persone. Non solo sui mezzi pubblici di trasporto e alle fermate ma anche in margine a eventi sportivi e nelle scuole, e perfino casi di vendette incrociate tra bande rivali. Evidentemente questo non è solo un problema di trasporto pubblico ma interessa la società nel suo insieme.

Ma stiamo veramente assistendo a un aumento della conflittualità? E riguarda proprio solo i giovani?

Alcuni dati, forniti dalla polizia, possono aiutarci a inquadrare il problema. I reati in relazione ai trasporti pubblici sono in aumento. Dal 2001 al 2005 i borseggi, p.es., sono passati da 20 a 66, i furti da un centinaio a circa 200, le lesioni da 3 a 19, mentre le rapine sono rimaste costanti, attorno alla mezza dozzina. C' è quindi un reale aumento, che tocca non tanto l' interno dei veicoli stessi, ma le fermate, le stazioni e i dintorni. Le cifre restano comunque minime se confrontate alla massa di persone trasportate.

Si assiste inoltre a un marcato aumento delle fasce più giovani, l' età a cui si comincia è sempre più bassa. La polizia ferroviaria ha sempre più spesso a che fare con minorenni fuori di casa di notte, con famiglie totalmente disinteressate. E si nota molto meno rispetto dell' autorità rispetto al passato. Tutto questo ha portato a un sensibile aumento del senso soggettivo di insicurezza, la diminuzione del personale circolante e nelle stazioni ha indotto un senso di abbandono. Una petizione del sindacato SEV in reazione alle aggressioni al personale dei trasporti pubblici ha potuto raccogliere in poco tempo 10'000 firme.

Le stesse imprese si sono rese conto del problema e si sono date da fare per contrastare questo fenomeno con una strategia basata su tre pilastri: prevenzione, mediazione, controllo.

La prevenzione si basa su accorgimenti tecnici e misure pedagogiche. Accorgimenti architettonici come strutture più aperte, riduzione degli angoli discosti e delle nicchie isolate, eliminazione degli scompartimenti, dovrebbero ridurre il senso di isolamento. Anche l' introduzione di punti di incontro riservati nei treni, concentrando le persone in una carrozza sola durante le corse poco frequentate, dovrebbero contribuire a questo effetto. Il miglioramento dell' illuminazione dovrebbe pure agire in questo senso. Dove possibile inoltre, si cercano di promuovere attività nelle stazioni.

L' attività pedagogica delle ferrovie si concentra sul treno-scuola. L' autopostale invece ha promosso attività di informazione presso le sedi scolastiche stesse. Gli stessi ragazzi di scuola fungono poi da formatori e regolatori della disciplina sugli autobus del trasporto allievi.

La mediazione è una strategia che è venuta ad aggiungersi di recente. Si tratta dei cosiddetti "grands frères", giovani alla ricerca di un impiego che vengono formati alle tecniche di mediazione e prevenzione di conflitti e che circolano nei treni.

Infine il controllo: negli orari e nelle linee a maggior rischio, viene impiegato personale di sicurezza per la repressione e la denuncia dei trasgressori. Inoltre l' introduzione della video sorveglianza dovrebbe a sua volta avere effetto dissuasivo.

Questi interventi sono stati coronati da successo e, a partire dal 2003, si è potuto notare un' inversione di tendenza.

L' impressione generale, riassunta da un partecipante verso la fine della serata, è che il fattore umano resta fondamentale. L' automazione spinta potrà pure ridurre il tasso di errori umani nell' esercizio ma genera un senso di abbandono nell' utenza.

D' altra parte oggi il personale del trasporto pubblico è chiamato ad assumere nuovi ruoli, non è più il mero esecutore di funzioni tecniche e di controllo ma una specie di animatore sociale.

Una forte impressione ricavata dagli interventi di coloro che si erano occupati dei programmi di prevenzione e mediazione, stabilendo i contatti con i giovani per affrontare insieme la problematica, è l' entusiasmo mostrato per questo nuovo ruolo. Da un' iniziale scetticismo si è passati a un sincero piacere nell' entrare in contatto con realtà nuove, imparare un nuovo linguaggio, il gergo dei giovani. Sembravano ritornati giovani loro stessi.

Per concludere, il trasporto pubblico quindi non è soltanto un mezzo per trasferirsi da una località all' altra ma un luogo di integrazione sociale.

Allora potremmo riassumere così il messaggio principale della serata:
- lasciate l' auto a casa, utilizzate il mezzo pubblico, vi sentirete parte attiva della società, scoprirete che gli altri non sono una minaccia per la vostra incolumità ma un arricchimento della vostra vita quotidiana-.

Giovanni Ruggia