

ERIKA DAGNINO

Il Biglietto

– n. 02 anno 2018 –



Il Biglietto – n.02 anno2018 –
Copyright © Erika Dagnino
www.erikadagnino.it
ISBN 978-88-88626-78-9

Edizioni Sibilla
Prima Edizione: settembre 2018

Immagine di copertina: *Titoli di viaggio* © Erika Dagnino
Immagine quarta di copertina: *Obliteratrice* © Erika Dagnino

Libreria Editoriale Sibilla Via Sant'Ugo, 6 - 16136
Genova, Italy tel. /phone +39 010 2723934
Finito di stampare in agosto 2018 da Status srl

Indice.

Il Biglietto – n. 02 anno 2018 –

Pag. 5 **Introduzione.**

Pag. 9 **Parte Prima. Il dato empirico *nella* parola.**

Pag. 9 Condizioni *necessarie*.

Pag. 11 La consultazione pubblica.

Interventi di Vincenzo Guarracino e Stefano Pastor.

Pag. 14 Delibera ART n. 43/2018.

Conversazione con Stefano Pastor.

Pag. 21 **Parte Seconda. La mobilità *della* persona.**

Pag. 21 La realtà del viaggiatore.

Pag. 22 Taccuini metropolitani, di Bob Heman.

Pag. 24 Il sistema della metropolitana di New York e l'impulso creativo,
di Cindy Hochman.

Pag. 26 *Ombre* di passaggio nel sistema di trasporto pubblico di New York City,
di John Pietaro.

Pag. 28 Appunti trasportistici in Liguria, di Erika Dagnino.

Pag. 32 **Conclusioni.**

Pag. 34 **Lecture e approfondimenti.**

Pag. 37 **Biografie.**

Introduzione.

Nella dimensione dello spostamento, le coordinate di spazio e di tempo, così come le componenti fisiche e spirituali dei portatori di testimonianza, inserite nell'esercizio del diritto alla mobilità, si fondono senza negare il dettaglio in uno stato d'atmosfera: realismo di dato: stazioni, fermate, banchine, posti a sedere, comfort, informazione, qualità e regolarità del servizio; ed impressione oltre il dato: traccia percettiva, emozionale, memoriale, intellettuale. Dal punto di vista dell'aspetto tecnico del viaggio in relazione al suo aspetto umanamente accrescitivo, il dato di contesto diventa ora limite espressivo ora potenziale; la stessa vitalità, la stessa espressività del passeggero venendone in diversa misura condizionate. Nel vivere lo spostamento le sensazioni ora si affievoliscono ora si addensano, quasi operando una sorta di somma virtuale e al tempo stesso effettuale delle molteplici emozioni che l'esistenza potrebbe consegnare. Emozioni da cui dipende anche il proprio senso di durata e di autonomia; autonomia rispetto all'elemento pratico, durata essendo lo spostamento in quanto tale durata. E se le cose sembrano assumere e avere una loro fisionomia e individualità attraverso l'osservazione e rilevazione della realtà oggettiva da parte del viaggiatore e la sistematizzazione immediata, successiva o preventiva del vissuto/percepito che lo stesso pratica, il partecipare *delle* cose risulta essere al contempo sia esistenza nel suo farsi sia cittadinanza nel suo attuarsi, prevalendo ora nel senso collettivo di cittadino/persona ora nel senso individuale di persona/cittadino; sempre entro un contesto di fatto pubblico, e sempre posta l'equipollenza mobilità / esistenza.

Premesso quanto precede, ivi incluso *Il Biglietto – n.01 anno 2017*, due sono i profili di riflessione che ne caratterizzano il secondo volume: il sistema della mobilità come luogo e tempo di azione umana e di umana espressione; e la mobilità come componente costitutiva della persona.

Articolato in due parti, affida alla prima, intervenendo le voci del saggista Vincenzo Guarracino e dell'artista Stefano Pastor, la testimonianza della realtà della persona inserita in un sistema di strutture, infrastrutture, servizi di trasporto, quindi in un sistema di mobilità sempre più, e sempre più necessariamente, caratterizzato dalla regolamentazione; focalizzando l'attenzione, senza pretesa alcuna di completezza, sull'intervento regolatorio tra evidenze empiriche e parola scientifica con particolare riferimento alla consultazione pubblica come strumento metodologico e alla recente *Delibera n. 43/2018* dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti: "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico

possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie. Avvio del procedimento e consultazione pubblica.”.

Mentre la seconda parte, costruita attraverso le narrazioni di quotidianità trasportistica newyorkese redatte dagli artisti Bob Heman, Cindy Hochman, John Pietaro e la trascrizione di testimonianze di ambientazione locale, si configura come ulteriore tentativo di evidenziare la mobilità nel suo essere abitata da un’istanza di senso.

E. Dagnino

*Vivere, almeno umanamente,
significa essere di passaggio,
stare andando ... sempre più in là.*

María Zambrano

*... subito dopo i capolinea dei tram o degli autobus
cominciavano le distese di grano,
i canali con le file dei pioppi o dei sambuchi,
o le inutili meravigliose macchie di gaggie e more.*

Pier Paolo Pasolini

Parte Prima.

Il dato empirico *nella* parola.

Condizioni *necessarie*.

Nella al singolare e al plurale dimensione *costitutiva*, (in quanto la mobilità è praticata dalla persona e al tempo stesso la costituisce), si instaurano, contenute e contenenti, le dinamiche proprie di teorie e prassi con cui l'individuo e la comunità necessariamente in reciproca e auto-relazione si trovano ad essere; tra cui la correlazione e congiunzione dell'agire e dell'essere delle discipline trasportistiche, economiche, statistiche, giuridiche, umanistiche, politiche, tecnologiche; di settore e in reciproca trasversalità.

Dal 9 febbraio 2018, per gli utenti del servizio di trasporto pubblico che viaggiano su base regolare e su base saltuaria, per tutti gli utenti potenziali, per le persone e cittadine/i con particolare riferimento ai pendolari, in termini di caratteristiche positive dello spostamento quotidiano, ma non solo, riveste particolare rilevanza in quanto a garanzia e a tutela del diritto alla mobilità sotto il segno di una qualità significativa la pubblicazione ed entrata in vigore della *Delibera ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti – n. 16/2018*: “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento.” Infatti, mentre riferisce che la consultazione pubblica avviata con la *Delibera ART n. 88/2017* “ha visto l’ampia partecipazione di rappresentanti di tutte le categorie dei soggetti destinatari delle misure dell’Atto di regolazione” dagli enti affidanti ai gestori dell’infrastruttura, dalle imprese ferroviarie alle associazioni di categoria e associazioni dei consumatori, la relativa *Relazione Istruttoria degli Uffici* ulteriormente sottolinea che come già “esplicitato nella Relazione illustrativa della delibera ART n. 88/2017, l’Atto regolatorio intende perseguire gli obiettivi di migliorare l’esperienza di viaggio (prima-durante-dopo) dei passeggeri, qualificare (in termini efficienti) l’impiego delle risorse pubbliche a compensazione degli obblighi di servizio pubblico, facilitare e promuovere l’uso dei mezzi pubblici e l’integrazione con altre modalità di trasporto (anche per gli utenti non assidui e per le PMR [persone a mobilità ridotta]), favorire lo sviluppo dei servizi di mobilità e forme diffuse di controllo delle modalità di erogazione dei servizi e della spesa pubblica grazie anche ad un maggiore coinvolgimento dei Consumatori e delle loro Associazioni nei processi di verifica.” (ART, 2018). Contestualmente, l’allegato

Schema di atto di regolazione recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214” stabilisce “i livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi”, i quali “sono individuati nelle Misure di cui al Titolo II” del documento in relazione a specifici fattori di qualità: “disponibilità servizi di trasporto (e offerta di posti) adeguata alla domanda di mobilità dei cittadini; regolarità e puntualità del servizio; informazioni all’utenza; trasparenza; accessibilità commerciale; pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico; accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR); sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale”; l’*Atto Regolatorio* dispone inoltre che “l’EA [ente affidante] e gli altri soggetti competenti assicurano condizioni minime di qualità anche con riferimento ai fattori di intermodalità e integrazione dei servizi e di impatto e attenzione ambientale” (ART, 2018). Processo portatore e contenitore di molteplici realtà, idee, ipotesi, *valori*, la regolazione si manifesta e si sostanzia anche nel trarre verso futuribili orizzonti di praticabili “circoli virtuosi”, a superamento dello stato attuale del sistema; con ricaduta di segno positivo, qui con riferimento specifico alla fruizione soprattutto quotidiana del servizio di trasporto pubblico, sulla oggettiva qualità del viaggio e della sua percezione da parte dell’utente/persona/cittadino/a.

Dal 19 aprile 2018, ugualmente e ulteriormente significativa risulta essere la *Delibera ART n. 43/2018*: “Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie. Avvio del procedimento e consultazione pubblica.”, significatività confermata, tra l’altro, sia nelle pagine della *Relazione Illustrativa* redatta dall’Ufficio Diritti degli Utenti: “L’intervento, infatti, oltre a tenere conto dell’esito dell’analisi svolta su reclami e segnalazioni pervenute all’Autorità, che hanno evidenziato, come illustrato in premessa, criticità significativamente rilevanti con riferimento ai servizi connotati da oneri di servizio pubblico (di seguito anche: OSP), riveste carattere di complementarità rispetto alla definizione - ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lett. d) del d.l. 201/2011 - delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico (di seguito anche: CMQ) di cui alla delibera dell’Autorità n. 16/2018 dell’8 febbraio 2018. Se infatti le CMQ disciplinano essenzialmente i rapporti tra enti affidanti e imprese sulla base dei contratti di servizio pubblico stipulati, la definizione del contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti attiene ai rapporti tra gli utenti finali di tali servizi e le imprese, e concerne i servizi offerti indipendentemente dallo stato del relativo contratto di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.” (ART, 2018); sia dagli obiettivi generali e specifici riportati nello *Schema di AIR – Analisi di Impatto della Regolazione – correlato al documento di Consultazione a cura dell’Ufficio Affari Economici*: “*Obiettivi generali*. Dall’analisi del contesto emerge

la necessità di introdurre misure regolatorie finalizzate alla fissazione di un contenuto minimo omogeneo di specifici diritti per gli utenti che usufruiscono dei servizi OSP, sia con riferimento ai servizi forniti dai Gestori dei servizi, senza distinzione tra reti interconnesse e reti isolate, che dai Gestori di stazione interessati dai servizi OSP.

Obiettivi specifici. In particolare risulta necessario definire il contenuto minimo di specifici diritti concernenti peculiari problematiche ritenute di più significativo interesse nel delineato ambito d'intervento, ovverosia:

- le informazioni agli utenti e le modalità con cui le stesse sono rese;
- l'accessibilità e la fruibilità dei servizi e delle stazioni;
- la tutela degli utenti in caso di ritardi singoli;
- la tutela dei titolari di abbonamenti in caso di ritardi ripetuti e/o soppressioni;
- le modalità d'erogazione degli indennizzi;
- le procedure per la trattazione dei reclami e la risoluzione delle controversie." (ART, 2018).

La consultazione pubblica.

Interventi di Stefano Pastor e Vincenzo Guarracino.

