

ERIKA DAGNINO

Il Biglietto

– n. 01 anno 2017 –



Il Biglietto – n.01 anno2017–

Copyright © Erika Dagnino

www.erikadagnino.it

ISBN 978-88-88626-70-3

Edizioni Sibilla

I Edizione: ottobre 2017

In copertina: *Bus Stops*, © Erika Dagnino

Libreria Editoriale Sibilla Via Sant'Ugo, 6 - 16136

Genova, Italy tel. /phone +39 010 2723934

Finito di stampare in ottobre 2017 da Status srl

Introduzione.

I dati reali, oggettivi e soggettivi, assumono e detengono una loro fisionomia e individualità. Nell'insieme dei contesti, sussistendo e permanendo il passaggio dall'osservazione alla pratica delle cose entro la dialettica di partecipazione e interiorizzazione, la mobilità, il muoversi lo spostamento, risulta una delle circostanze primarie dell'essere umano in quanto anima singola ed eventualmente collettiva. Ed entro un rapporto che da un lato è di svolgimento di sé stessi inseriti in specifici luoghi geografici, e dall'altro di permanenza o intermittenza di sé stessi e del mutamento o mantenimento di una geografia deputata. Cingendo il dato, la mobilità che per sua natura coincide con "*il diritto dell'individuo alla libertà di circolazione*", comprende il fenomeno dello spostamento, urbano e di conurbazione ma non solo, del cittadino fruitore del servizio di trasporto pubblico. Nel presente lavoro l'angolazione o angolatura distintiva è di segno centrale per la persona nella sua declinazione di utente e cittadino, che in quanto tale attesta: è testimone della realtà: la sua parte verbale ha pertanto innegabile consistenza. Assurgendo la centralità della persona alla testimonianza *nella* persona, e viceversa. Al tempo stesso, non si esaurisce qui l'inesauribile, né si ignora la misura quantitativamente vasta della speculazione filosofica, delle riflessioni e disposizioni giuridiche, dei rilevamenti delle scienze statistiche ed economiche, delle descrizioni e delle ipotesi di settore e interdisciplinari; mentre procede il tentativo di tematizzare, e testimoniare, il diritto dell'individuo, portatore della sua combinazione fisica e spirituale, alla mobilità e la mobilità come *diritto di cittadinanza*. La persona passeggero al centro ammette automaticamente un postulato: l'equazione di capillarità e totalità alla base di un servizio di trasporto pubblico efficiente ed efficace: la funzionalità e la capacità del sistema di reti locali sono indispensabili al pari della funzionalità e capacità delle reti portanti. Ma una realtà migliore fino a quando non si verifica resta *soltanto* una speranza.

Nelle plurivocali riflessione e descrizione che seguono, ogni ritaglio minimo in fase di rilevamento e di successiva o sincronica stesura non corrisponde al suo isolamento, andando anzi ciascuno in esso ad inserirsi concorre alla delineazione e configurazione del contesto nella sua ampiezza e totalità, se vogliamo di presupposto in quanto unitarietà auspicata. I concetti di persona, mobilità, diritto non si collocano scissi o separabili, ma coesistono nella loro inscindibilità e trasversalità, parimenti gli *standard* quali-quantitativi. E sono proprio le condizioni minime di qualità e i rispettivi fattori concorrenti alla loro definizione, a segnare l'articolazione dello scritto, specifico filo unitivo esteriorizzato nella scelta dei

titoli. L'ART, Autorità di Regolazione dei Trasporti con sede a Torino, stabilisce, e avvia consultazione, le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto ferroviario sottoposti ad obblighi di servizio pubblico: "Con Delibera ART n. 54/2015 del 9 luglio 2015 è stato avviato il procedimento volto a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, in attuazione del disposto di cui all'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge n. 201 del 2011, ed è stato fissato il termine di conclusione del procedimento alla data dell'8 luglio 2016, prorogato, da ultimo, al 15 dicembre 2017, con Delibera ART n. 58/2017 del 4 aprile 2017." (ART, 2017). Stampando e sfogliando ulteriormente le pagine della *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", per il Titolo I si legge e trascrive:

"[...] Il punto 6 elenca i fattori di qualità individuati ai fini della definizione delle CMQ [condizioni minime di qualità] di cui alle Misure del Titolo II, tenendo conto di quanto già previsto nelle normative tecniche di settore e, in particolare, nella norma UNI EN 13816/2002, nella Carta della mobilità di cui al DPCM 30/12/1998 – 'Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti e nel Regolamento (CE) n. 1371/2007'. I fattori individuati sono stati così specificati (Misura 1, punto 6):

- 1) Disponibilità di servizi di trasporto (e offerta di posti a sedere);
- 2) Regolarità e puntualità del servizio;
- 3) Informazioni all'utenza e trasparenza;
- 4) Accessibilità commerciale;
- 5) Aspetti relazionali e attenzione al cliente;
- 6) Pulizia e comfort dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico;
- 7) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR [persone a mobilità ridotta]);
- 8) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale. [...]"

Redatte in sedi separate, le voci di Vincenzo Guarracino, Stefano Pastor, Giorgio Pernigotti, raccolte nella loro integrità convergono nel testo, (per convenzione in ordine alfabetico), mettendo in campo l'immaginazione e l'ascolto, l'osservazione e la riflessione del saggista, dell'artista, del giurista nel relazionarsi ai contenuti evidenti e soggiacenti, trattando condizioni *fondamentali* di qualità, nella

prospettiva della possibilità e del suo ulteriore potenziale in relazione al diritto *fondamentale* alla mobilità; tra scorci evocativi, fotografie narrative, cornici e strati contesti ricavati anche da motivi di opportunità e di occasione, consonanti all'intenzionalità della ricerca e alla sua genesi ispirativa; la cui organizzazione sulla carta, stimolata e suggerita dal dato del confronto e dell'accadere, si veste di un *habitus* di testimonianza.

E. Dagnino

Il treno tarderà di almeno un'ora.

Sandro Penna, *Poesie*

Disponibilità di servizi di trasporto (e offerta di posti a sedere).

Erika Dagnino. Concretezza effettiva e potenzialità dell'essere e del fare sono e rimangono componenti inscindibili e imprescindibili della libertà dell'individuo. La disponibilità di servizi di trasporto e di offerta di posti a sedere rappresenta per la persona e sensibilità umana la concretizzazione della libertà specifica, che sancisce un valore di segno positivo, negando a priori, attraverso la sua stessa datità, l'eventuale cancellazione o riduzione della personale autonomia, anzi predisponendo all'attuazione del diritto alla mobilità aumentandone il livello. Quindi la persona e la dignità della persona in quanto soggetto del diritto, non decidendone il diritto aprioristicamente, né acriticamente costruendola o decostruendola.

Vincenzo Guarracino. È un problema, questo dei trasporti, di estrema delicatezza, molto più di quanto sembri: oggi che è necessario, specie nelle grandi città, potersi muovere senza intasare con i propri mezzi la già carente viabilità, poter disporre di servizi di trasporto e su questi di posti a sedere rappresenta un diritto la cui negazione (o non completa soddisfazione) non si può giustificare con nessuna ragione economica, pena la mortificazione e umiliazione della dignità degli utenti-cittadini.

