

FOCUS sul TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Muoversi a Roma: qualità e costi di un servizio essenziale

L'Agenzia ha concluso i lavori del suo secondo focus, dedicato al Trasporto pubblico locale, un'indagine sulla mobilità urbana, basata sull'analisi di indicatori qualitativi, quantitativi ed economici, i cui risultati, pubblicati oggi sul sito www.agenzia.roma.it, confermano l'immagine di una città che rimane ostaggio di una rete di trasporti inadeguata. Con tre sole linee metropolitane, efficienti ma insufficienti, e un trasporto di superficie incapace a garantire il diritto alla mobilità di circa 1,1 miliardi di passeggeri.

La qualità del trasporto secondo i cittadini

Stando ai dati relativi al 2017, i giudizi degli utenti (**qualità percepita**) mostrano una netta differenza tra le valutazioni date al trasporto pubblico sotterraneo e quelle date al trasporto pubblico di superficie.

Il servizio **metropolitana** viene valutato positivamente dal 52% dei romani, negativamente dal restante 48% (figura 37). Tra i sette macro-fattori presi in esame, sei (informazioni, personale, accessibilità, efficienza, sicurezza, biglietti e rete di vendita) superano la soglia del 50% dei consensi, uno solo, quello del *comfort*, rimane al di sotto (figura 36).

La linea con i "voti" migliori è la neonata linea C, seguita dalla B1, dalla A e dalla B.

Sono più critici i dati sul **trasporto di superficie**: è insoddisfatto del servizio il 63% degli intervistati, solo il 37% si è dichiarato soddisfatto (figura 34). In questo caso, gli indicatori che più contribuiscono alle valutazioni negative sono quattro e riguardano il funzionamento-efficienza, il comfort, la sicurezza e le informazioni sul servizio, (figura 33).

Va sottolineato, infine, che **la carta dei servizi sul trasporto pubblico locale** è ancora ferma al 2013. Dopo una fase di incontri tra Atac e le maggiori associazioni di consumatori, infatti, la carta dei servizi (il contratto tra utenti e gestore per stabilire gli standard di qualità da rispettare nell'erogazione del servizio) non è più stata rinnovata.

Segnalazioni e reclami. Il record del bus 708

Nel 2017, i romani hanno inviato all'Atac 17.893 segnalazioni, classificabili in sei diverse tipologie: reclami, segnalazioni, proposte, informazioni, richieste e ringraziamenti. La categoria più rappresentata è quella dei reclami, pari al 71,7% (figura 40), e la top ten delle linee che ne hanno avuti di più vede al primo posto la linea del bus 708 (piazzale dell'Agricoltura-Versari), seguito dal 310 (piazza Vescovio-Termini), dal 2 (Flaminio-Piazza Mancini), dal 654 (Cinecittà-Quarto Miglio), dal 3 (Valle Giulia- Trastevere) e dal 170 (Termini-Piazzale dell'Agricoltura), (grafico 41).

Lo stato della flotta e della rete

I cittadini romani e i *city user* possono contare su un numero di vetture-chilometro che è in aumento per il servizio metro, in diminuzione per autobus e tram. Dal 2012, infatti, l'offerta di vetture-chilometro per il trasporto sotterraneo è cresciuta del 13% (grazie anche all'apertura della metro C), mentre quella per il trasporto di superficie è diminuita del 16%, provocando una riduzione di oltre 4 miliardi di posti-chilometro (numero di posti offerti agli utenti dai mezzi di trasporto in un anno) e ulteriori disagi per i passeggeri.

I guasti alle vetture, dovuti soprattutto alla vetustà dei mezzi (figura 8), sono una delle cause principali del fenomeno di riduzione delle corse. La mancanza dei pezzi di ricambio inoltre ha danneggiato l'efficienza del servizio sia degli autobus che della metro. E se nel 2014, tra le corse perse

dell'*underground*, 2 su 3 venivano soppresses per mancanza di personale, nel biennio 2016/17 è stata la mancanza di ricambi il motivo per cui i treni rimanevano fermi.

Costi e i ricavi. Roma e Milano due modelli a confronto

Il confronto tra Atac e Atm (Azienda trasporti milanesi), e quindi tra Roma e la sua più virtuosa sorella lombarda, mette in evidenza alcune criticità della Società controllata romana, soprattutto per quel che concerne i costi operativi, i costi del personale e la produttività.

I **costi operativi** per vettura/Km non sono molto differenti tra le due aziende, tuttavia Atm ha chiuso i propri conti in utile per tutti gli esercizi considerati, mentre Atac ha accumulato perdite superiori al proprio patrimonio netto e non è in grado di far fronte ai propri impegni debitori (figura 12).

I **costi del personale**, che in entrambe le società costituiscono oltre la metà dei costi operativi, hanno un'incidenza più elevata in Atac rispetto ad Atm: il 63% contro il 60% nel 2016. Per altro in Atac, questa incidenza è andata crescendo negli ultimi anni poiché l'azienda capitolina ha risparmiato sui costi comprimibili, ovvero sulle spese per i servizi, i materiali e la manutenzione. Con ricadute negative sulla qualità del servizio (figura 14).