Erika Dagnino. Successione di fasi entro cui possono maturare e svilupparsi espressioni umane di appartenenza e al tempo stesso di tensione, la consultazione pubblica contiene in sé anche la componente identitaria: istituzionale e di ciascun portatore di interesse. A livelli distinti di compiti e responsabilità, la partecipazione e il processo decisionale passando per ascolto, analisi, confronto, ponderazione (con il verbo ponderare che evoca, forse per ragioni etimologiche, un senso di peso – *pondus* – inteso anche come spostare e rispostare, eventualmente a brevissima distanza, *qualcosa* e valutarne forma, dimensioni, collocazione), conducono alla cornice regolatoria del settore dei trasporti, dove anche linguaggio, modalità di trasmissione e comunicazione diventano a loro volta sostanza e intreccio del tessuto della mobilità.

Vincenzo Guarracino. La comunicazione è una questione molto importante, che investe il metodo stesso di un regolatore indipendente. La messa in pratica del momento interlocutorio, l'offerta di un ascolto attivo, il confronto tra ciò che esiste e si rileva e ciò che può essere proposto per migliorare il sistema dei servizi di mobilità, trasportando le criticità dall'ambito della rilevazione all'ambito della soluzione, sono più che mai necessari.

Stefano Pastor. L'istituzione di un regolatore indipendente nel settore dei trasporti rappresenta un salto di qualità nel complesso sistema della mobilità, anche in relazione al quadro normativo entro il quale gestori e utenti debbono trovare convergenza. Il concetto di consultazione si rafforza nella dimensione triplice, in cui un'Autorità svolge ruolo di arbitro e di stimolatore di pratiche virtuose secondo – e in fin dei conti si tratta meramente di ciò – impegni sottoscritti dalle parti.

Erika Dagnino. Nell'insieme di argomentazione, regolamentazione, gestione, fruizione confluiscono diverse funzioni linguistiche, sistemi, codici espressivi, che nel tendere all'armonizzazione, senza negare le specificità e integrando le parti in modo il più possibile proporzionato in funzione della attuazione del diritto alla mobilità, delineano una sorta di processo unico seppure differenziato, che si dettaglia nella sua attuale storicità e nella sua esistenza progressiva.

Vincenzo Guarracino. Sì, differenziazione e proporzione si delineano in tutta la loro indispensabilità e necessità. Insieme a quell'ascolto attivo in grado di accordare e armonizzare la verbalizzazione, dove l'elemento tecnico si intreccia all'elemento umano, e viceversa l'umano al tecnico.

Stefano Pastor. La complessità dei contesti contemporanei pone l'esigenza di una armonizzazione delle modalità di dialogo tra gli attori di un determinato ambito. Il legislatore, in ambito europeo innanzi tutto, risponde da diversi anni a un bisogno di adeguamento a una vera e propria rivoluzione che riguarda la rapidità dei cambiamenti e la complessità in continua evoluzione dei contesti. Immersi in un mondo che muta così repentinamente ci adeguiamo con continui processi di adattamento ma se ci fermiamo un momento a guardare indietro, a quaranta, cinquanta, o anche soltanto a trenta o vent'anni fa, ci accorgiamo che quel passato è ormai remoto, profondamente diverso dall'attuale, e una tale accelerazione la storia dell'uomo non l'aveva mai conosciuta.

Erika Dagnino. Fattive misure di regolazione assumono dunque valenza sociale anche in quanto espressione e risultato concreto dell'azione dialogica, in ultima analisi uno degli strumenti protagonisti della regolazione proprio in virtù della costruzione di una sorta di architettura interiore, costituita anche dalla *fisicità storica* della parola (verificandosi una compenetrazione tra il dato concreto e la parola, quest'ultima incarna fisicamente i fatti, le tendenze e i fenomeni riferibili ai contesti in corso) finalizzata alla costruzione in modo organico del sistema della mobilità.

Vincenzo Guarracino. Nei tempi attuali di *social network* in cui ci si esprime in modo compulsivo, con un'immediatezza lontana da una misura adeguata di riflessione, la valenza della consultazione è anche formativa, di uso responsabile della

parola e delle proprie esposizioni, che implica anche uno sforzo continuo teso al discernimento di fonti attendibili.

Stefano Pastor. Attraverso la consultazione tutte le parti in causa vengono ad esercitare un ruolo analitico e anche critico rispetto al dato reale. Esortate e stimolate a tendere verso l'eventuale capacità di osservare il dettaglio a partire dal suo presente, cioè dal suo essere, dal suo stare nell'ambiente specifico. La riflessione è d'obbligo proprio attraverso lo strumento di verbalizzazione del vissuto implicante l'osservazione lucida del dato.

Erika Dagnino. Alla base di qualunque dialogo reale vi è la chiarezza. All'interno dei procedimenti dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti viene presentato un glossario iniziale: un elenco di definizioni precede i capitoli e le sezioni dei documenti; strumento indispensabile per acquisire, assimilare, capire e comprendere un vocabolario di settore, ma non solo, e il significato concreto di ogni termine fondamentale specifico e precisamente perimetrato nella sua esattezza tecnica. Fermo restando che ogni dato reale verbalmente definito assume per ogni singolo individuo, e su diversi piani, significati profondi legati al proprio vissuto; generando una sorta di personalissima *explicatio terminorum*, di vocabolario *unico*, sempre rigenerantesi, per tentare di meglio conoscere il senso di sé stessi il più possibile alla radice e in relazione al proprio operato, anche per il tramite di un inesauribile dialogo interiore.

Vincenzo Guarracino. Porsi di fronte a sé stessi, in relazione ai propri operare e dire è da sempre e ancora più col procedere del tempo un atto a cui volgersi quotidianamente, portando il proprio bagaglio stratificato e molteplice. Riferendomi alla mia vita, come esposto anche in altre sedi: l'attenzione verso i classici e verso Leopardi, che mi ha sempre accompagnato e guidato, è la fedeltà a un sistema di valori antichi in cui specchiarsi; coincidendo il linguaggio con la complessità e il suo esercizio tra superficie e profondità. In merito invece alla specificità di cui stiamo trattando, a una consultazione pubblica di settore, senza dubbio la chiarezza è imprescindibile per la comprensione concreta dei contenuti della comunicazione e delle eventuali implicazioni etiche e pratiche.

Stefano Pastor. Il dialogo interiore, qui entra in gioco il grande capitolo del rapporto di sé con il proprio essere e fare attraverso osservazione, analisi, critica; attraverso significato e stratificato del vissuto contenuti anche in ogni singolo termine, in ogni singola parola, vocabolo, locuzione. Il dialogo interiore, fondamentale all'essere, è imprescindibile a qualunque altro significativo momento interlocutorio. Sul piano invece specifico e più tecnico di dialogo riferito a specifici procedimenti di settore, innegabilmente la chiarezza della terminologia è un elemento chiave, in sé componente essenziale dello strumento metodologico, della consultazione pubblica.

Delibera ART n. 43/2018.

Conversazione con Stefano Pastor.

Erika Dagnino. Nella *Delibera ART n. 43/2018*, le parole e i concetti chiave che attraversano le *Misure* risultano essere: diritto all'informazione, trasparenza, accessibilità, non discriminazione, diritti connessi al trattamento dei reclami, diritto all'indennizzo. Per quanto riguarda la connotazione di storicità del procedimento, esso è fortemente ancorato al dato reale: le genesi e motivazione muovendo, tra l'altro, dall'analisi puntuale delle istanze (reclami e segnalazioni) presentate da singoli utenti del trasporto pubblico, loro associazioni e comitati rappresentativi; la concreta ricaduta intervenendo sulla qualità della vita della persona specificamente nella sua declinazione di utente e di cittadino/a, ma non solo. Quindi dato reale, concetti, parole non slegati ma organicamente coesistenti; a precedere, *in itinere*, a posteriori. E sempre passando per l'azione dialogica propria della consultazione; consultazione che in quanto tale si configura anche come momento culturale, in una accezione concreta: attuativo di un reale processo democratico.

Stefano Pastor. Non si dà ancora sufficiente importanza, in questo Paese, alla qualità e alla efficienza del trasporto pubblico: la gran parte della popolazione usa sistematicamente il mezzo privato con una naturalezza disarmante. Una percentuale molto più bassa della media europea usa mezzi pubblici. Questo fatto allontana l'attenzione dei più dai problemi legati al trasporto pubblico e fa sì che anche gravi inadempienze da parte dei gestori quali ritardi reiterati, soppressioni di corse e via discorrendo non destino l'indignazione doverosa se non in casi circoscritti. Ciò potrebbe anche far supporre che la consultazione, laddove il peso di una parte sia molto inferiore a quello dell'altra diventi asimmetrica. Quanto mai opportuna, quindi, un'Autorità che vigili su quanto avviene, anche e soprattutto in termini di risposte alle segnalazioni e ai reclami, risposte talvolta poco soddisfacenti.

Erika Dagnino. Il diritto all'informazione per sua natura si intreccia direttamente e pienamente aderisce al diritto alla conoscenza. Nella fattispecie si tratta di informazioni concernenti il trasporto pubblico: di carattere generale, commerciale, e di utilità al fine di indicare eventuali rimodulazioni e variazioni di orari e percorsi di viaggio.

Stefano Pastor. Aspettare un treno in una stazione deserta (come moltissime ormai) e cominciare a realizzare che il treno porta un ritardo di cinque minuti senza che nessun annuncio si sia operato può sembrare banale ma è tutt'altro che così. Quando i minuti diventano dieci, poi trenta e così via ci si sente come sequestrati da un gestore inadempiente poiché non avendo il dato dell'ammontare del ritardo del treno non si possono predisporre azioni alternative quali il ripiegamento su mezzo

privato o su altro mezzo pubblico. Né si può pensare di abbandonare la Stazione per il timore che il treno arrivi da un momento all'altro. Al sottoscritto è capitato, tra i tantissimi disagi registrati, di stare un'ora e mezza, insieme ad altri utenti, ad aspettare un treno senza avere informazioni. Questo è decisamente inaccettabile, così come inaccettabile è il fatto che in un'ora e mezza non si attivino bus sostitutivi. Le ore perse sul lavoro costringono a forzate ferie o permessi: insomma il danno prodotto è ingente, tanto più se reiterato. Mentre guardando all'insieme delle *Misure* del procedimento, si inserisce con nettezza nella cornice del diritto alla conoscenza conferire rilievo alle diverse tipologie di informazione: di carattere generale, di carattere commerciale, riguardanti l'accesso e fruibilità dei servizi e delle stazioni, riguardanti irregolarità o variazioni del servizio.