Stefano Pastor. La negazione o riduzione dell'autonomia personale del cittadino costituisce danno inaccettabile che un trasporto pubblico inefficiente inevitabilmente produce. I diritti violati tra quelli che la Carta dei Diritti Fondamentali dell'UE riconosce sarebbero svariati. Il diritto alla libertà, giustamente, quella di spostarsi in base alle esigenze lavorative, familiari e personali dell'individuo; la libertà professionale e il diritto a lavorare che non può essere limitato, nella sua pienezza, ai soli possessori di un veicolo proprio: un trasporto carente produce una limitazione delle scelte lavorative per chi si avvale di tale servizio per scelta o per necessità; e ciò rimanda al diritto alla non discriminazione, come risulta evidente. Molto interessante anche il concetto che un servizio adeguato predispose alla mobilità pubblica: la Commissione Europea per la Qualità del Trasporto rileva che in Italia, nel 2014, il 63% di italiani usa l'automobile per gli spostamenti quotidiani (media europea 54%) mentre solo l'8% usa i mezzi pubblici (media europea 19%). Quest'ultimo dato ci vede al terz'ultimo posto in Europa per l'uso di mezzi pubblici. E naturalmente questa tendenza, con le conseguenze che comporta in termini di emissioni, confligge con il principio di tutela dell'ambiente menzionato all'Art. 37 della Carta.

Giorgio Pernigotti. Ritengo che la mobilità della persona debba essere garantita quale elemento costitutivo della medesima e, come tale, si possa affermare che nel nostro ordinamento sia, dalla Carta fondamentale, semplicemente “riconosciuta” quale diritto inviolabile preesistente alla positivizzazione. Il diritto potrà regolamentare aspetti accessori, ma non disporre la privazione, salvo casi eccezionali dettati a tutela di interessi superiori.

Erika Dagnino. Nella fattispecie la connessione e interazione tra individuo e diritto alla mobilità, sotto il segno di condizioni minime di qualità che verrebbero ad accrescere il senso di servizio alla persona e di cura. Si prefigurano e si percepiscono sempre più necessari ed essenziali l'intervento regolatorio e gli eventuali meccanismi di vigilanza e monitoraggio costruttivi.

Vincenzo Guarracino. Il diritto alla mobilità che sembra costituire (ed è) un diritto imprescindibile non può mai essere disgiunto dal dovere del servizio alla persona: è un elemento importante che l'Amministratore deve tenere nel massimo riguardo e soddisfare il più possibile. Oggi come oggi però non sembra essere sempre adeguatamente tutelato ed è per questo che gli utenti debbono reclamarlo e fare in modo, con ogni mezzo a disposizione, che venga garantito. Questo, soprattutto per le persone meno protette, quelle che rischiano di patire emarginazione e riduzione di autonomia, a causa di inefficienze e carenze.

Stefano Pastor. Purtroppo il senso di servizio alla persona è mortificato in molti ambiti in questo Paese: si pensi come si è degradato il servizio sanitario pubblico oppure si pensi ai tanti problemi della scuola. Riferendosi al trasporto pubblico e alle condizioni quali-quantitative: appare indispensabile la resa operativa delle proposte e disposizioni in tempi ragionevoli, anzi immediati, data l'urgenza e date le ingiustizie già subite nel corso degli anni da parte dell'utenza del trasporto pubblico, anche e soprattutto locale; la stessa indispensabilità si pone rispetto ai valori della qualità, dei suoi fattori e indicatori: la concretizzazione senza *sconti* del livello più alto ammesso, un'ammissibilità pari, ma verrebbe da dire persino superiore al 100%, trattandosi di diritto alla mobilità, quindi diritto inalienabile, e alla mobilità autenticamente dignitosa e di misura che deve virare sempre a uno spostamento verso l'alto e non verso il basso, quindi verso il massimo e non verso il minimo.

Giorgio Pernigotti. Confesso una poca tolleranza a concetti quali garanzie minime, maggior tutela e simili, almeno in questi ambiti dove entra in gioco la libertà della persona. Alla persona non deve essere garantita una minima condizione di libertà, bensì la massima consentita.

Erika Dagnino. Spesso le conferme della realtà sono molto aspre, entro il rischio di consegnare il senso di una vita impoverita, persino sul piano delle ammissioni morali, e lesionare la solidità di presenza e la virtualità di una possibilità altra. Nello specifico, la scarsità eventuale o evidente di servizi di trasporto si traduce in drammaticità, in fenomeni quali l'inevitabilità di una misura di emarginazione e di riduzione dell'autonomia.

Vincenzo Guarracino. È un dato, questo, che è facile riscontrare quotidianamente dappertutto: l'impoverimento della vita nell'impoverimento dei rapporti, provocato dalla mancanza delle occasioni e dei mezzi di comunicazione. Come fare per ovviare a questa carenza? Organizzandosi, chiedendo con forza e determinazione. Un sistema utile ed efficace sarebbe perfino quello di creare mezzi alternativi, se questi non fossero illegali e tali da ledere il diritto al lavoro: forme di cooperativizzazione e "consorziazione" dei mezzi a disposizione.

Stefano Pastor. Il diritto all'uguaglianza che la citata Carta dei Diritti Fondamentali riconosce, è lesa da un trasporto che obbliga il cittadino a ricorrere al mezzo privato, poiché non tutti possono o vogliono ricorrere a questa opzione. Una discriminazione umiliante per chi ha impedimenti che non gli consentono di guidare ma anche per chi legittimamente opta per altre soluzioni: mi auguro che il possesso dell'auto non venga mai reso obbligatorio per legge ma, a parte l'accento ironico, sussiste una obbligatorietà di fatto, pena l'emarginazione. Emblematico il caso di una compagnia di trasporti extraurbani, (e dell'ente affidante), che ha soppresso tutte le corse previste per il giorno di Natale (discriminando ulteriormente nel non attuare tale provvedimento per tutte le zone di competenza) con una misura arbitraria e discutibile.

Giorgio Pernigotti. Certamente la mancata assicurazione di tutela della mobilità rappresenta un *vulnus* profondo. La persona è in "relazione", la sua vita è relazione con altri. Se l'ordinamento non assicura la piena esplicitazione di tale relazione (piena e non minima) la persona rischia di perdersi, di smarrirsi, di rimanere irrealizzata. Non posso sostituire l'abbraccio di un amico, la visita ad un parente con l'uso delle tecnologie digitali: il contatto fisico, la presenza non trovano equivalenti.

Erika Dagnino. Sempre intendendo il giudizio come modo di pensare e di sentire, non si tacitano interrogativi: il confronto attraverso un ascolto attivo e una parola che non consista in verbosità sterile tra amministrazioni e cittadini, nello specifico non corre il rischio di configurarsi come una interazione prossima alla modalità ricattatoria, *a condizione che?* Esplicitando con una cifra più sfumata:

invece di averne contezza e rispondere ai bisogni del cittadino e dell'utente, si chiede nella pratica un lavoro gratuito ai cittadini. Ad esempio, comitati per la difesa dei trasporti sono stati per così dire esortati da assessori regionali ad effettuare sondaggi e restituire numeri esatti e certi di fruitori del servizio, al fine di verificare l'opportunità di integrazioni per le coinvolte linee di trasporto su ferro e su gomma per il servizio autosostitutivo: la disponibilità di un treno, un bus aggiunto, in una totalmente penalizzata fascia oraria, penalizzazione significativa sia per la durata sia per l'importanza. E più spesso che meno gli esiti in risposta negano: la speranza viene smentiti dai fatti, risultando non possibile l'integrazione che era ipotetica, e senza nulla rendere alla fatica richiesta dall'impegnarsi seriamente in una raccolta esatta di dati.