Se si analizza, infine, la **produttività dei dipendenti**, la differenza è notevole: 18mila vetture/Km per ogni dipendente di Atm, a fronte di 12mila vetture/Km di Atac. A questo dato corrisponde, poi, una **ripartizione dei dipendenti** che spiega, almeno in parte, la maggiore produttività della società lombarda: in Atm c'è un dipendente amministrativo ogni 25 operativi, in Atac c'è un dipendente amministrativo ogni 5 operativi (figura 16).

Dal 2012 al 2016 (figura 19), i **ricavi** di Atac sono diminuiti, tuttavia la società non ha messo in atto misure di dissuasione di tipo strutturale (tornelli in entrata e in uscita, biglietto a bordo) né programmi di controllo adeguati ad arginare il fenomeno dei *free rider*, anglismo usato per indicare chi non paga il biglietto.

I free rider. Ovvero quanto ci costa l'evasione

Stando a fonti Atac, su 2,4 milioni di passeggeri controllati, l'**evasione accertata** (numero delle multe effettuate su passeggeri controllati), sarebbe stata del 3 % per i biglietti metro, e di poco superiore al 6% per i biglietti di bus, bus elettrici e tram. Questi dati, tuttavia, non appaiono sufficienti a rappresentare il fenomeno nella sua realtà. Il campione preso in esame (2,4 milioni di controllati su circa 1.100 milioni utenti totali) risulta troppo esiguo, oltre che statisticamente non definito e scarsamente rappresentativo. Da un confronto con l'Atm di Milano, emerge poi che (a parità del costo del biglietto), la società milanese ha ricavi molto maggiori con un numero di passeggeri che è quasi la metà di quelli di Roma: nel 2016, infatti, i ricavi dei biglietti Atac sono stati 265 milioni di euro a fronte di 1.100 milioni di passeggeri, mentre nel capoluogo lombardo, i ricavi sono stati di 412 milioni di euro a fronte di 600 milioni di utenti.

Stando a questi dati, poi, la percentuale dell'evasione stimabile nei trasporti milanesi oscilla tra il 10% e il 15%, un dato che porta inevitabilmente ad ipotizzare che l'evasione reale a Roma possa essere ben più alta, tanto da stimarla intorno al 35%. Con un danno economico di circa 90 milioni di euro ogni anno.

Conclusioni

A Roma manca una visione e una organizzazione globale della mobilità e la città non sconta soltanto un deficit nelle infrastrutture ma anche la mancanza di una pianificazione e di un coordinamento dei trasporti, che comprenda ad esempio la manutenzione delle strade, la gestione delle corsie, il controllo del traffico.

“Il sistema della mobilità, del resto, non dipende solo dai vettori del trasporto (autobus, tram e metropolitane), -ha dichiarato il presidente dell'Agenzia Carlo Sgandurra- e non dipende quindi solo

dalla società che ne gestisce mezzi e strutture, ma è fortemente condizionato da una serie di fattori che insieme convergono a determinare la qualità del trasporto pubblico e a garantire il diritto alla mobilità dei cittadini. Anzi, paradossalmente, in un tale sordinato contesto logistico, la società partecipata che gestisce il servizio, rischia di farsi carico di problemi che non dipendono da essa e di apparire come la sola responsabile dell'inefficienza dell'intero sistema".

L'analisi dei dati economici e di qualità restituisce un'immagine molto preoccupante sul futuro del trasporto pubblico a Roma e sull'operatività di Atac, che ne è il maggiore gestore.

Da una lettura meramente contabile e ragionieristica, la strada del fallimento societario poteva sembrare la soluzione più logica e più semplice ma la complessità e l'estrema delicatezza del contesto ha portato verso una scelta più ponderata e responsabile che è la strada del risanamento aziendale, già intrapresa dall'Amministrazione capitolina, anche attraverso lo strumento del concordato.

Il fallimento societario significherebbe la totale sospensione del servizio recando un gravissimo danno all'utenza, il rimedio alla fine sarebbe peggiore del male. La strada del risanamento societario, invece, potrà garantire la continuità del servizio e avviare un nuovo corso che, per risultare davvero efficace, dovrà puntare su un'azione del management orientata al cambiamento (cambiamento di cui si vedono già i primi segnali positivi nella strategia del contenimento dei costi), e su una gestione rigorosa, sotto il controllo del Dipartimento Mobilità e Trasporti, ma adeguatamente potenziato e strutturato. E' stata infatti l'oggettiva impossibilità del dipartimento ad esercitare questa funzione di controllo che, in passato, ha contribuito a creare gran parte di quei problemi che l'azienda paga ancora oggi.

Anche questo focus sul trasporto pubblico locale, così come il precedente sull'igiene urbana, conferma la difficoltà dell'Amministrazione capitolina -già denunciata nella relazione annuale dell'Agenzia- a presidiare i servizi pubblici. Si rende necessario quindi un maggiore impegno a superare tale criticità attraverso l'urgente riorganizzazione amministrativa, con particolare riferimento alle strutture di linea e territoriali. In assenza di tale adeguamento prioritario, ogni ipotesi di risanamento rischia di essere compromessa, se non sul nascere, nel corso della sua realizzazione.

Ufficio Stampa

ww.agenzia.roma.it

info@agenzia.roma.it

Via San Nicola da Tolentino, Roma

Tel. 0688818444

Tel. 348 9134785