Erika Dagnino. L'aspetto delle strutture e lo stato manutentivo in generale delle stazioni ferroviarie si inserisce, in quanto dato reale con cui la persona viene a contatto, nel passaggio continuo dalla percezione all'emozione, all'immaginazione, fino alla rielaborazione memoriale e intellettuale. Movimento fondamentale all'interno della formazione e rafforzamento da parte dell'individuo di costrutti valoriali, etici ed estetici, anche naturali, e talvolta da una sorta di automatismo dinamico suscitati. A livello di rapporto con l'ambiente di cui si percepisce la non trascuratezza o il suo contrario, la questione si pone per tutte le persone: sia con riguardo alla fruizione del servizio di trasporto sia per il semplice fatto che la stazione è, a prescindere, un luogo sempre nevralgico per un paese, una città di medie o piccole dimensioni, una città metropolitana. Anche dal punto di vista generazionale non si pongono distinzioni, anzi il rapporto a livello puramente percettivo con gli ambienti di stazione può avvenire molto precocemente: per riportare un esempio tipico, spesso bambini molto piccoli accompagnati dai nonni vanno ad aspettare i genitori che rientrano dal lavoro; oppure, da sempre affascinati dall'oggetto treno, manifestano in più occasioni il desiderio, se molto piccoli anche attraverso energici vocalizzi e sussulti di tutto il corpo accompagnati da un movimentato linguaggio gestuale e una vivace mimica facciale, di andare a vedere i treni e il loro transito, arrivo, partenza, trascorrendo il tempo in stazione tra il sentimento di attesa e il sentimento di conferma dopo il verificarsi dell'avvenimento tanto atteso e anticipato. Se l'ambiente circostante è trascurato, talvolta versando, in particolare nelle periferie, in uno stato di vero e proprio degrado, il rischio è anche di una precoce quasi automatica assuefazione fin dalla prima infanzia ad un ambiente caratterizzato dall'incuria. Un altro esempio: per necessità lavorative familiari o altre ragioni, alcuni bambini in età scolare si trovano ad essere fruitori a cadenza giornaliera del servizio di trasporto pubblico locale, assorbendo dunque in anni formativi delicatissimi l'ambiente concreto in cui si muovono, vivono e mettono in pratica le loro competenze.

Stefano Pastor. Decisamente pericolosa l'esposizione al degrado ambientale, non v'è dubbio. Il senso estetico di intere masse può essere distrutto dall'immersione in

un contesto di degrado. Le stazioni ferroviarie, ad eccezione di quelle più grandi (e nemmeno tutte), mostrano oggettivamente criticità: alcune fatiscanti, quasi tutte sporche (avendo frequentato la stessa stazione per anni mi capitò di notare una siringa abbandonata su un binario tra molta altra immondizia e quella siringa, insieme a tutto il resto, rimase lì per anni), pressoché tutte con zone in perpetua risistemazione. Si ha un senso di provvisorietà irrisolta che non infonde fiducia.

Erika Dagnino. Con riguardo alle informazioni dinamiche di viaggio, da sottolineare ulteriormente l'erogazione pubblica, tramite pubbliche strumentazioni da tutti percepibili e accessibili in sede di stazione. I canali informatici, certo utili e agili, non devono trasformarsi in una sorta di comunicazione esclusiva ad esempio tra aziende o enti e gruppi di comitati pendolari o singoli utenti a mezzo avvisi su *social network* e/o posta elettronica, nel frattempo mancando l'erogazione di annunci pubblici in sede di stazione. La modalità verso gruppi e utenti singoli è e rimane una modalità aggiunta e di buon grado utilizzata, ma assolutamente non deve coinvolgere in sostitutiva, né condurre all'obbligo di possedere uno strumento informatico personale o possedendolo di recarlo sempre con sé. La presenza effettiva delle strumentazioni, non trascurate nella manutenzione, salvaguarda tra l'altro la concretezza fisica e decorosa della realtà in termini di strutture pubbliche esistenti a vantaggio del bene comune e non esclusivamente privato.

Stefano Pastor. All'epoca del *Boom* e della corsa all'espansione – fino agli anni Settanta – sorgevano nuovi quartieri a ridosso dei centri urbani, strappati alle campagne, che per decenni restavano incompleti. Tra decine di alti palazzoni tutti identici rimanevano elementi di un paesaggio originario devastato: una strada sterrata, un piazzale di terra recintato da reti metalliche che doveva essere un cantiere, un praticello spoglio. In una società dai tratti ancora umani – diciamo fino ai Sessanta – questi squarci di incompletezza rappresentarono forse una speranza. Cioè mentre l'espansione era in divenire si aveva generalmente la convinzione che presto quegli spazi si sarebbero trasformati in servizi: un campo sportivo, una chiesa, una scuola. La società di allora era infatti operosa, solidale, portatrice di valori derivati da un'identità culturale che differenziava le classi rendendole peculiari e sanamente antagoniste: l'operoso proletariato, il religioso mondo contadino, il sottoproletariato ai limiti della legalità ma con le proprie regole. Ciascun quartiere di periferia era un microcosmo a sé con i suoi negozi, la sua comunità che funzionava come tale, la sua espressione dialettale. Era una società ottimista che vedeva migliorare le condizioni di vita dei propri individui. Con l'omologazione terrificante in atto dalla fine degli anni Sessanta si ha una perdita di identità culturale di classe che sposta le ambizioni dell'individuo su un unico fronte: quello del consumismo. Il linguaggio televisivo, quello della pubblicità, dei telegiornali irrompono in una società che perde i propri dialetti e con essi i propri valori e le proprie differenze interne. Gli anni Settanta, con la prima crisi petrolifera, furono, nella mia percezione, gli anni in cui gli squarci di

incompletezza delle periferie si trasformarono da elementi di speranza a luoghi di disperazione. Disperazione come perdita definitiva della speranza che quei luoghi potessero abbellirsi anzi, invecchiando, davano una luce di squallore a tutto ciò che li circondava, palazzi che costruiti con materiali scadenti e degradandosi rapidamente mostravano inequivocabilmente i segni della loro mostruosità. Ma disperazione anche come perdita di valori, obbedienza cieca al potere che impone i consumi per lucrare smisuratamente o, nella propria ostentata tolleranza, disinnescava l'istanza di vera libertà del popolo disperdendola in false affermazioni di libertà. Purtroppo anche le stazioni ferroviarie sembrano seguire questo destino: l'abbandono di moltissime di esse, lasciate senza personale, le ha disumanizzate. Tornando all'informazione specifica: in una stazione con personale operativo, ci si può rivolgere ad esso se non abbiamo informazioni e il personale può attivare i propri canali di comunicazione per ottenerle. Nell'abbandono di tante stazioni odierne si può solo guardare con rabbia un altoparlante muto. E il *web* non riempie tale vuoto: in primo luogo perché non sempre le informazioni veicolate in rete sono puntuali e corrette e, in secondo luogo, perché è un sacrosanto diritto dell'individuo scegliere i mezzi di comunicazione da usare o non usare.

Erika Dagnino. Le modalità di erogazione delle informazioni statiche e dinamiche di viaggio indicanti situazioni coerenti con il programma o con variazioni sono strettamente connesse alla non discriminazione di persone con disabilità sensoriali, psicofisiche. La presenza di impianti audio-video in sede di stazione è e rimane fondamentale per assicurare che le informazioni di viaggio vengano diffuse e fornite pubblicamente ai passeggeri. Mediante pubblici monitor per la visualizzazione dei dati informativi e mediante pubblici diffusori acustici per l'ascolto, l'erogazione delle informazioni dinamiche di viaggio viene inoltre ad assicurare che le stesse siano consegnate nel formato più adatto a tutti i passeggeri senza discriminazione alcuna. Per riferire un esempio di situazione discriminante: negli ambienti di alcune stazioni e fermate lungo determinate linee ferroviarie in Liguria e in Piemonte non vi è a tutt'oggi presenza di impianti video al fine dell'erogazione delle informazioni. Risulta dunque impossibile agli utenti e cittadini con eventuali temporanee o permanenti difficoltà, disabilità uditive avere disponibilità, accessibilità e conoscenza delle informazioni di viaggio dinamiche, delle eventuali variazioni e degli aggiornamenti continui. Discriminazione significativa, causa di effettive criticità pratiche e di eventuali ricadute emozionali importanti, a breve e probabilmente anche a lungo termine, per gli utenti coinvolti; ma anche per chi non fa uso del servizio in quanto discriminazione osservata, rilevata nella sua oggettività, percepita, quindi vissuta, con le possibili di segno negativo conseguenze sul piano dell'impressione e del sentimento.

Stefano Pastor. Una costante, concreta attenzione a questo aspetto dovrebbe caratterizzare il servizio di trasporto pubblico in ogni momento della sua attività. Al

di là del rispetto delle regole, dei ruoli e degli impegni assunti nel contesto professionale da ciascuna persona, che si dà per doveroso e scontato, assume particolare rilevanza l'impegno profuso nel costruire rapporti di fiducia e di collaborazione tra chi gestisce il servizio e chi ne fruisce, ispirando la propria azione a principi di lealtà. Il superamento di pregiudizi e discriminazioni di ogni tipo deve essere alla base di ogni servizio pubblico che guarda al bene comune e al miglioramento della società.

Erika Dagnino. Il concetto di trasparenza, che implica autenticità e affidabilità, nella sua concretezza si ricollega all'educazione alla cittadinanza. E ancora, va da sé, al diritto alla conoscenza. Nello *Schema di AIR* allegato alla *Delibera*, tra gli obiettivi che "in estrema sintesi, l'opzione regolatoria sottoposta a consultazione si pone" è ulteriormente affermato il "garantire la massima trasparenza delle informazioni utili ad una scelta economica informata da parte dell'utenza dei servizi ferroviari onerati da OSP, sia con riferimento ai servizi resi in tale ambito dal gestore dei servizi che dal gestore di stazione". (ART, 2018). Partendo da un contesto specifico, di rapporto anche ambientale dell'individuo con le infrastrutture pubbliche, il principio di trasparenza si irradia e si riverbera sempre e comunque su più componenti e aspetti della persona inserita nel contesto socio-economico.

Stefano Pastor. Nel concetto di trasparenza delle aziende, dei gestori, in generale delle amministrazioni pubbliche rientra potentemente la pratica di una corretta, chiara, completa informazione. È necessario però che si inneschi un processo a livello sociale che porti a incrementare una vera e propria cultura della trasparenza. Affinché principi di trasparenza siano concretamente applicati in ogni settore occorre una società sensibile e vigile, che ponga tali principi tra le priorità e che esiga il rispetto rigoroso di essi. Possiamo considerare la società italiana matura in tal senso?

Erika Dagnino. Diritto all'indennizzo. Sia come giusto doveroso ristoro, ma anche e soprattutto come ulteriore strumento finalizzato agli auspicabili effetti dissuasivi.

Stefano Pastor. Sì: deterrenza, prevenzione, fino alla riduzione totale di eventi lesivi che allo stato attuale sembrano riproporsi con un certo grado di cronicità lungo determinate tratte di alcune linee ferroviarie.

Erika Dagnino. Accessibilità. Molto importante in quanto valore sociale di tipo emozionale anche a lungo termine e pratico nell'immediato, in quanto aumenta l'autonomia della persona in specifici casi di disabilità.

Stefano Pastor. La questione posta consegna naturalmente un confronto con il settore formativo scolastico: la valorizzazione delle diversità, la proposta di un

atteggiamento inclusivo e sereno nei confronti di qualunque persona, la promozione di una proposta culturale complessa e adeguata al mondo contemporaneo devono costituire le basi per una convivenza non solo pacifica, ma che arricchisca tutti gli attori della scuola, non ultimi i docenti, attraverso la conoscenza e la comprensione delle diverse peculiarità culturali, religiose e sociali che la contemporaneità ci mette di fronte. Anche il settore della mobilità è parimenti alla base di una convivenza corretta e responsabile e della creazione di contesti dove non ci siano cittadini discriminati ed esclusi.