Vincenzo Guarracino. Il rapporto tra amministrazioni e cittadini: un bel tema! Soprattutto quando si fonda su una finta offerta e disponibilità di collaborazione. C'è sempre un sottofondo di perfidia, di astuzia, nella richiesta: il cittadino viene irretito in un gioco che finisce per essere sempre a suo svantaggio. *Cui prodest*, "a chi giova"? Sicuramente non all'incauto, *ingenuo*, utente.

Stefano Pastor. Mi sembra curioso che un'istituzione chieda, a fronte della rivendicazione di un diritto, di provvedere ad adempimenti che spettano ad essa.

Giorgio Pernigotti. Non abbandono la prospettiva iniziale e fondativa del mio pensiero. Lo Stato e/o le sue Agenzie, intesi come Amministrazione, pongono a confronto costi o mezzi con diritti. Siamo in presenza di categorie non comparabili. Se per carenza parziale o totale di servizi non posso muovermi non possiamo supplire alla privazione della mia libertà con un risarcimento monetario o con una sanzione a carico di chi dovrebbe fornirmi l'ausilio. La persona umana, purtroppo, nelle nostre moderne Corti è il risultato di una sommatoria di numeri accanto a percentuali di una tabella. Si dirà che non è possibile altrimenti; in fondo come posso, ad esempio, fare giustizia a favore di una persona che ha subito un infortunio o la perdita di un congiunto se non attribuendo un beneficio economico? È sbagliato, semplicemente, il punto di partenza. Si parte dalla fine, dal danno. Occorre partire dalla tutela massima, a priori. L'evento lesivo non deve accadere, dobbiamo ridurre le probabilità avverse fino (quasi) ad azzerarle.

Erika Dagnino. Facendo le debite proporzioni e coerenze di contesto, l'oggetto disponibilità di posti a sedere non può non evocare figure come quella di Rosa Parks, Jo Ann Robinson, Septima Clark, oltre che l'allora sottobosco di parrucchiere ed estetiste impegnate per la difesa dei diritti civili, mentre permaneva la drammatica e scandalosa situazione di segregazione e maltrattamenti nei

confronti dell'utenza nera. Anche la vicina realtà epocale ci consegna fotografie particolarmente graffianti, anzi profondamente taglienti proprio per quella memoria storica di immediata evocazione: Piazza *Rosa Parks* sita nel ponente della città metropolitana di Genova: adibita a capolinea per i veicoli di trasporto su gomma esercito dai due attuali vettori nella provincia: non vi sono posti a sedere a disposizione dei passeggeri per l'attesa degli autobus. Una sola scarsa e non ampia cabina di fermata trascurata nel decoro, posizionata non in corrispondenza di tutte le diverse linee bus che sostano e transitano, permette eventualmente di attendere in piedi a un esiguo numero di utenti. Il sito non gode di particolare *agiatezza climatica* in termini di riparo da vento invernale ed eventuale pioggia, di afa e calura estiva la cui aggressività risulta esponenziata dall'asfalto e da altro materiale dalle caratteristiche non refrigeranti.

Vincenzo Guarracino. Premetto che non essendo di Genova (sono di Salerno ma abito da circa cinquant'anni a Como), mi è difficile esprimere un giudizio su questo aspetto del problema. Per quanto mi è dato vivere nella realtà che conosco, la situazione è pressoché uguale: l'agiatezza climatica, come la chiami tu, il decoro, sono dappertutto un'utopia e sembra proprio che si faccia a gara in ogni luogo e paese a mettere l'utente del mezzo pubblico nelle condizioni più scomode possibili. Perché? ci si chiede.

Stefano Pastor. Grottesco. Mi trovavo a transitare per quel piazzale proprio alla fine della cerimonia di posa della targa, tra i sorrisi ingiustificati di qualche convenuto in abito da cerimonia e lo squallore di quel deserto urbano.

Giorgio Pernigotti. I posti a sedere, la pulizia e l'igiene, la qualità urbana, sono tutte declinazioni specifiche e particolari. Non entro nel merito. Ribadisco la mia posizione più ampia e costitutiva.

Erika Dagnino. Un altro ritaglio di realtà della medesima provincia: in sede di diversi impianti di fermata sono posizionate sedie di paglia, plastica o altro materiale, trasportate e collocate dagli utenti stessi abituali di determinati quartieri. Di per sé stessa l'immagine rivela una *simpatica umiltà*, nel senso di umano da *humus*, di un'utenza, spesso meno giovane, capace di trovare soluzioni spicciole, restituendo persino tracce di una sorta di arcaicità andata perduta, lasciandone segni in un paesaggio dove l'umanità sembra talvolta del tutto assente. Ma la bontà estetica, poetica sul piano ottico emozionale in potenza ingenerata in quell'immagine, già predispose il verificarsi della sua frantumazione impattando contro il cristallo o la cupezza della coscienza etica, che intravede piuttosto lo stato di una prassi inerziale e la carenza di cura.

Vincenzo Guarracino. È la logica del *fai-da-te*, del doversi arrangiare che ha prevalso sempre. Non è un male, certo, anzi, vista dall'ottica della "partecipazione" (quella che in una canzone celebre di Gaber veniva invocata come la regola dell'agire, il toccasana di ogni situazione) rivela un tratto del "costume" di noi italiani pronti a sopperire con "*simpatica umiltà*", con disponibilità molto umana ai difetti della Macchina amministrativa e burocratica. Però, visto dall'altro lato, è un fatto che mette allo scoperto e denuncia l'inefficienza, l'incuria (etica ed estetica) di tante, troppe Amministrazioni. Come se il cittadino fosse un fastidio da sopportare, un granello che rischia di far inceppare il sistema, demandando alla sua iniziativa la risoluzione dei problemi, piuttosto che farsi carico della gestione della Cosa Pubblica.

Stefano Pastor. Un'arcaicità la cui perdita ha disumanizzato la società. Brandelli di questa umanità non bastano a lenire il senso di degrado e di abbandono che percepiamo con sempre maggiore intensità.

Giorgio Pernigotti. Sono immagini, ritagli di umanità. O, come afferma, esempi di una mancanza di cura. Non sottovalutiamo il fenomeno sociale del vandalismo ossia della, molto spesso non consapevole, autolesione. Ho notato troppo spesso interventi urbani ben fatti, distrutti dopo pochi giorni. Ma siamo in un ambito differente, esulante forse.

