

Mille annunci e 80 milioni l'anno persi dai biglietti

Atac, l'evasione tariffaria non cala: dal 2007 ad oggi manager e politici di tutti gli schieramenti hanno puntato a recuperare soldi dai ticket del bus. Inutilmente. E con risultati, a volte, quasi ridicoli

Tema: come sanare la piaga dei biglietti non pagati che affligge i conti dell'azienda trasporti pubblici della Capitale, da qui in poi «Atac»? Il candidato manager espone le sue idee tenendo presente che: 1) l'azienda non dispone di biglietti al suo interno (normale, no?) 2) mancano almeno 300 verificatori (sono 70 su 11mila dipendenti) 3) tutte le soluzioni partorite dalla fantasia umana negli ultimi dieci anni non hanno dato apprezzabili risultati. Il numero di passeggeri che viaggia gratis resta immutabile al 45% circa.

Svolgimento....

Già, pare facile. Nel settembre del 2007 il presidente di Atac, Fulvio Vento, inaugura le giornate del Bip&go (traduzione libera: timbra e vai), squadre speciali di controllori sguinzagliate sui bus. Nei giorni dei blitz, multe a pioggia e aumento record delle timbrature (quelli che tengono il biglietto in tasca caso mai dovesse servire).

Il giorno dopo, tutto torna uguale.

Ossia, come racconta un dossier dell'Agenzia per la qualità dei servizi pubblici, su 200 corse monitorate solo in 8 casi è stato possibile avvistare un controllore.

Così, nel marzo 2009, Massimo Tabacchiera, neopresidente di Roma servizi per la mobilità, annuncia: «Saranno integrati gli ausiliari del traffico, gli ispettori di Trambus e Met.Ro per aumentare il nu-

mero di controllori». Problema risolto? A giugno arriva la risposta, ed è negativa: 77 dirigenti (campagna «Avanti c'è posto») salgono in incognito sui mezzi e solo in un caso su cento capita loro di imbattersi con un verificatore. Segue un altro annuncio perentorio: serve il «controllore fisso». Ma emerge un dettaglio: non ci sono dipendenti con la qualifica di bigliettaio e, con i conti in rosso, non è possibile assumerne.

Giugno 2011, il Pd propone: gli assunti di Parentopoli siano messi a fare i verificatori, e a dicembre l'ad Carlo Tosti adotta la soluzione estrema: un'ora in più di lavoro per i dipendenti e gli impiegati che diventano controllori del nuovo biglietto a 1,5 euro. Passa un anno e arriva il ticket day del nuovo ad Roberto Diacetti, che rilancia: «Stiamo mettendo in piedi un meccanismo di maggiori controlli». Intanto, per un giorno, a dar man forte ai verificatori, si sono aggiunti I Cesaroni...

Il 2013 è invece l'anno del nuovo contratto di lavoro: i passeggeri potranno salire solo dalle porte davanti e i conducenti saranno anche controllori. L'accordo nazionale non trova però applicazione a Roma perché, è tutto vero, le file di turisti in salita rallenterebbero troppo il servizio. Tempo un mese e la proposta è già evaporata.

A novembre l'assessore Guido Improta esordisce così:

«Metteremo controllori ai semafori» (con dei blitz a sorpresa), impiegando anche gli ausiliari del traffico e il personale sottoutilizzato. Parte l'Operazione Venezia: per sette settimane quattro squadre di verificatori sguinzagliate fra piazza Venezia, via Cesare Battisti e via del Plebiscito. L'amministratore delegato Danilo Broggi e il presidente Roberto Grappelli annunciano un +60% sulle multe. Eppure, a primavera, la nuova doccia fredda. In un mese si è registrato un calo dei biglietti venduti e dai 2 milioni di gennaio si è passati ai 700mila di febbraio.

Arriva il turno del dg Francesco Micheli (siamo nel 2015): «Quadri e dirigenti saranno sparpagliati sul territorio con funzione di polizia amministrativa». E anche gli ausiliari della sosta avranno incarichi di controllori. Purtroppo, però, si scopre che un ausiliario della sosta su tre è pregiudicato e non può svolgere il servizio. Anche l'amministratore delegato dimissionario, Danilo Broggi, ammette: «Bisogna fare ancora tantissimo». A dicembre viene siglato l'accordo tra Atac e Cgil, Cisl e Uil: i verificatori passeranno da 70 a 380 con appositi corsi di formazione, finora però non realizzati.

Da un annuncio all'altro, si arriva a maggio 2016. Il piano contro gli evasori del nuovo dg Marco Rettighieri prevede l'appalto a una ditta esterna con incentivi legati al numero delle

multe. Ma con l'ineluttabilità di un tramonto, anche il nuovo piano va nel dimenticatoio assieme al suo proponente. Ecco allora il neo insediato Manuel Fantasia: «Controllore fisso sui bus», ma solo su cinque vetture. In totale 30 dipendenti. Che, come racconta un quotidiano, dopo poche fermate scendo e non risalgono più.

Ma poi, chi viene multato, paga davvero la sanzione? Per la risposta, barrare «No» in nove casi su dieci. Ecco che vengono arruolati gli esattori privati (di nuovo). Ma il bando va deserto e Fantasia si riprova con i dipendenti interni che vogliono «volontariamente» lasciare gli uffici per girare sui bus. Ne cerca 250, non uno di meno. Ma il sindacato avverte: «Non hanno titolo per staccare i verbali, è solo uno spot».

E siamo alla chiusura del decennio. A marzo 2017 vengono diffusi i dati: ogni anno persi 80 milioni di mancati incassi sui biglietti. Solo il 6,2% degli evasori viene multato. Si passa dai 105,7 milioni di ticket staccati nel 2010 agli 89 milioni dell'ultimo rapporto di gestione. Un mese fa, l'assessore capitolino alla Mobilità, Linda Meleo, si iscrive al dibattito: «Per un giorno a settimana 1.400 dipendenti Atac si trasformeranno in verificatori». Ora tocca a Bruno Rota, forte della sua esperienza milanese: «Il primo obiettivo è aumentare gli introiti dai biglietti», ha esordito il manager. To be continued...

Fulvio Fiano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I furbetti

Solamente il 6,2 per cento di quelli che salgono senza pagare viene poi multato