Erika Dagnino. Reclami e risposte ai medesimi esaustive; con riferimento ancora una volta alla trasparenza e alla molteplice valenza in termini di efficienza ed efficacia in quanto valori sociali. Riprendendo lo *Schema di AIR* citato, anche “la predisposizione dei canali per la gestione dei reclami” è un “aspetto che introduce alta trasparenza nel settore, a vantaggio dell’utenza.” (ART, 2018). E se le comunicazioni di risposta ai reclami dall’utenza eventualmente inoltrati impongono dubitativi rispetto alla concretezza e alle ipotesi di soluzione delle criticità segnalate, cresce contestualmente l’utilità e auspicabilità in determinate circostanze dell’invio di eventuali *link* pubblici all’interno della stessa comunicazione di risposta da parte di gestori ed enti, tramite i quali l’utente abbia la possibilità di reperire i dati di interesse e accedervi agilmente, di conoscere da fonti dirette e verificabili, sotto il segno della trasparenza, quali siano ad esempio le stazioni coinvolte in lavori di rinnovo e ristrutturazione eventualmente programmati.

Stefano Pastor. Purtroppo si assiste più volte alla ricezione di comunicazioni di risposta in alcuni casi nebulose, o ancor peggio preconfezionate e prive di utili dettagli. La percezione è di risposte che non mirano (volutamente? ci si chiede) a una reale conoscenza delle cose. Sempre interessante il concetto che le risorse informatiche e gli strumenti tecnologici possano aumentare la trasparenza nel settore. A parte la scelta delle tecnologie di comunicazione che pone anche problemi di ordine etico e di qualità e rigore dell’informazione, vale il principio che i mezzi che permettono un’informazione più rigorosa sono preferibili a quelli che rivelano limiti in questo senso. La ricerca di informazioni attraverso l’uso efficace di tecnologie costituisce una risorsa notevolmente preziosa a patto che si sia accurati nella verifica delle fonti e della correttezza delle informazioni.

Erika Dagnino. Infine, il riferirsi ai rapporti tra gli utenti finali dei servizi e le imprese conferisce alla specificità della *Delibera* in questione una valenza socio-culturale a *n* dimensioni.

Stefano Pastor. L’istanza consapevole, l’esposizione argomentata, l’uso consapevole delle tecnologie e l’acquisizione di una capacità di valutazione delle informazioni attraverso i confronti delle fonti, genera importanti ricadute sullo

sviluppo del senso critico e della capacità di selezione autonoma rispetto al complesso contesto socio-culturale ed economico attuale. In tale processo si contribuisce a sviluppare ulteriormente il fondamentale sentimento di consapevolezza del cittadino in rapporto a specifici contesti, ai servizi pubblici in generale, alle istituzioni, rinforzando quindi competenze sociali e culturali stimolandolo a fornire dati e proposte che diverranno disponibili per la comunità e per la singola persona.

Parte Seconda. **La mobilità della persona.**

La realtà del viaggiatore.

Il senso del movimento comprende il senso, negato o esaltato, del movimento verso il *dove*. Se alcuni testimoni del diritto alla mobilità possono talvolta aggirarsi in una sorta di *deambulazione trasportistica* (fruendo cioè del servizio di settore) che sembra andare dappertutto e da nessuna parte, per altri la *deambulazione* si delinea e si relaziona più precisata e finalizzata. Connotata ciascuna da significatività, fatte le debite differenze di epoche, situazioni e campi d'azione, non impedisce anzi suggerisce alla nostra immaginazione di oscillare per evocazione e memoria dalla pagina beckettiana, tra le cui *personae* le esemplificative *Mercier e Camier* oltre l'incoraggiante interrogativo: “*Non chiediamo un passaggio a qualche mezzo di trasporto?*”, consegnano al lettore il fenomeno dello spostamento come un girare attorno a sé stessi più che da un luogo all'altro geograficamente inteso; alla pagina penniana di *Un po' di febbre*: sorta di schizzi riferiti alla vita emotiva: racconti, appunti, impressioni date dalla realtà e registrate in diverse occasioni su tram *quasi vuoti* o all'interno di treni *che circuiscono amorosamente la grande città*. Finanche alla quotidianità urbana e di periferia osservata e affrontata in ogni stagione dell'anno dal malinconico ancorché ottimista *Marcovaldo* ritratto dall'agile gesto *favolistico* di Italo Calvino.

Implicando da un lato la sensazione della partecipazione, o il suo contrario, esclusivamente personale alla realtà e al tempo stesso il partecipare solidariamente, possono quindi essere di diversa natura, e qui si impongono differenze soggettive, le motivazioni e demotivazioni, gli stati e le dinamiche appartenenti al viaggiatore, nonché fruitore del servizio di trasporto pubblico che effettua il suo spostamento su base regolare o saltuaria, lungo percorsi urbani, extraurbani, regionali, interregionali e oltre.

Con queste premesse, attraverso una struttura che ne evochi lo spirito, struttura pressoché diaristica o più propriamente pagina di narrazione, descrizione, e/o riflessione tematica trascritta in un tempo e luogo indicati, (indicazione/collocazione storico-geografica di segno individuale ma riconosciuto collettivamente, dove l'aspetto spaziale evoca il concetto temporale e viceversa), questa seconda parte del presente lavoro, come anticipato nell'*Introduzione*, raccoglie scritti aventi matrice ispirativa nella quotidiana frequentazione del sistema di trasporto pubblico, rinnovando l'intenzione di evidenziare come il viaggio, anche e soprattutto

sistematico, predispone necessariamente una rielaborazione del dato reale: emozionato, percepito, filtrato attraverso la consapevolezza; entro un rapporto di processione e di svolgimento temporale e dello spazio, suscettibile dell'adesione e/o scarto tra la mobilità, sia fisica sia spirituale, della persona e lo spazio mutevole che, in apparenza ripeténdosi, così come il tempo, quotidianamente si stratifica.

Intenzione che contiene in sé l'affermazione del concorrere della mobilità anche alla costruzione della eventuale opera artistica: all'interno dell'estetica della ricezione e della creazione sono gli eventi e gli ambienti dello stesso trasporto pubblico a diventare possibili e sensibili sollecitazioni all'atto creativo.

Taccuini metropolitani.

Bob Heman, Brooklyn NY, marzo 2018.

Ho utilizzato il trasporto pubblico tutta la vita, soprattutto per recarmi al lavoro quotidianamente. E ad oggi continuo a utilizzarlo. La mia esistenza quindi si è intrisa, e ancora continua ad esserne, delle sensazioni, dei gesti, dei pensieri, delle emozioni che un complesso sistema trasportistico come quello della metropolitana di New York implica e offre. Nel corso dei miei viaggi quotidiani ho scritto, letto, osservato milioni di persone, sentito svariati frammenti di conversazioni. Tutto questo, giorno dopo giorno, recandomi al lavoro o ad altre attività. Spesso per incontrare la comunità di poeti tra Brooklyn e Manhattan. A riguardo, negli ultimi 22 anni (fino al momento in cui ho deciso di ritirarmi dal lavoro per età) la maggior parte delle mie poesie sono state scritte su taccuini in metropolitana durante il mio tragitto mattutino da pendolare (di solito stando in piedi appoggiato alla porta, così entrambe le mie mani erano libere, dato che raramente nelle ore di punta si trovano posti a sedere) – in realtà ho portato con me taccuini tascabili molto più a lungo, tempo prima – ma è stato solo dopo aver lasciato un lavoro svolto tra il 1984 e il 1995, dove avevo l'opportunità di redigere buona parte dei miei scritti (durante il mio tempo libero nella pausa mattutina e nell'ora di interruzione lavorativa da dedicare al pranzo) usando una macchina da scrivere elettrica che era alla mia scrivania (o lì vicino), che la metropolitana è diventata il mio principale luogo di scrittura (così come anche la lavanderia in attesa del lavaggio automatico dei miei vestiti, questo però una volta alla settimana). Da quando ho smesso definitivamente di lavorare, (poco più di un anno fa), le mie abitudini di scrittura sono leggermente cambiate, ma anche se ho iniziato a scrivere con maggior frequenza al computer a casa, continuo a scrivere soprattutto nei miei taccuini quando sono sui treni (o in lavanderia). Il mio tempo di scrittura sui treni è ed è sempre stato molto produttivo per me; a volte traendo ispirazione da cose viste all'interno dei vagoni, anche se di solito non vi è una diretta esplicita connessione nelle poesie finite, poiché la mente vaga nel frattempo in tutti i tipi di luoghi possibili; non sempre scrivo un pezzo che riguarda totalmente o esclusivamente, in termini di immagini e contenuti, la mia esperienza in metropolitana. Le poesie che compongo

in treno sono generalmente più corte delle poesie scritte usando la macchina da scrivere o il computer, raramente occupano più di una facciata, o talvolta entrambe le facciate, di un singolo foglio di taccuino, taccuino solitamente costituito da 76 o forse 80 pagine delle dimensioni di 3x5 pollici. Il mio tempo in viaggio è stato speso leggendo, o fissando lo spazio intorno, guardando o pensando, ma dal momento in cui iniziai a scrivere maggiormente in treno, quel momento quotidiano diventò (ed è rimasto) la parte più importante della mia giornata; ad eccezione di un breve periodo in cui in vettura ho provato a disegnare. I treni (almeno durante il mio tragitto mattutino da pendolare) sono stati un luogo e un tempo fondamentale per scrivere o modificare la mia poesia. Descrivendo invece il sistema trasportistico da un punto di vista più oggettivo, in generale il sistema della metropolitana mi ha sempre portato al lavoro senza difficoltà insostenibili, essendoci una più che buona frequenza delle corse durante i giorni feriali e buona durante i fine settimana. In termini di numero di passeggeri ci sono picchi di affollamento su certe linee, ma non si può oggettivamente non tenere in considerazione (anche se è facile dimenticarsene quando ci si trova schiacciati all'interno di una carrozza sovraffollata all'ora di punta e si riesce a mala pena a respirare) che a New York vivono, transitano, si spostano milioni di persone, persone che usano il trasporto pubblico ogni giorno; e che i molti treni in circolazione percorrono tratte chilometriche molto lunghe. Riguardo alla pulizia, ci sono linee migliori e linee peggiori, la situazione a tratti è migliorata, anche se il progressivo invecchiamento del materiale rotabile ove non rinnovato incide negativamente sul comfort. L'informazione è mediamente puntuale, immediata, piuttosto completa su motivazioni di eventuali ritardi o improvvise sospensioni e temporanee attese lungo la percorrenza; è anche vero che talvolta si registrano alcune imprecisioni, ad esempio i pannelli digitali posti lungo le banchine danno informazione che il prossimo treno arriverà in 3 minuti e poco dopo indicano 10 minuti. Di segno negativo, ricordo una situazione particolarmente scomoda avvenuta alcuni anni fa: il 15 novembre 2012 si è verificato quello che potrei definire il mio peggiore tragitto mattutino da pendolare: utilizzai otto treni per recarmi al lavoro e arrivai con un'ora di ritardo alle 10.30.