Erika Dagnino. Appartiene alla natura stessa della disponibilità di servizi di trasporto, così come degli altri fattori di qualità, l'essere posta in relazione al non possedere necessariamente un automezzo proprio. L'istanza di definire il diritto di non possesso si inserisce in un ambito di impianto esistenziale, di scelta consapevole, assumendo la non coincidenza del concetto di non possesso con la privazione, privazione eventualmente indotta o subita per prevaricazione, manipolazione, prescrizione, o per provvisoria rinuncia ancorché volontaria.

Vincenzo Guarracino. Quelli della mia generazione (ho superato abbondantemente il mezzo secolo) rivendicavano con forza il diritto di cui parli: il diritto "di non possesso" (della macchina, ma non solo), nella convinzione di dover lottare per essere liberi dalla schiavitù del possedere, di dover rivendicare la "rinuncia" a ciò che, pur necessario, è giudicabile superfluo. Era un'etica che per la nostra società consumistica potrebbe far sorridere di compassione. Ricordo un film del 1970 di Liliana Cavani, il film si intitolava *I cannibali*, liberamente ispirato alla tragedia *Antigone* di Sofocle, un film forte ed anche inquietante, ma esaltante per il fatto che metteva in scena dei personaggi che facevano gesti e scelte volutamente "fuori situazione e fuori tempo", gesti di ribellione. Quella ribellione con cui

Antigone, opponendosi fieramente al tiranno Creonte, pronuncia nel testo sofocleo la frase, interpretata all'epoca come un'autentica bandiera di libertà in cui riconoscersi: *“Tu dirai che da folle io mi comporto; / ma forse di follia m'accusa un folle”*.

Stefano Pastor. Le motivazioni per una scelta consapevole di non possesso di un mezzo privato sono molteplici e, ritengo, molto ragionevoli. Prescindendo dalle difficoltà economiche individuali che pure non devono costituire elemento di discriminazione, anche chi sceglie in condizioni di non indigenza può farlo per argomenti convincenti, dal non prestarsi all'incremento dell'inquinamento atmosferico e non, alla convinzione che una continua crescita dei consumi stia producendo una situazione di grave rischio di collasso del pianeta alla quale si vuole reagire nel proprio piccolo ambito, o ancora alla scelta di prediligere stili di vita più distesi e rilassati, almeno nella mobilità. La società dei consumi (eccessivi) induce al possesso compulsivo di beni, in una ritualità che è quella imposta dal potere, e questa è una delle ragioni per cui pochi fanno consapevolmente a meno di un mezzo di trasporto privato come di tutto il resto.

Giorgio Pernigotti. Chi non dispone di un mezzo di trasporto personale, per scelta o per impossibilità, deve poter trovare un sistema intorno a lui che garantisca la sua libertà. Certamente se non posso guidare e quindi ho una limitazione non dipendente dalla mia volontà, mi trovo in una situazione nella quale, nel comune pensiero, dovrei ricevere attenzione maggiore. Se faccio la scelta di non dotarmi di un mezzo pur potendolo fare, sempre nel pensiero comune, dovrei ricevere minore attenzione. Giusto, sbagliato? Non saprei. Mi azzardo ad affermare che, nel perimetro concettuale che ho tentato di definire, le due situazioni non fanno alcuna differenza.

Regolarità e puntualità del servizio.

Erika Dagnino. La non regolarità e non puntualità determinano irreversibili conseguenze: il ritardo, la cancellazione, la soppressione, la riduzione dei percorsi, la sospensione del servizio di trasporto. Situazioni ancora più gravi se dovute a contingenze non esogene ma interne all'operato delle aziende e degli enti affidanti. In un precedente intervento si è esercitato il tentativo di spiegare in cosa tali eventi consistono, sempre per la nostra sensibilità umana e per il nostro essere persone.

“[...] sono una violazione di intimità, una molestia alla libertà, un’effrazione. Ti impediscono di vivere e di essere, feriscono la tua intimità di essere quello che sei e di fare qualcosa che verso di te ti spinge a fare. Per quel preciso momento in cui si verificano generano una lesione profonda. Nessuna reazione potrebbe essere realmente commisurata a quanto subito. Ma dobbiamo mancare di rispetto a noi perdendo la disciplina delle reazioni seppure motivata? [...] Ecco cosa rappresentano la soppressione di convogli, di autobus, la riduzione dei percorsi, la sospensione del servizio: una vera e propria cesura del flusso di continuità esistenziale. Ecco cosa rappresentano i ritardi: l’accavallarsi e quindi il sovrapporsi di due percorsi, che non permette quindi la nostra pienezza del percorso in quel momento a noi necessaria, o da noi in quel momento semplicemente desiderata. Il ritardo implicando, va da sé, un’attesa che talvolta diventa persino un’attesa delle stesse ore, per dire estenuante, seduti sugli scarsi posti a sedere per i passeggeri, più spesso in piedi lungo la trascuratezza dei marciapiedi, delle banchine. Non possiamo sottrarci a quanto subiamo, incastrati nel mondo del contemporaneo dato reale: ostile, offensivo, potremmo dire lesivo, delle reali esigenze ed emozioni della persona e del cittadino. Incastrati e feriti, perché in queste situazioni la vita si blocca e diventa onnipervasiva la perforazione della realtà, mal gestita da un molteplice chi, che non tiene conto né del singolo individuo né del popolo tutto. [...]”. (Dagnino E., 2016)

Vincenzo Guarracino. È una situazione con cui quotidianamente facciamo i conti, quale che sia la città o la regione in cui ci si trova a vivere e operare. Disservizi spesso di endemica regolarità, contro cui il cittadino può fare nulla: solo protestare o chinare la testa, come l’ *“asellus”* della favola fedriana *demissis auriculis*, con le orecchie abbassate. Ritardi, cancellazioni, soppressioni, modifiche e riduzioni dei percorsi, sospensioni del servizio sono eventi all’ordine del giorno e spesso l’utente non ne riceve né preavviso né tantomeno risarcimenti, con gravi disagi e fastidi: “lesioni profonde”, offese al decoro e alla salute, in definitiva alla libertà individuale, che non trovano giustificazioni adeguate. Chi ti restituirà il tempo perduto?

Stefano Pastor. Perfettamente esposto il senso di molestia alla libertà che un servizio regolarmente carente, perché tale è nella mia esperienza, provoca in un cittadino che, munito di contratto di viaggio, si vede sopprimere treni o negare coincidenze o spostamenti ragionevolmente puntuali secondo gli impegni delle aziende stesse. Viaggiare diventa un percorso ad ostacoli in cui per avere più probabilità di riuscita di portare a termine l’operazione si è costretti a partire con largo anticipo, sprestando tempo che non verrà risarcito.

Giorgio Pernigotti. Concordo con quanto da Lei evidenziato. Mi permetto di aggiungere che considero più grave il ritardo o la cancellazione rispetto ad uno sciopero: mentre il secondo è programmato e annunciato, il primo costituisce un problema inatteso, da gestire improvvisamente. Sicuramente, per mia esperienza, ho sofferto e soffro maggiormente il disservizio che porta a ritardi o cancellazioni. Ti salta tutto quanto pensavi di poter fare nella giornata.

Informazioni all'utenza e trasparenza.