Avrei dovuto utilizzare soltanto due treni. Uscito di casa prima del solito, mi avviai a piedi alla metropolitana. Il *D train* viaggiò senza problemi. Sarei arrivato per tempo. Sceso alla fermata utile, attraversata dunque a piedi la stazione di *Atlantic Avenue* restai in attesa per prendere un 4 o un 5. Dopo che ne arrivò uno lo presi e vi rimasi in piedi per un certo tempo, finché fu annunciata la cancellazione delle corse dei *Lexington Avenue trains* (a causa di qualche sorta di problema a *Grand Central*) e venne data informazione che il treno avrebbe subito una variazione del percorso. Scesi, riuscii a trovare un telefono funzionante e chiamai l'ufficio. Poi presi un *Q train* per una fermata fino a *Dekalb Avenue* dove presi un *R train* per una fermata fino a *Jay Street* dove presi un *C train* (che mi avrebbe dovuto portare a *Fulton Street*). Invece, alla stazione di *High Street* annunciarono che un passeggero che si trovava su un vagone in fondo al treno era stato colto da male e che lo stavano soccorrendo. Ovviamente siamo rimasti seduti in attesa per un po', così quando un A

train arrivò in stazione viaggiando viceversa in direzione Brooklyn, decisi di prenderlo e tornare indietro di una fermata fino a *Jay Street* e lì cambiare per un *F train* che poi mi portò alla stazione di *West 4th*. Là presi un *E train* che mi portò a *Trade Center*. Chiamai di nuovo l'ufficio (avevo provato nel frattempo alle stazioni precedenti ma diversi telefoni non funzionavano, al mio principale avrei poi inviato una relazione scritta dei fatti e delle cause del ritardo a mezzo posta elettronica) e arrivai sul posto di lavoro 5-10 minuti dopo quella seconda telefonata. La situazione quella mattina fu così critica anche per il fatto che il tunnel per il transito degli *R trains* era chiuso per importanti riparazioni, a seguito dei danni causati dagli allagamenti durante l'uragano che aveva allora colpito rovinosamente New York.

Anche quella scomoda situazione però, deve aver sicuramente instillato un qualche germe di ispirazione creativa, che con molta probabilità avrà assunto la sua forma su un piccolo foglio di taccuino.

Il sistema della metropolitana di New York e l'impulso creativo. Cindy Hochman, Brooklyn NY, aprile 2018.

Il rapporto con il trasporto pubblico nel corso della propria esistenza segna in modo significativo lo scorrere dei giorni. Narrando il mio in questo scritto, potrei scegliere come titolo: "Il sistema della metropolitana di New York e l'impulso creativo."

In termini di evento storico, la metropolitana di New York ha letteralmente aperto le sue porte nell'ottobre del 1904, periodo in cui viaggiare, una corsa in treno, costava solo un nickel. Da allora, naturalmente, la tariffa, come tutto il resto in città e ovunque, è aumentata, e ora bisogna spendere 2,75 dollari per questo privilegio; ma se si considera la suggestione artistica che la metropolitana in sé contiene, si può osservare che in fondo non si sta pagando per spostarsi semplicemente da un posto all'altro: la tariffa infatti include un *divertimento autentico*, più vivido e spiccato di quanto si possa fruire a Broadway per 200 dollari a spettacolo. È pur vero che rispetto al fenomeno del pendolarismo e alla vita degli assillati passeggeri, lo spostamento in treno per andare al lavoro risulta essere un male necessario, e spesso aggettivi come "sporco", "affollato", "rumoroso", persino "disumano" affiorano alla mente.

Durante i giorni feriali i treni sono piuttosto frequenti e transitano generalmente in orario. Lungo molte banchine delle stazioni sono installati tabelloni orario digitali che informano dell'arrivo del prossimo treno. Nei fine settimana la frequenza delle corse diminuisce, mentre alcune volte si verificano inconvenienti a causa del maltempo eccessivo o di malfunzionamenti tecnici, con conseguenti ritardi, attese, o cambi improvvisi che comportano la discesa dei passeggeri da un treno per salire su un altro utile, mentre le informazioni sono diffuse in tempo reale. I numeri dei passeggeri sono molto elevati. Si stima che oltre 4 milioni di newyorkesi salgono a bordo dei treni metropolitani ogni giorno (e a volte, a causa dell'affollamento, sembra

che tutti quei 4 milioni siano bloccati e compressi all'interno di un solo vagone). Al tempo stesso per quelli che, loro stessi pendolari, possiedono qualche sorta di spirito creativo, le stazioni dal ritmo frenetico e chiassose, le banchine e persino i treni sono una vera e propria mecca dove circola ogni genere di musica, danza, arte e poesia.

Nel corso di questa testimonianza, voglio approfondire questo aspetto, di carattere ispirativo, legato quindi alle possibili sollecitazioni interiori che spostarsi in metropolitana può offrire a una sensibilità artistica ricettiva ed eventualmente creativa. Negli anni '80, due artisti emblematici, (temperamenti complessi e tormentati), si specializzarono in raffigurazioni e in graffiti espressione della sensibilità urbana e dalla sensibilità urbana generati, diventando leggendari: oggi le opere di Keith Haring e Jean-Michel Basquiat possono essere battute all'asta milioni di dollari. Ai giorni nostri, gli artisti locali vengono ingaggiati e commissionati per "fare le loro cose" sulle pareti delle più grandi e migliori stazioni ferroviarie che attraversano i diversi quartieri come parte del progetto nominato *New York City's Arts & Design* (probabilmente l'opera più famosa è il grande murale di Roy Lichtenstein, che abbellisce la stazione più frequentata della città, la *42nd Street / Times Square*). Questi alcuni esempi appartenenti all'arte visuale. Spesso l'istinto spinge a fermarsi ad osservare e contemplare, per tentare di sentire e forse comprendere le opere, (ma indugiando troppo a lungo, il rischio è di giungere in ritardo sul posto lavoro, e la pezza giustificativa che motiva il ritardo con l'essere stati in un "museo", anche se non distante dalla verità, non è ammissibile né gradita al principale irritato e che non sempre condivide l'eventuale gusto estetico del dipendente). In modo simile e in misura pressoché equivalente, non manca la musica negli spazi di quel "mondo sotterraneo": si può rimanere catturati per ore ad ascoltare la varietà di spettacoli offerti, completi di microfoni, stereo portatili e strumenti di tutte le forme e dimensioni. Ricordo di essere rimasta incantata lungo una banchina da un buon violinista durante uno dei miei frequenti viaggi da Brooklyn a Manhattan, e fu per me fonte di sorpresa quando è comparso al *The Tonight Show*, dove ho appreso che si era laureato alla famosa *Juilliard School of Music* (e stava vivendo abbastanza bene suonando per le masse di passeggeri che ogni giorno si muovono nei luoghi della metropolitana). Poi ricordo una graziosa voce incontrata alla stazione di *Court Street in Brooklyn Heights*, che è finita allo show popolare *American Idol*. A essere onesta, nel corso della mia vita da pendolare, in un periodo di particolare vivacità, in un'occasione ho afferrato il microfono dalle mani di un simpatico tipo barbuto che stava storpiando le parole di una delle mie canzoni preferite, e alla fine mi ritrovai a duettare con lui per tutta la settimana (fino a quando fui individuata da un collega e mi dileguai in fretta confondendomi tra i numerosi passeggeri; costretta infine ad ammettere quando mi interrogò se fossi io quella che vide guizzare via alla stazione di *Lexington Avenue / 59th Street*). Anche la poesia si diffonde e si offre alla lettura viaggiando in metropolitana. A partire dal 1992 ad esempio, tra gli annunci pubblicitari di whisky, sapone e chirurgia plastica a buon mercato, apparvero, tramite un progetto chiamato *Poetry in Motion*, le poesie di Walt Whitman

(un buon punto di partenza), insieme ad altri testi di poeti contemporanei conosciuti in misura minore ma ugualmente di talento. Dopo una pausa di quattro anni senza poesia in esposizione, il programma è riemerso nel 2012, con un poema più recente: un'ode, e cos'altro, ai coraggiosi lavoratori che hanno costruito il sistema di trasporto pubblico di New York, scritta dall'ex poeta laureato degli Stati Uniti Billy Collins, i cui versi adornano la linea della metropolitana della *Second Avenue* di nuova (e tanto attesa) costruzione. Ovviamente, se le grandi arti di cui sopra non infiammano intimamente la sensibilità di tutti, la metropolitana offre anche un tipo di *divertimento* più comune, ma non meno significativo per una sensibilità artistica; benché forse a tratti rivela abitudini non sempre poetiche sul piano dell'impatto emotivo. Nei bei tempi passati, il viaggiatore quotidiano era legato, qualcuno dice relegato, alla lettura del quotidiano cartaceo; o correva il rischio di appisolarsi sulla spalla del male o bene capitato passeggero seduto accanto; o di rimanere intento a fissare la persona direttamente di fronte; ma ora, con quasi tutti dotati, anzi armati di iPhone, la cosa più probabile è ottenere un posto in prima fila per assistere a una sonora discussione coniugale, conoscere i dettagli dell'ultimo episodio di note serie televisive, o scoprire quale vestito il passeggero più vicino (con i capelli blu e sei piercing all'orecchio) indosserà per la serata; insomma un panorama umano caratterizzato da una innegabile alienazione. Si può ascoltare un centinaio di lingue, dal chiacchiericcio infantile alle sonorità swahili. E ad avere gusto per il lievemente macabro, volgendo lo sguardo tra le banchine e i binari, la ricompensa è la vista di un ratto grigio e paffuto (New York li cresce abbondantemente) che cerca di bere da un bicchiere di carta abbandonato su una banchina l'ultimo avanzo di caffè di una nota catena statunitense di caffetterie, o che trascinandola lotta con una fetta di pizza caduta accidentalmente a terra. Nel caso nel frattempo si presentassero e aumentassero la stanchezza e la noia, non c'è ancora nessuna legge che vieta di appisolarsi sulla spalla di qualche viaggiatore.

Infine, è vero che l'Italia è piuttosto lontana da New York, ma scrivere riguardo alla metropolitana e inviare il testo in Italia, mi ha evocato la storica canzone napoletana che celebra il famoso impianto a fune su rotaia, la un tempo attiva funicolare vesuviana. E se, in qualità di pendolare newyorkese capitasse di canticchiare quell'orecchiabile motivo mentre il treno procede in direzione di marcia, di una cosa rimane certezza: alla fine, partecipe materialmente e spiritualmente della vita del viaggiatore, la metropolitana, quantunque sporca, affollata e rumorosa, porterà a destinazione.

Ombre di passaggio nel sistema di trasporto pubblico di New York City. **John Pietaro, Brooklyn NY, aprile 2018.**

I nativi newyorkesi considerano il sistema metropolitano come un mero dato di fatto. Una realtà, un labirinto invisibile e assolutamente necessario che si moltiplica sotto i nostri piedi. Il tortuoso e oscuro sottosuolo di tunnel elettrificati consente e

sospinge il movimento dei treni lungo percorsi che attraversano l'intera città, 24 ore al giorno. Trovandosi in un trafficato nodo di interscambio di treni e coincidenze, la maggior parte dei fruitori ignora il terremoto meccanico che sale attraverso la massa di cemento. In una città lacerata dalla gentrificazione provocata dalle grandi società di sviluppo e investimento immobiliare, che espelle e danneggia i poveri e la classe operaia a favore dei molto ricchi, il nostro sistema di trasporto pubblico, la metropolitana si configura come un vero e proprio *eguagliatore*: indipendentemente dal proprio status, ogni viaggiatore attende su una banchina della stazione fino all'arrivo del treno e l'apertura delle sue porte. È piuttosto semplice. La maggior parte delle corse procede sotto terra, ma alcune linee hanno tratte in superficie, offrendo una visione dall'alto della vita che si svolge nel frattempo nelle strade. Ma all'interno o al di sopra dell'*inferno*, il viaggiatore è immerso in un mondo multiculturale di volti, voci, accenti, esperienze, età, cibi, lingue, gesti e azioni che rappresentano la vera New York. Una speciale ulteriore attrazione è rappresentata da i musicisti, i ballerini e i vari artisti della città che abitano e si spostano lungo il sistema di trasporto metropolitano cercando di ottenere un compenso contenuto in cambio della loro arte.

I've got sunshine / on a cloudy day.

Lo scorso febbraio, la stazione della *34th Street* diede ospitalità a una performance che è e porta in sé un racconto di vita molto profondo: un uomo cantava usando un microfono di plastica gialla e un amplificatore forte e distorto, accompagnato da uno stereo portatile da cui risuonavano nastri anni '60 *Rhythm & Blues* e *pop*. Con gli occhi chiusi e la testa inclinata all'indietro, l'uomo muoveva forti emozioni sopra le voci dei *Four Tops*, i *Temptations*, i *Beatles* e di *Marvin Gaye* e la carica emotiva nei suoi occhi era evidente a chiunque si fermasse abbastanza a lungo per guardare. La sua voce era consumata dal tempo, stanca, affaticata a causa della gelida umidità dell'inverno sotterraneo, e nonostante suonasse fisicamente quasi sgradevole, in qualche modo vibrò con intensità e viva emozione durante quella sua rappresentazione. Non uno dei nostri vocalist più talentuosi, ma un personaggio speciale che il non esperto vedeva come risibile, e l'eccessivamente protetto come minaccioso. No, era semplicemente un originale di New York; unico, singolare, forte e coinvolgente. Facendo cenni verso i passanti turbati, il suo raggio d'azione era scontrato da coloro che lottavano soltanto per evitare di incrociare i suoi occhi.

Era un uomo barbuto, grosso e pesante, un muro di un uomo avvolto in un lungo soprabito, una sciarpa dai colori sgargianti e un alto berretto di lana rossa. Teneva stretto il microfono di plastica gialla in una mano screpolata, enfatizzando ogni declamazione con gesti di tutto il corpo e con movimenti ondegianti del pugno. Lo stereo portatile e l'amplificatore erano collocati su un carrello da spesa ornato da un cartello dipinto in modo professionale che pubblicizzava i suoi talenti e i suoi crediti. Sembrava una cosa piena di fierezza e di orgoglio.

When it's cold outside / I've got the month of May.

‘CAPT. JACKSON’, indicava il cartello. ‘*WORLD FAMOUS SOUL SINGER AND ENTERTAINER: from the Ho Chi Min Trail to 42nd Street*’. Sotto questo titolo campeggiava una grande illustrazione dell’uomo che indossava uno smoking blu, sul palco nella calda luce di un riflettore. Il cartello per contrasto evidenziava ancor più gli anni, i graffi, le cicatrici che sembravano aver lesionato la parte più interiore di Jackson. Lo sfilacciarsi del suo cappotto divenne più evidente a uno sguardo più attento, così come le rughe sul suo viso e il grigio ispido che usurpava la sua un tempo folta e morbida barba nera. Nel disegno, appariva più snello, vivace, giovane, portando una moderata pettinatura Afro e indossando occhiali da sole alla moda. Quale nightclub aveva brandito questo pezzo della sua storia? A quale raid del Vietnam è riuscito a sopravvivere il Capitano molto tempo fa, rimasto però inabilitato ad andare oltre?

Mentre il treno stava per entrare in stazione, una nube stridente e un’ombra lontana toccarono questo piccolo angolo della vasta sotterranea Manhattan. Il capitano Jackson continuò a cantare i versi della canzone “*My Girl*” ripetutamente, ripetutamente, fino a sfumare; poi fece un inchino profondo e serio a quel pubblico dell’ora di punta indaffarato a rientrare nel proprio tepore domestico.

L’annuncio di un altoparlante “*Stand clear of the closing doors*” si interpose come un taglio tra l’istante e la memoria. E proprio mentre il Capitano era ancora con il viso rivolto verso il basso, mi affrettai ad allontanarmi e ad unirmi agli altri viaggiatori.

Appunti trasportistici in Liguria. Erika Dagnino, Genova, marzo 2018.

C’è sempre una presa di distanza tra partecipare delle esperienze e trascriverle; e qualora l’esperienza stessa non coincida con una relazione pienamente partecipata. In ogni caso, tra l’osservazione da un lato e la registrazione scritta dall’altro, il risultato ultimo è comunque di esperienza assorbita e successivamente rielaborata come propria. Volgendo l’attenzione a ritagli di realtà trasportistica in relazione alla vita quotidiana dei viaggiatori, la forma espositiva trascrive e assembla specifiche circostanze, nel tentativo di trasmettere una sorta di composizione fotografica quale strumento conoscitivo e rappresentativo pur appartenendo all’immagine della realtà e alla realtà stessa l’impossibilità di esulare dal filtro soggettivo dei sensi. Per i più ampi tratti dunque, il linguaggio e la materia della a seguire compilazione sono quelli dell’esperienza vissuta in prima persona dai coinvolti passeggeri; quotidianità con il trasporto coniugata: abitudini, cambiamenti, esigenze, difficoltà; ed eventualmente ricapitolata.

Liguria, 2016. Nei pressi di una stazione sonnacchiosa e trascurata, del tutto priva di sistema video per la erogazione delle informazioni dinamiche di viaggio, dotata di strumentazioni audio limitate e utilizzate con non costante rispetto delle disposizioni in vigore, un viaggiatore racconta il suo attuale rapporto con lo spostarsi: “Gli ultimi anni da pendolare sono stati scomodi, poco confortevoli. Ritardi, treni affollati, mancanza di informazioni. Li ho usati in ogni stagione dell’anno. Ora non lavoro più. Ad oggi, da alcuni anni ho molto più tempo libero e mi piace spostarmi liberamente, così percorro tragitti di breve, media o anche lunga percorrenza, trascorrendo alcune giornate in movimento. Con tempi più distesi, sopportando comunque ritardi cronici lungo alcune linee, continuo a spostarmi, certo in modo più rilassato. In questo recente passato, per un periodo avevo fatto la scelta di fare abbonamenti regionali mensili diversi, cioè ogni mese dal luogo di residenza, quindi di partenza per un luogo di destinazione diverso. Cambiava la tratta. Variava la stazione di destinazione. Adesso lo faccio solo per un mese o due dell’anno. Uno dei motivi di questo diradare sono stati gli aumenti tariffari. Inoltre periodi di ripetuti ritardi e treni non sempre puliti e piuttosto vecchi hanno in effetti contribuito a demotivarmi. O anche vagoni con una temperatura troppo fredda in inverno o troppo calda in estate per i sistemi di riscaldamento e dell’aria condizionata mal funzionanti. Comunque, ho trascorso diverse giornate con questo programma: a piedi o in autobus fino alla consueta stazione ferroviaria di partenza in mattinata, poi la stazione di discesa scelta lungo il percorso stesso, scelta tra la prima successiva e l’ultima; talvolta anche a ritroso. Saltuariamente facendo un viaggio itinerante, ovviamente limitato alla tratta coperta dall’abbonamento. Il resto a piedi. Solo in rare occasioni aggiungendo tratti in autobus. Decidendo poi sul posto cosa fare di ora in ora. Vagando qua e là. Adesso in realtà faccio spostamenti più brevi e non troppo vari: per esempio dalla città alla campagna per andare a prendere l’acqua fresca alla fonte organizzandomi in treno o in autobus e ovviamente con borse adeguate al trasporto delle bottiglie che mi occorrono. Oppure mi sposto per togliermi dall’afa di città in estate e dall’eccessivo inquinamento nelle diverse stagioni. Inquinamento acustico, atmosferico, anche odori fastidiosissimi che in certi periodi soffocano la città, soprattutto in periferia. In passato è stato per me molto pesante trascorrere estati in città; andare sul posto di lavoro usando mezzi di trasporto che diventano meno confortevoli appunto a causa del caldo e il cui numero in circolazione si dirada moltissimo”.

Liguria, 2017. In alcune località di entroterra, insieme a strade dissestate, cantieri inerti, strutture trascurate, l’insufficienza quantitativa e qualitativa del trasporto pubblico, e il conseguente, se non aprioristico, ridimensionamento della fruizione del servizio, risulta una costante. Sussistono infatti criticità rispetto ad esempio a una concreta vivacità e attività commerciale nelle zone abitative, mentre permane l’assenza di una realmente dinamica e stimolante interconnessione fra i paesi limitrofi che non godono di trasporto ferroviario capillare, o dove ne è quantitativamente scarsa la disponibilità così come scarso è il trasporto su gomma; alcuni degli abitanti

subendo orari poco pratici e innegabilmente demotivanti affermano: “Rinunciamo ad andare a fare acquisti nei comuni qui intorno, perché ci vuole troppo tempo, ci sono pochi collegamenti, ci sono pochi autobus. Sono troppo pochi, gli orari sono strani.”. La concretizzazione di un’automatica rinuncia allo spostamento autonomo con mezzo pubblico accade, e mentre lede il diritto alla mobilità comporta il diminuire del numero di fruitori e la lesione dello stesso trasporto pubblico. Analoghe criticità emergono per il turismo, le brevi considerazioni di alcuni turisti a fine giornata resisi conto della scarsità quantitativa del servizio, del numero di corse, esprimono la conseguenza: “La prossima volta veniamo in auto, o andiamo altrove.”. Una ulteriore testimonianza denuncia una più grave situazione impeditiva, con riguardo al diritto al lavoro: una programmazione delle corse poco funzionale conduce d’obbligo alla rinuncia lavorativa, e al tempo stesso, se si vuole invertire la questione, le strutture lavorative godono di minore disponibilità di risorse, anzi di energie umane; così una potenziale lavoratrice sospira: “Ho rinunciato a prestare servizio presso una struttura ubicata in un territorio extraurbano per la scarsità del numero di corse bus. Un orario strano, pieno di buchi. Impossibile pensare di muoversi e raggiungere il posto senza stare ore in giro, magari sotto la pioggia, col freddo d’inverno. Gli orari sarebbero stati inutili per le mie esigenze. Non è giusto. Fanno il servizio per la gente e poi ...”. E ancora, difficile l’accelerazione di una realmente dinamica reciprocità di integrazione: persone immigrate che hanno la necessità, anzi indispensabilità, di recarsi ai C.P.I.A. (Centri Provinciali per l’Istruzione degli Adulti) risultano più che penalizzate se abitano in zone meno servite, verificandosi una lesione al diritto allo studio che porta in sé il diritto alla cittadinanza. E se è vero che sarebbe funzionale una maggiore disseminazione sul territorio dei riferiti centri d’istruzione, comunque una delle testimonianze dirette conferma le concrete difficoltà attuali: “Difficile, ci vuole tanto tempo per il viaggio. Non ci sono molte corse, autobus, treni.”.