Erika Dagnino. In apertura, si percepisce l'indispensabilità di frequentare due pronunciati *Pareri* dell'ART (consultabili al sito dell'Autorità) in merito a recentità illegali e ingannevoli, sistematiche e reiterate nei confronti dei passeggeri effettivi e potenziali da due note aziende di trasporto. Il 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." E il 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."

La trasparenza è in teoria e di fatto sinonimo di affidabilità. L'immagine di utenti e servizio in contrasto, dove si verificano atteggiamenti e intenti disdicevoli, scorrettezze e mancanze riprovevoli da parte del secondo a danno dei primi, è riconducibile a un paradigma pesantemente negativo: un rapporto caratterizzato dalla mancata coabitazione di diritto alla conoscenza e alla verità entro il diritto alla mobilità. Una sorta di condizione coercitiva, che rischia di riproporre e perpetuare una storia umana, intesa anche come vita e *vicenda* di ogni individuo e di ogni comunità, quale storia di sudditanza e non di cittadinanza. Fenomeno che si sostanzia e si formalizza proprio attraverso il suo stesso accadere per cause predisposte volutamente da qualunque sia forma di potere.

Vincenzo Guarracino. Il capitolo è davvero più che molteplice. Papa Francesco nel suo *Discorso* al Parlamento Europeo, tenuto il 25 novembre 2014 a Strasburgo esorta ed orienta: "*Promuovere la dignità della persona significa riconoscere che essa possiede diritti inalienabili di cui non può essere privata ad arbitrio di alcuno e tanto meno a beneficio di interessi economici.*"

Stefano Pastor. Il diritto alla conoscenza, tra le ultime meritorie battaglie di Marco Pannella, è un concetto senza il quale la sudditanza sarà sempre la condizione unica dell'individuo. In politica il sistema dei partiti controlla pressoché totalmente l'informazione. La stessa pubblicità, oltre a favorire chi ha più disponibilità economiche che finirà per oscurare i soggetti più deboli, è un costo inaccettabile che il consumatore paga a vantaggio di chi ne beneficia, poiché nel prezzo del prodotto che acquistiamo è conteggiata la quota che è servita a prevaricare. Ma l'aspetto più mostruoso della pubblicità in tempi dominati da una mediaticità soverchiante è la complicità che crea col consumatore, facendolo identificare con il potere stesso. In questo perverso meccanismo l'informazione non trasparente, cioè il contenuto, passa in secondo piano rispetto alle ammiccanti fotografie di persone "felici" che godono della generosità dell'azienda che elargisce promozioni per spirito di filantropia.

Giorgio Pernigotti. La trasparenza rappresenta un diritto fondamentale del cittadino. Deve trattarsi di una trasparenza effettiva ed efficace, ovviamente. La Pubblica Amministrazione dovrebbe improntare i rapporti con il cittadino secondo principi di correttezza, buona fede, conoscenza. Torniamo al problema delle sanzioni a posteriori che non mi paiono il rimedio più acconco. Alla base rimane un problema di percezione del significato di pubblica amministrazione, questione di costume e di morale prima che giuridico.

Accessibilità commerciale.

Erika Dagnino. Accessibilità commerciale, libera in termini di tempo e di luogo: il quando e il dove programmati a priori o decisi *in itinere*, ma verrebbe da dire persino a posteriori. La possibilità quindi di acquistare i titoli di viaggio, certo con strumenti informatici, ma anche e soprattutto fisicamente e in modo agile presso biglietterie e punti vendita, in vettura senza costi aggiuntivi.

Vincenzo Guarracino. Quello dell' "accessibilità commerciale" (l'acquisto cioè dei biglietti) è un problema complesso: comporta che tutti possano avere le medesime opportunità. È possibile ciò soprattutto se si pensa che a utilizzare i mezzi pubblici sono per la maggior parte anziani, senza tener conto che spesso questa necessità dell'acquisto dei biglietti può intervenire in fasce orarie anche non canoniche (di sera, di notte) e attraverso vie non a tutti accessibili? Io credo che una politica in tal senso vada ripensata radicalmente mettendo tutti nelle stesse

condizioni. Come? Ripristinando in certi orari il venditore di biglietti come persona fisica a bordo ma senza costi aggiuntivi, per carità!

Stefano Pastor. Acquisto biglietti. Si tratta di un'altra ingiustizia, per anni in alcune regioni si è preteso di far pagare un costo aggiuntivo a chi acquistava il biglietto a bordo del treno, quando non vi era alcun modo di effettuare l'acquisto a terra per la chiusura delle biglietterie (altro tema, il degrado delle stazioni abbandonate che sono divenute, poco a poco, paesaggio ordinario) e per inesistenza o consueto malfunzionamento di biglietterie automatiche.

Giorgio Pernigotti. In effetti occorre migliorare l'accesso all'acquisto del titolo di viaggio. A mio avviso si può fare di più in termini di flessibilità. Vanno bene le tecnologie, ma in una zona come ad esempio la Liguria dove le persone anziane sono in numero consistente, l'acquisto diretto a bordo senza sovrapprezzo mi pare una soluzione. Le tecnologie vanno bene quando sono utili e agevolative, non quando rischiano di evolversi come interamente sostitutive di un accesso diretto fisico.

Aspetti relazionali e attenzione al cliente.

Erika Dagnino. Tra quotidianità ed eccezionalità, cronicità ed eventità, nel corso della propria esistenza ogni persona rischia di subire ingiustizie direttamente o indirettamente, ingiustizie che lasciano una traccia indelebile, eventualmente come memoria, senza dubbio come striscia emozionale. Le mancanze percepite e vissute anche per il tramite della propria consapevolezza e riconoscimento, se reiterate e acuite diventano inevitabilmente e forse irreversibilmente veicolo di allontanamento dalle cose. Nello specifico: una gestione difettiva e imperfetta del servizio di trasporto pubblico, causa e motivo di criticità e drammaticità dolorosa agli utenti effettivi e potenziali, viene a scalfire e infettare i principi fondativi della relazione tra cittadino e servizi pubblici: la reciprocità di rispetto, di dignità, di fiducia, di responsabilità; e per negazione: l'assenza di ansia, di incertezza, di sensazione prossima all'umiliazione e alla falsità di fronte allo scollamento tra teoria e prassi: tra carta dei servizi, carta della mobilità, contratti di servizio ed effettivo operato di aziende ed enti affidanti; di fronte a difformità e sfasatura tra le reali esigenze ed emozioni della persona utente cittadino e l'effettiva offerta redatta nei capitoli dei contratti di servizio. E se nei giorni in cui non se ne fruisce, anche l'eco emessa dal servizio di trasporto pubblico si traduce in privazione, mancanza,

diritto soffocato, libertà impedita, viene a consolidarsi l'allontanamento degli utenti dal servizio pubblico in particolare, e forse o senza forse dai servizi pubblici in generale, mentre si rafforza la portata del sentimento di *diminutio* all'interno dell'aspetto relazionale in quanto tale e della volizione sottesa necessariamente alla positività di quel circuito.