Liguria, 2018. Tra presente e passato e ponendo l’accento sulle variazioni che la vita in sé comporta, un cittadino che ormai raramente fa uso del servizio di trasporto confida per iscritto: “Tra le province di La Spezia, Genova, Savona, Imperia ho fruito tutta una vita del trasporto pubblico: corriere extraurbane per spostamenti quotidiani di lavoro e formazione, treni per sistematici spostamenti settimanali, taxi in caso di mancanza di alternativa, o in caso di imprevisti; non è mancata l’intermodalità, a tratti a piedi. Molti i viaggi nazionali e internazionali, i viaggi anche in altri continenti utilizzando tutti i mezzi di trasporto. Personalmente uno dei mezzi che più mi ha affascinato in diverse città è stato il tram, con i suoi rumori e i suoi suoni tipici, e che qui mi fa citare una poeticissima esclamazione di Fernando Pessoa contenuta nella descrizione di un temporale in atto sulla sua Lisbona: “*Come era umano il metallico scampanello dei tram!*”. Ora però, quella mia quotidianità è un ricordo. Pur confermando l’importanza e la bellezza del viaggiare di tutti i giorni e non di tutti i giorni, pur ricordando la faticosità e il tempo perso che spesso lo spostamento quotidiano mi ha richiesto, (faticoso soprattutto a causa della non funzionalissima

disponibilità del servizio in particolare per i collegamenti periferici ed extraurbani), oggi, nell'osservare i cambiamenti personali connessi al procedere del tempo mi limito a constatare e registrare alcuni aspetti della mia presente stagione: da circa un anno la nuova vita è diversissima da quelle del passato e mi sto abituando ad apprezzare le piccole cose che a 76 anni devono essere conquistate minuto dopo minuto. Portare la spazzatura nei bidoni, prendere un caffè, cucinare, fotografare, scambiare messaggi con rare persone, una preghiera davanti alla casa di San Leonardo e altre cose a cui non ho dato importanza in precedenza; ogni stagione ha i suoi frutti ed esige costanza quotidiana.”.

Conclusioni.

“*Contare i propri giorni*”, dialoga Papa Bergoglio attraverso l’emozione del verbo e la razionalizzazione del citare. Essendo necessariamente stratificazione spazio-temporale, la mobilità comprende alterità e potenzialità, ampliamento e possibilità, variazione e ripetizione (che implica componenti aggiunte: biografiche, di ricezione, assorbimento, archiviazione, eccetera), finanche riconoscimento del limite, che diventa momento e atto di ulteriorità proprio nel suo, del limite, recepimento. In sintesi, essa è *umano itinerario*, materiale e immateriale ad un tempo.

Nel concetto di spostamento, e nella sua pratica, confluisce una sorta di consolidamento della consapevolezza del singolo individuo di provare a contenere in sé stesso una porzione di realtà potenzialmente incontenibili: la realtà geografica e la realtà cronologica; ammettendo il *momento interiore* di ciascuna persona la fragilità temporale all’umano connaturata. Il principio dell’espressione della mobilità per sua natura coesiste con la concretezza dell’espressione umana contestualizzata: la persona, utente, cittadino/a entro la dialettica di partecipare alla realtà individualmente e partecipare collettivamente, (dove comunque il partecipare singolarmente è in modo attivo: in ogni caso la realtà del viaggio attraversa ed è attraversata dalla soggettività del passeggero), organizza, consolida, e anche smentisce la sua quotidianità, che comprende lo spostamento su base regolare così come quello di occasione, programmato o improvviso. Praticato tecnicamente attraverso e in un sistema dei servizi di mobilità rinnovato e rinnovantesi dalla attività di regolazione del settore, del mercato dei trasporti e garantito da un metodo che annovera tra i suoi strumenti fondamentali la consultazione pubblica.

Tutto questo conferma ancora una volta la persona, portatrice della sua esistenza terrena, sia fisica sia spirituale, come soggetto della mobilità e della sua costruzione; entro una relazione sempre più diretta con i contesti dei servizi pubblici, nello specifico di trasporto. Contesti che necessariamente implicano una proporzionata congiunzione delle parti agenti: autonome e al tempo stesso integrate, i cui *valori* non tendono ad affiancarsi con segno di maggiore o minore ma sotto il segno della propria e reciproca esponenzialità. Mentre l’esistenza *tout court*, nella particolarità e universalità del suo farsi e possibile rivelarsi, continua ad essere attraversata da infiniti sistemi di rapporti materiali e immateriali che forse o senza forse si celano, anche come struttura, nel procedere, almeno in tentativo, verso una *fattiva umanizzazione economica*; struttura di cui l’asse portante è la libertà insieme con l’autonomia della persona e conseguentemente della comunità, intesa non come meccanica somma dei suoi partecipanti ma dotata di un potenziale elemento spirituale e di corale vitalità.

Libertà e autonomia che, nel momento in cui ammettono l'auspicio e il presagio, o il presagio e l'auspicio, di ulteriori universalità e ampliamento, (dove anche tecnologia e rivoluzione informatica, canali di trasparenza e conoscenza, possono non coincidere con un annullamento dell'aspetto valoriale), dichiarano i correlati riproporzionamento e *perturbazione* della posizione umana nel mondo.

E. Dagnino

Letture e approfondimenti.

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti:

Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, Torino, 16 gennaio 2014

Delibera n. 43/2018. Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie. Avvio del procedimento e consultazione pubblica.

Allegato A alla delibera n.43/2018. Documento di consultazione. Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

Ufficio Diritti degli Utenti, *Relazione Illustrativa* dell’*Allegato A alla delibera n. 43/2018.* Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

Ufficio Affari economici, *Schema di AIR - Analisi di Impatto della Regolazione - correlato al Documento di Consultazione.* Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

Delibera n. 88/2017 – Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico. Avvio consultazione pubblica.

Allegato A alla Delibera n. 88 del 27 giugno 2017. Schema di atto di regolazione recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”

Relazione Illustrativa dell’*Allegato A della Delibera n. 88 del 27 giugno 2017:* schema di atto di regolazione recante “Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”

Delibera n. 101/2017 – Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, avviato con delibera n. 54/2015. Proroga del termine di conclusione della consultazione pubblica indetta con delibera n. 88/2017

Delibera n. 66/2018. Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio consultazione.

Relazione Illustrativa. Procedimento avviato con delibera n. 69/2017 – Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale.

Schema di AIR. Procedimento avviato con delibera n. 69/2017 – Indizione consultazione pubblica su “Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”

Delibera n. 69/2017 Metodologie e criteri per garantire l’efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. Avvio del procedimento.

Delibera n. 83/2016 – Procedimento per la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento avviato con la delibera n. 49/2015. Avvio consultazione e differimento termine.

Relazione illustrativa dell’Allegato B alla delibera n. 83/2016 *Schema di atto di regolazione* recante “metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1”

Delibera n. 48/2017 Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012

Allegato alla Delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012

Relazione illustrativa dell’Allegato alla Delibera n.48/2017 Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto legge n. 1/2012

Delibera n. 54/2015 del 9 luglio 2015 Avvio del procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico

Delibera n. 49/2015. Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento

Delibera n. 136/2016 Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell’Autorità di regolazione dei trasporti

Allegato A alla delibera n. 136/2016 Metodi di analisi di impatto della regolamentazione dell’Autorità di regolazione dei trasporti

Parere n. 1/2017. Parere al MIT sull’aggiornamento 2016 del Contratto di Programma RFI – parte investimenti 2012-2016

Parere n. 6/2017. Parere all’Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’articolo 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206

Parere n. 7/2017. Parere all’Autorità garante della concorrenza e del mercato in tema di pratiche commerciali scorrette, reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’art. 27, comma 1-bis, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206

Parere n. 11/2017. Parere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sullo schema del nuovo Contratto di Programma - parte investimenti 2017-2021 tra il Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015

Segnalazione congiunta AGCM, ANAC, ART ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, dell'articolo 2, comma 6, della legge 14 novembre 1995, n. 481, dell'articolo 213, commi 2 e 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, e dell'articolo 37, comma 3, lett. a) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, inviata a Regioni, Provincia Autonoma di Trento, Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige, Conferenza Unificata Stato Regioni, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, in merito alle procedure per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale, 25 ottobre 2017

Quinto Rapporto annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, Roma, 20 giugno 2018

Relazione del Presidente, Camanzi A., Camera dei Deputati, Roma, 20 giugno 2018

Quarto Rapporto annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, Roma, 12 luglio 2017

Relazione del Presidente, Camanzi A., Camera dei Deputati, Roma, 12 luglio 2017

Terzo Rapporto annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, Roma, 14 giugno 2016

Relazione del Presidente, Camanzi A., Camera dei Deputati, Roma, 14 giugno 2016

Secondo Rapporto annuale al Parlamento, Senato della Repubblica, Roma, 15 luglio 2015

Relazione del Presidente, Camanzi A., Senato della Repubblica, Roma, 15 luglio 2015

Primo Rapporto annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, Roma, 16 luglio 2014

Relazione del Presidente, Camanzi A., Camera dei Deputati, Roma, 16 luglio 2014

Protocollo di intesa tra l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, Firenze, 24 maggio 2018

Protocollo di intesa tra l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, Torino-Roma, 28 novembre 2016

In generale le *pubblicazioni* e *attività* dell'ART consultabili al sito www.autorita-trasporti.it
XVII Legislatura, Commissione IX, Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, *Resoconto Stenografico Audizione 4*. Commissioni riunite VIII del Senato della Repubblica e IX della Camera dei Deputati – Camera dei Deputati, Roma, 30 luglio 2013

Istituzioni e Regolamentazione dei Trasporti: Temi di Riflessione Rapporto dell'Advisory Board – 2015, Battini S., Bruzzone G., Cambini C., Cascetta E., D'Alberti M., Maresca M., Ponti M., Somma E., Abrardi L., De Luca C., Iacolucci C., Sebastiani M., Italia, 2015

Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, 16 febbraio 2018. Approvazione della Guida all'analisi e alla verifica dell'impatto della regolamentazione, in attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 settembre 2017, n. 169. (18A02428) (GU n.83 del 10-4-2018)

Art. 37 – “*Liberalizzazione del settore dei trasporti*” – del *Decreto-Legge* 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214.

Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, dicembre 2000; dicembre 2007

Regolamento comunitario (CE) n. 1371/2007. *Regolamento* (UE) n. 181/2011

Decreto Legislativo 17 aprile 2014, n. 70. *Decreto Legislativo* 4 novembre 2014, n. 169

Documento di Economia e Finanza (DEF), Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2016

Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica. Allegato Infrastrutture al DEF 2016, MIT

Documento di Economia e Finanza (DEF), Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2017

Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture, Allegato al DEF 2017, MIT

Connettere l'Italia. Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilità. 4 giugno 2017, Università di Roma "La Sapienza"

G7 Trasporti, Cagliari 21, 22 giugno 2017

Documento di Economia e Finanza (DEF), Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2018

Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica, Allegato al DEF 2018, MIT

SI.Po.Tra., *Le politiche dei trasporti in Italia: temi di discussione. Rapporto 2017*, Camera dei Deputati, Roma, 25 luglio 2017

Papa Francesco, Bergoglio J. M., *Udienza Generale* del 18 ottobre 2017, Roma

La Bibbia, Elle Di Ci, Leumann, Torino, United Bible Societies, 1985

Zambrano M., *Persona e democrazia*, tit. or. *Persona y democracia*, Fundación María Zambrano, 1958; Ediciones Siruela S. A., 1996, traduzione di Marseguerra C., Mondadori, Milano, 2000

Pasolini P. P., *Sandro Penna: «Un po' di febbre»**, in "Tempo", 10 giugno 1973, *Editore Garzanti, 1973; *Scritti Corsari*, Garzanti, Milano, 2000

Beckett S., *Mercier e Camier*, tit. or. *Mercier et Camier*, Les Éditions de Minuit, Paris, 1970 traduzione di Buffarini L., Sugar Editore, Milano, 1971

Penna S., *Un po' di febbre*, Garzanti, Milano, 2002

Calvino I., *Marcovaldo, ovvero Le stagioni in città*, Mondadori, Milano, 1994

Pessoa F., *Libro dell'Inquietudine*, tit. or. *Livro de Desacocego*, Edição de Pizarro J., Imprensa Nacional – Casa de Moeda, Lisboa, 2010; traduzione di Collo P., Einaudi, Torino 2012

Dagnino E., *Il Biglietto – n.01 anno 2017*, Genova, ottobre 2017

Biografie.

Vincenzo Guarracino. Poeta, saggista, critico letterario e d'arte, traduttore, è nato a Ceraso (SA) nel 1948 e vive a Como. Ha pubblicato, in poesia, le raccolte *Gli gnomi del verso* (ER, 1979), *Dieci inverni* (Book, 1989), *Grilli e spilli* (Fiori di Torchio, 1998), *Una visione elementare* (Alla Chiara Fonte, 2005); *Nel nome del Padre* (Alla Chiara Fonte, 2008); *Baladas* (in lingua spagnola, Signum, 2007); *Ballate di attese e di nulla* (Alla Chiara Fonte, 2010). In prosa, ha pubblicato *L'Angelo e il Tempo. Appunti sui dipinti della chiesa di Ceraso*, Sa (Myself, 1987). Numerosi i suoi saggi, biografie e antologie su Giovanni Verga, Giacomo Leopardi, Antonio Ranieri, Roberto Sanesi, Agostino Bonalumi, sui poeti comaschi e sul regista e drammaturgo Bernardo Malacrida. Ha curato le traduzioni: *Lirici greci* (Bompiani, 1991, 2009), *Poeti latini* (Bompiani, 1993), *Carmi di Catullo* (Bompiani, 1986 Baldini Castoldi Dalai, 2005), *Versi aurei* di Pitagora (Bagatt, 1988; Medusa, 2005), i *Versi latini* di A. Rimbaud, *Tu vates eris* (Bagatt, 1988), *Canti Spirituali* di Ildegarda di Bingen (Demetra, 1996) e *Poema sulla Natura* di Parmenide (Medusa, 2006), *Poeti Cristiani Latini* dei Primi Secoli (Mimep 2017). Per la critica d'arte, si è occupato dell'opera, tra gli altri, di Luca Crippa, Giorgio Larocchi e Mario Benedetti. È stato responsabile della collana dei *Classici Tascabili* dell'Editore Bompiani. È stato Presidente del Comitato comasco della Società *Dante Alighieri*. Collabora, come critico letterario e d'arte, a quotidiani e periodici.

Bob Heman. Sue poesie sono apparse all'interno di riviste quali *New American Writing*, *Caliban* e *Otoliths*, e dell'antologia *The Other Side of Violet*. Ha curato le edizioni della *Rivista CLWN WR*, in precedenza *Clown War*, fin dai primi anni '70. Due raccolte delle sue prose poetiche, *How It All Began* e *Demographics*, o, *The Hats They Are Allowed to Wear*, sono disponibili gratuitamente online tramite *Quale Press*. Sue composizioni sono state tradotte in spagnolo, arabo, farsi, italiano e ungherese. Recentemente ha lavorato a una serie di collaborazioni con la poetessa Cindy Hochman. Quale artista visivo, alla fine degli anni Settanta è stato *artist-in-residence* al Brooklyn Museum. Vive a Brooklyn, New York, USA.

Cindy Hochman. Presidente del *Copyediting Service 100 Proofs* e caporedattrice della rivista letteraria di poesia online *First Literary Review-East*. Collabora in qualità di membro dello staff di recensori al *Pedestal Magazine* e a *Clockwise Cat*. Sue poesie, tradotte recentemente anche in turco, sono apparse in diversi giornali e riviste. Tra le più recenti pubblicazioni il libro *Habeas Corpus*, edito per Glass Lyre Press. Vive e lavora a Brooklyn, New York, USA.

Stefano Pastor. Violinista dal timbro originalissimo, incentra la sua musica sulla ricerca e sull'improvvisazione, dedicandosi anche alla composizione. Diplomato in violino e, con il massimo dei voti, in jazz, ha frequentato i corsi di Alto Perfezionamento di Quartetto alla Scuola di Musica di Fiesole con Piero Farulli e seminari con Dave Liebman ed Enrico Rava. Dopo gli esordi nei primi anni Ottanta, un'intensa attività nel campo della musica classica lo ha visto, nella prima fase della sua carriera, primo violino del quartetto *Alberti* e violinista in numerose formazioni orchestrali e cameristiche, in importanti teatri italiani, collaborando tra gli altri con Josè Carreras, Cecilia Gasdia, Daniele Gatti, Massimo De Bernart, partecipando a svariate incisioni e a registrazioni per la RAI. Ha inoltre inciso dischi con il gruppo art rock "Picchio dal Pozzo" e il cantautore Paolo Conte. Attualmente si dedica alla musica jazz e di ricerca; tra i musicisti con cui ha suonato si citano Borah Bergman, Harry Beckett, George Haslam, Ratzon Harris, Satoshi Takeishi, Paul Hession, Fulvio Maras, Steve Kershaw, Adel Salameh, Piero Leveratto, Maurizio Giammarco, Giancarlo Schiaffini. Collabora con i poeti Anthony Barnett, Mark Weber. Ha compiuto tour in Italia, Germania, UK, Belgio, Russia, Svizzera, Francia, USA come solista con varie formazioni, esibendosi in importanti festival, teatri e club. Al primo posto per due volte consecutive (2010 e 2011), nella categoria "Miscellanea", al Top Jazz, referendum della critica italiana indetto da Musica Jazz. Ha pubblicato numerosi cd come leader, collaborando con etichette come Silta (IT), Slam e Leo (UK) e Mutable Music (USA) riscuotendo ampio consenso da parte della critica internazionale. Ha effettuato registrazioni per la RAI e per la BBC. La prestigiosa rivista *All About Jazz NY* ha eletto il suo CD con Borah Bergman, "Live at Tortona" tra i migliori dischi del 2009 con menzione d'onore. Nel 2013 gli è stato conferito il premio "CD Production Prize of the Pop Credit of Zurich". Ha collaborato per dodici anni con *Slow Food* Editore in qualità di membro di commissioni d'assaggio, redattore di testi e articoli vari e docente dei *Master of Food*, ricoprendo anche il ruolo di curatore di pubblicazioni. Ha pubblicato il trattato di improvvisazione violinistica "*ViolinJazz*". Come Poeta, scrittore e autore di articoli ha collaborato con riviste quali *SuonoSonda*, *Quaderni d'Altri Tempi*, *Musica Jazz*, *Magazzino Jazz*, *Levure Littéraire* (FR), *Snow* (UK), *In Poche Righe*, *Slow Wine*. Suoi contributi sono apparsi su *La Tecnica della Scuola*, *Orizzonte Scuola*. Svolge da anni una piena attività didattica. www.stefanopastor.com

John Pietaro. Scrittore, percussionista, organizzatore culturale e performer, nonché fondatore di *New Masses Media*, una società indipendente di produzioni di concerti e pubbliche relazioni. Collaboratore del mensile “*New York Jazz Record*”, autore del saggio “*On the Creative Front: Essays on the Culture of Liberation*” e della raccolta di storie di vita proletaria “*Night People and Other Tales of Working New York*” del 2013. Altri crediti includono un capitolo al libro di Paul Buhle e Harvey Pekar “*SDS: A Graphic History*” (Hill & Wang 2007), oltre numerosi saggi, recensioni e interventi per *Z*, *the Nation*, *CounterPunch*, *the Wire (UK)*, *People's World*, *the Industrial Worker*, *Struggle* e diverse riviste artistiche. Ha ricoperto la carica di responsabile delle comunicazioni del centro di massaggi sportivi di fama internazionale *Physical Advantage PC* dal 2006, nonché del programma radiofonico femminista “*She's Raising the Bar*”. È stato impegnato come pubblicitista indipendente per artisti jazz underground ed eventi. Produttore dell'annuale *Dissident Arts Festival* (fondato nel 2006), curatore della serie di spettacoli *New Masses Nights*. Come percussionista e artista vocale si è esibito con Allen Ginsberg, Pete Seeger, Amina Baraka, la Karl Berger's Improvisers Orchestra, Ras Moshe e molti altri. È direttore della formazione *Red Microphone* che ha registrato e pubblicato insieme ad Amina Baraka per l'etichetta ESP-Disk nel 2017. Vive e lavora a Brooklyn, New York, USA. www.johnpietaro.com; www.DissidentArts.com

Erika Dagnino. Attività letteraria e musica, performance e scrittura si intrecciano profondamente nella sua attività artistica. Sue opere sono state pubblicate in Italia, Inghilterra e America. Ha collaborato con artisti tra cui il sassofonista inglese George Haslam, il pianista e compositore americano Chris Brown; con il poeta e musicista inglese Anthony Barnett. Suoi i testi del booklet realizzato per il box di sei cd dell'*Anthony Braxton Italian Quartet, Standards* (Brussels) 2006. Nella Redazione, per l'Italia, della rivista letteraria e di cultura *Levure Littéraire*; suoi articoli e scritti in prosa e poesia sono apparsi su antologie e riviste tra cui *Quaderni d'Altri Tempi*, *Suono Sonda*, *Snow*, *First Literary Review-East*. Ha tenuto performance poetico-musicali a New York con artisti quali Ken Filiano, Steve Dalachinsky, Satoshi Takeishi, Dominic Duval, per citarne alcuni, esibendosi, tra gli altri, in spazi quali Down Town Music Gallery, Bowery Poetry Club, The Brecht Forum e The Stone. Ha fondato a New York l'*Erika Dagnino Quartet* insieme a K. Filiano, R. Moshe, J. Pietaro (edito il cd *Signs* registrato al *17th Frost Theatre* in Brooklyn nel novembre 2012) e *Trio* con K. Filiano e S. Takeishi (edito il cd *Sides* nel 2014). Per le edizioni Casa Musicale Eco edito nel 2010 il libro *Nel gesto, nel suono. La percezione / decifrazione dell'evento musicale*. Dal 2016 alcuni suoi scritti e pubblicazioni trattano il tema del trasporto pubblico. www.erikadagnino.it