Vincenzo Guarracino. In breve: la cifra distintiva della mobilità, individuale e collettiva, consuonerebbe con giustizia, dignità, autonomia. L'evidenza dei fatti spesso smentisce quella consonanza: nella realtà il settore trasporti, la sua gestione, l'operato degli affidanti, viene ripetutamente a minare quei valori. La regolazione appare processo necessario. Ma l'urgenza del "bene comune"? Individuate e stabilite dunque condizioni al fine di migliorare il servizio, è lecito e naturale agli utenti-cittadini il generarsi di interrogativi su un importante aspetto problematico: quale sarà l'arco di tempo impiegato? Quanto tempo tra dettato e applicazione? Un'eccessiva flessibilità temporale, un eccessivo arco di tempo venendo ad annullare in ogni caso la validità di qualunque progressione.

Stefano Pastor. Sì, questo è un ulteriore elemento che allontana il cittadino dal servizio pubblico, anche se pochi cittadini hanno la consapevolezza – e qui ci si lega ancora all'informazione e all'educazione al cittadino – che l'ingiustizia subita è perseguibile sulla base di precisa documentazione e regolamenti. Un ritardo, una soppressione sono ormai percepiti come fatti piuttosto ordinari e ciò non necessita di ulteriori commenti.

Giorgio Pernigotti. Il sistema dei trasporti e della mobilità è molto particolare. Non generalizzerei sul sentimento negativo, non lo amplierei, se non con le dovute cautele, a tutto il servizio pubblico, all'amministrazione.

Erika Dagnino. Riguardo invece all'aspetto relazionale inteso nella sua dimensione interlocutoria di azienda ed ente affidante nei confronti del cliente e delle sue eventuali segnalazioni e reclami, che va da sé implicano costi in termini di tempo, fatica psicofisica, economici, l'assunto inopinabile è il non collocare l'utente /persona/ cittadino/a in una posizione di ridimensionamento e di *ignoramento*.

Vincenzo Guarracino. L'applicazione, (ed eventuali rimodulazione e riformulazione), di quanto prescritto nei capitoli dei contratti di servizio e delle carte della mobilità deve essere concreta. E soprattutto non deve tradursi in una fatica quasi esasperante per gli utenti-cittadini, dove lo schiacciamento ad opera della massa burocratica soffoca e paralizza, nel frattempo moltiplicandosi i disservizi subiti.

Stefano Pastor. Non mi risulta che tale assunto si affermi sempre con certezza in tali rapporti.

Giorgio Pernigotti. Reputo apprezzabile l'intervento normativo contenuto nella ultima legge sulla concorrenza che agevola il contatto tra cittadino utente o fruitore e ente o amministrazione, semplificando i percorsi e parificando le comunicazioni. Si pensi ai reclami per disservizi di telefonia. Restano disagi ovviamente, soprattutto a carico delle persone più fragili e deboli. Per fortuna un grande aiuto viene loro offerto, gratuitamente, dalle associazioni presenti fisicamente sul territorio.

Pulizia e comfort dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico.

Erika Dagnino. Connaturali allo spostamento sono la sua dimensione materiale e la sua dimensione immateriale, quindi spazio-temporalità e tempo-spazialità sia fisica sia mentale, di sensazione soggettiva, necessariamente dinamica. Il fruitore infatti esercita non solo il suo stesso spostamento fisico, ma anche la sua facoltà conservativa e preventiva dell'esperienza assorbita o imminente, custodia di ogni elemento materiale che necessariamente sarà ricostruito nella sua immaterialità e come traccia emozionale tramite la facoltà di immaginazione, strumento di potenzialità, anche di *condanna*, del dato con cui entrerà, entra, ed è entrato in relazione. La dimensione materiale comprende anche il mezzo di trasporto utilizzato, inteso sempre pubblico, nonché lo stato del mezzo, delle infrastrutture, la rumorosità fastidiosa o accettabile, gli odori, l'ordine, il disordine, il degrado, la manutenzione, la trascuratezza. Fattori come pulizia e comfort incidono a livello presente e futuro sul rapporto con il servizio di trasporto. E di sé stessi entro la dimensione dello spostamento.

Vincenzo Guarracino. Un'incidenza non solo fisica ma appunto profondamente spirituale. Tra materia e spirito, corpo e azione, il diritto alla mobilità si inserisce e si dispiega senza ridimensionamenti o diminuzioni sotto il segno, lo si ripete, della sua assoluta congiunzione al dovere del servizio alla persona.

Stefano Pastor. L'esperienza esistenziale dello spostamento è condizionata dai riferiti fattori in modo tale da portare l'utente al rifiuto della modalità di trasporto che tanta negatività ha sedimentato in lui o peggio, all'adeguamento della propria sensibilità a situazioni di degrado e trascuratezza. Quest'ultimo aspetto è posto in

essere su più fronti: il degrado di modelli comportamentali infimi ha portato a un disperante crollo del senso estetico degli individui.

Giorgio Pernigotti. I fattori elencati incidono moltissimo. Dobbiamo prendere atto che le aziende stanno, piano piano, implementando sistemi di pulizia a rotazione, con standard diversificati. La situazione sta migliorando. Non dimentichiamo, anche qui, la condotta dell'utente: mi duole constatare quotidianamente come una carrozza pulita e profumata venga in pochissimo tempo ridotta ad un ambiente malsano a motivo di diseducazione o mancato rispetto da parte di molti utenti, sia giovani sia meno giovani.

Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR).

Erika Dagnino. L'accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico rientra nel grande capitolo della possibilità di accedere alla città e viceversa di accedere dalla città ai contesti extraurbani. Il diritto alla città porta in sé la possibilità di disporre di un maggior numero di servizi, di eventualità lavorative, di scambio; a sua volta il diritto all'extraurbano, di entroterra e di riviera, non la esclude. L'attenzione al diritto alla città come spazio pubblico, bene comune di uso e non di abuso né di possesso, e alla condizione non discriminatoria di accessibilità per tutti i cittadini, nomina di per sé stessa autori quali Lefebvre e Harvy; Borja e Muxí. Una citazione: "*Optimizar la movilidad de todos los ciudadanos y la accesibilidad de cada una de las áreas de las ciudades metropolitanas es una de las condiciones para que la ciudad democrática sea real.*" (Borja J., Muxí Z., 2000). Condizioni che per loro natura si moltiplicano in caso di difficoltà psicomotorie, ma che sempre per loro natura appartengono indistintamente a ciascuno. Resta inutile e offensivo nello specifico progettare, costruire ad esempio ascensori in sede di stazione se il numero dei giorni di non funzionamento supera in larga misura il numero dei giorni di funzionamento.

Vincenzo Guarracino. L'esigenza primaria dello scambio, del vivere la propria vita, sì, porta in sé molteplici declinazioni. E i diritti corrispondenti, connessi e interconnessi. Il diritto alla mobilità ancor più risulta "nevralgico": se ho libertà di muovermi, di spostarmi raggiungo luoghi di lavoro, di studio, ricreativi; tutti formativi. Tutti vitali. Tutti pulsanti che si fanno pulsazioni dell'essere uomini e donne.

Stefano Pastor. Purtroppo abbiamo esempi a profusione di questa barbarie e un reale abbattimento delle barriere architettoniche è ben lontano se, ad esempio, usciti da un ascensore ci si trova su marciapiedi devastati e troppo stretti per una sedia a rotelle, o magari occupati da automobili parcheggiate.

Giorgio Pernigotti. Quale disabile patisco moltissimo la scarsa attenzione ai temi della vivibilità e accessibilità del tessuto urbano. Si impongono, anche in questo caso, distinzioni. Ho trovato città molto vivibili per tutti, altre molto faticose da vivere.

Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale.

Erika Dagnino. Ogni essere umano nel corso della propria storia sperimenta la genesi e la manifestazione del proprio agire tra cause prime e condizioni di contesto, e se non è immediatamente riconoscibile la concatenazione delle circostanze, ammettendo anche le decisioni del caso e il caso delle decisioni, può successivamente essere individuata da una analisi a posteriori. Questa logica vale anche o forse ancor più per la mobilità. Le motivazioni di uno spostamento rientrando nelle dimensioni tangibile e visibile, spirituale e meno percettibile a occhio nudo. Dalla *commutatio loci*, noto motivo lucreziano, ripreso da Orazio come da Seneca, dell'irrequietezza interiore, scaturigine dell'inquieto moto fisico da un luogo all'altro; allo spostamento di impianto conoscitivo razionalmente programmato e impostato sull'accrescimento dell'esperienza di vita, di scambio, di conoscenza; fino allo spostamento quotidiano indotto o sentito come proprio rispetto alle motivazione e necessità; ad altro. Nell'espletare una qualunque sia tipologia di spostamento, la disarmonia con l'ambiente e con le cose può tradursi in una sorta di sfiducia nella possibilità di esercitare la propria realtà e dispiegare il proprio essere, e nella situazione specifica può diventare impedimento ad agire, mancando nella sua stessa accezione funzionale e anche pratica, di spostamento. Se il passeggero si trova ad avere un rapporto antagonistico con le cose, incastrato in un ambiente suscitatore di disagio, ansia, senso di insicurezza, il trasporto perde immediatamente i suoi costrutti valoriali e sostanziali, assumendo piuttosto verso l'individuo la consistenza della perdita e della lacerazione del diritto alla mobilità sotto il segno della *bellezza*. Infatti, se la vivacità o persino la stanchezza dello spostamento perdono la caratteristica di essere vissute col giusto grado di impegno e profondità, (che si faranno memoria e traccia di sensazioni, emozioni, razionalizzazioni) prevalendo di fatto il senso di insicurezza e di incertezza, viene a

mancare il valore di per sé stesso molteplice del servizio di trasporto, a partire da quello strumentale. E il rischio di innescare la rinuncia a priori a fruire del trasporto pubblico, o comunque di instaurare un rapporto non privo di criticità aggiunte, potrebbe essere sempre all'angolo.

Vincenzo Guarracino. Spostarsi, viaggiare è stata sempre un'esigenza, dall'antichità fino ai nostri giorni, che ha comportato rischi. Oggi più che mai. *Qui trans mare currunt, caelum non animum mutant*, "quelli che corrono il mare, cambiano il cielo non l'animo", dicevano gli antichi, mettendo l'accento sull'irrequietezza (se non su altri fattori) che induce a spostarsi. Come dare loro torto? Al di là dei rischi fisici, i rischi all'incolumità dell'individuo, sempre in agguato, il vero rischio è che chi viaggia non si renda conto di ciò che comporta per la sua vita il non sapersi chiarire i motivi che sono alla base di certe scelte. Allora, sfidare i rischi o rinunciare? Affidarsi all'ignoto e restare comodamente "in piume", come diceva Padre Dante? Il problema non è dunque quello soltanto della sicurezza dei trasporti, ma della chiarezza delle proprie motivazioni.

Stefano Pastor. Ancora una volta ci troviamo di fronte a questo rischio, della rinuncia. Il tema della sicurezza in Italia non è da sottovalutare: le testimonianze, compresa la mia, su fatti assai gravi che mettono in luce anche la mancanza di una direzione operativa lucidamente efficiente in casi di emergenza potrebbero essere molte. Alcune sentenze relative a fatti gravissimi non lasciano tranquilli a riguardo.

Giorgio Pernigotti. Sto leggendo un libro molto interessante scritto da una donna che si trovava sulla Andrea Doria al momento della collisione. Racconta la sua esperienza e quella di altri passeggeri. Molti, sopravvissuti, pur conservando il ricordo del trauma, non hanno rinunciato nella loro vita a viaggiare nuovamente in nave. La sicurezza, oltre che dagli apparati, dipende da un sentimento. Trovo che oggi il tema della sicurezza nei trasporti sia molto considerato dai gestori. Ma le eccezioni restano.

Conclusioni.

Lo spostamento è sempre la costruzione e ricostruzione di un percorso; e con esso di quel momento dell'esistenza lungo la cui linea si attua. Dal passeggero viene effettuata una scelta di tempi e di luoghi, che a seguire, o a precedere, vengono sistematizzati anche in senso emozionale; disponendo un processo di volontà che non risiede soltanto nello spostamento in sé, quanto nell'atto e nel modo stesso in cui viene immaginato, vissuto, ricordato. Lo spostamento non è quindi limitato alla sua exteriorità temporanea, a quello che manifesta di essere. Avviene in esso una articolazione di premesse, circostanze, atti; attese, attuazioni, conseguenze. È la sua stessa natura ad ammettere l'annessione di un rafforzamento dell'agire e dell'essere in relazione con la realtà e con sé stessi, e viceversa della realtà con l'operato e l'essere della persona agente; del sentire e assorbire, del compiere e comprendere. Sussiste dunque lo spostamento come insieme di componenti esistenziali, che potranno a posteriori e in anticipo essere sistematizzate attraverso la rappresentazione mentale. Tutto questo è l'ulteriore prova di quanto un sistema di mobilità efficiente ed efficace assicuri la qualità della vita pratica, ma anche garantisca una sorta di verifica e forse misurabilità effettiva di ciò che la persona potrebbe essere confrontandosi con possibilità altre. Assumendo una sorta di omologia tra la persona che viaggia, anche su base regolare, e la persona libera. Tra la mobilità e la libertà. Sono i diversi contenuti di scelta e di prescelta sia in termini temporali sia in termini spaziali, sia economici e modali, sostenibili e accessibili, a rafforzare, se attuabili, la dimensione di libertà implicata e in quanto tale. Al contrario, se non attuabili, la non libertà è l'unica conferma.

Al di là del suo stesso dato lo spostamento si esplicita all'interno del rapporto di qualcosa di praticato tecnicamente, ma sempre trasmutato in veridico sentimento, stratificato del vissuto. *Emozionato*. E se è vero che le singole emozioni contengono innumerevoli frammenti di verità rispetto ai fatti accaduti alla persona, (seppure di verità mediata dai sensi, al tempo stesso limite ed espansione), esprimendosi e palesandosi l'agire e il sentire, il momento riflessivo è e rimane innegabile e necessario per tradurre e trasmutare il proprio essere e il proprio operare in realtà consolidata. Quando la situazione complessiva e specifica risulta dispensatrice di una mobilità lesa, ridotta, impedita dallo stesso stato del servizio di trasporto pubblico, il rischio è di una contrazione non solo di un momento della vita e della sua pienezza interiore, ma anche dello svolgimento e continuità di una vita intera, cui si limita o impedisce a priori e *in itinere* la manifestazione piena limitando la libertà di circolazione tramite l'eventuale insufficienza o mancanza del servizio di trasporto pubblico. E un individuo limitato nella scelta, nella prova, nel poter saggiare l'ampliamento dei propri confini, del poter essere e del poter fare è un

individuo non libero. Al di là di ogni doverosamente adeguato contratto di servizio per il trasporto pubblico, la rivendicazione di una sorta di patto morale tra chi fruisce del servizio e chi il servizio gestisce sembra essere una sintesi assiomatica, dove far esprimere la restituzione e affermazione di termini e valori quali *gravitas* e *virtus*, quindi *umanità*. Espressione comunque necessaria in rapporto sia all'individuale sia all'universale senso. Posta l'equivalenza ontologica spostamento/esistenza, anche e soprattutto quotidiana, una quotidianità che aderisce e concorre per la sua stessa stratificazione temporale alla definizione e concretizzazione di tutta una vita, la disponibilità o il suo contrario dei servizi di trasporto pubblico, e qualitativamente significativi, detiene e determina la possibilità o impossibilità a n dimensioni dell'esistenza individuale, ma non solo, nel suo farsi imm modificabile ma anche modificabile. Disponibilità condizione cui non manca una logica interna; altresì diaframmatica tra l'individuo e il suo essere nel reale e nell'eventuale: il recupero di una libertà spaziale nel cuore della realtà di ciascuna esistenza per sua natura soggetta agli estremi vincoli temporali del nascere, del morire; e il recupero della consapevolezza del vincolo temporale mitigato dalla praticabilità e attuazione della libertà spaziale. Si è così di fronte a una corresponsabilità di ordine assoluto e di ordine relativo.

Per un sistema centrale, quello della mobilità, nodo e rete ad un tempo ma anche propagazione di aree concentriche, attorno al quale ruotano altri centri sistemi e ramificazioni interconnesse, ineludibili al fine della piena espressione concreta e formale di una ingenua *proteiformità* etica della vita.

E. Dagnino

Letture e approfondimenti.

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti:

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.

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 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

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

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

In generale le pubblicazioni e attività dell’ART consultabili al sito www.autorita-trasporti.it

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, 2017

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

Connettere l’Italia. Strategie e risultati di una nuova stagione della mobilità. 4 giugno 2017, Università di Roma “La Sapienza”. *Connettere l’Italia. Allegato Infrastrutture* al DEF 2016, MIT G7 Trasporti, Cagliari 21, 22 giugno 2017

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

Quality of Transport Report, Special Eurobarometer 422a / Wave EB82.2 – TNS Opinion & Social, Fieldwork: October 2014, Publication: December 2014

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

Papa Francesco, Bergoglio J. M., *Discorso al Parlamento Europeo*, Strasburgo, 25 novembre 2014

Lefebvre H., *Il diritto alla città*, Marsilio Editore, Padova, 1970

Harvey D., *Il diritto alla città. Lettera Internazionale*. New Left Review, Sept Oct 2008

Borja J., Muxí Z., *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, 2000

Borja J., *Espacio público y derecho a la ciudad*, Barcelona, 2012

Venturini N., *Con gli occhi fissi alla meta. Il movimento afroamericano per i diritti civili 1940-1965*, Franco Angeli Edizioni, 2010

Penna S., *Poesie*, Garzanti, Milano, 2000.

Fedro, *Favole*, BUR Rizzoli, Milano, 1981

Cavani L., *I cannibali*, Doria San Marco Film, Italia, 1970

Sofocle, *Antigone*, Garzanti, Milano, 1980

Dagnino E., *L’individuo e il Trasporto*, Genova, aprile 2017

Dagnino E., *Lettere: Atp e il mancato incontro tra nonna e nipote*, Levante News, Chiavari, Genova, dicembre 2016

Dagnino E., *Comunicazione 01*, Genova, gennaio 2017

Dagnino E., *Comunicazione 02*, Genova, gennaio 2017

Dagnino E., *Comunicazione 03*, Genova, maggio 2017

Dagnino E., *Comunicazione 04*, Genova, maggio 2017

Dagnino E., *Comunicazione 05*, Genova, settembre 2017

Biografie.

Vincenzo Guarracino. Poeta, saggista, critico letterario e d'arte, traduttore, è nato a Ceraso (SA) 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). 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 Presidente del Comitato comasco della *Società Dante Alighieri*. Collabora, come critico letterario e d'arte, a quotidiani e periodici.

Stefano Pastor. 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. 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, collaborando tra gli altri con Josè Carreras, Cecilia Gasdia, Daniele Gatti, Massimo De Bernart. Ha inoltre inciso dischi con il gruppo art rock "Picchio dal Pozzo" e con 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, Ratzo Harris, Satoshi Takeishi, Paul Hession, Giancarlo Schiaffini. Collabora con i poeti Anthony Barnett, Mark Weber. Ha compiuto tour in Italia, Germania, UK, Belgio, Russia, Svizzera, Francia, USA, esibendosi in importanti festival e teatri. Si è posizionato al primo posto nel 2010 e 2011, 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 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 pubblicato il trattato di improvvisazione violinistica "ViolinJazz" per *Casa Musicale Eco*. Come poeta, scrittore e autore di articoli ha collaborato con riviste quali *SuonoSonda*, *Quaderni d'Altri Tempi*, *Musica Jazz*, *Levure Littéraire* (FR), *Snow* (UK). Svolge da anni una piena attività didattica.

Giorgio Pernigotti. Laureato in Giurisprudenza e Scienze Politiche. Master post-laurea in Diritto Tributario e Fiscalità Internazionale; in Fiscalità di Impresa e Comunicazione Pubblica e Politica. Vive a Rapallo ed è autore di articoli, saggi e contributi in materia giuridica e tributaria.

Erika Dagnino. Attività letteraria e musica, performance e scrittura si intrecciano profondamente nella sua attività artistica. Recenti opere sono state pubblicate in Italia, Inghilterra e America. Tra le collaborazioni si segnalano quella con il sassofonista inglese George Haslam, il pianista e compositore americano Chris Brown; con il poeta e musicista inglese Anthony Barnett e il poeta americano Mark Weber. Suoi i testi del booklet realizzato per il box di sei cd dell'*Anthony Braxton Italian Quartet, Standards* (Brussels) 2006. Articoli e scritti in prosa e poesia sono apparsi su riviste letterarie e di cultura tra cui *Levure Litteraire*, *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). È membro della *Dissident Arts Orchestra* e del *Radical Arts Front* in New York City.

Indice.

Il Biglietto – n. 01 anno 2017 –

Pag. 3 Introduzione.

Pag. 9 Disponibilità di servizi di trasporto (e offerta di posti a sedere).

Pag. 15 Regolarità e puntualità del servizio.

Pag. 17 Informazioni all'utenza e trasparenza.

Pag. 18 Accessibilità commerciale.

Pag. 19 Aspetti relazionali e attenzione al cliente.

Pag. 21 Pulizia e comfort dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico.

Pag. 22 Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR).

Pag. 23 Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale.

Pag. 25 Conclusioni.

Pag. 27 Letture e approfondimenti.

Pag. 29 Biografie.

