

L'Authority bocchia i trasporti corse saltate, 18 mila reclami

Atac, le cifre del disastro: lo scorso anno 50 denunce al giorno. Maglia nera alla linea 708

Il viaggio della speranza inizia a piazzale dell'Agricoltura. Al capolinea del 708, la linea che costeggia la Cristoforo Colombo fino a Mezzocammino, i viaggiatori pregano perché, almeno oggi, vada tutto liscio. Gli scongiuri sono d'obbligo per il bus che vanta il triste primato di segnalazioni e reclami registrati in un anno: 372, più di uno al giorno. A lui va la maglia nera del parco mezzi di superficie gestito da Atac, la municipalizzata che lo scorso anno di reclami ne ha ricevuti quasi 18mila, un po' meno del passato – si consolano all'interno dell'azienda – ma comunque una cifra enorme che equivale a 50 denunce al giorno. La raccolta dei cahiers de doléances della mobilità è stata compilata dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali,

DANIELE AUTIERI, pagina 11

Il rapporto

Bus rotti, corse in tilt 50 denunce al giorno sul disastro dell'Atac

**Pagella dell'Authority
Maglia nera al 708
Milano ha metà
utenti e fattura il doppio
dalla vendita dei ticket**

DANIELE AUTIERI

Il viaggio della speranza inizia a piazzale dell'Agricoltura. Al capolinea del 708, la linea che costeggia la Cristoforo Colombo fino a Mezzocammino, i viaggiatori pregano perché, almeno oggi, vada tutto liscio. Gli scongiuri sono d'obbligo per il bus che vanta il triste primato di segnalazioni e reclami registrati in un anno: 372, più di uno al giorno. A lui va la maglia nera del parco mezzi di superficie gestito da Atac, la municipalizzata che lo scorso anno di reclami ne ha ricevuti quasi 18mila, un po' meno del passato – si consolano all'interno dell'azienda – ma comunque una cifra enorme che equivale a 50 denunce al giorno.

La raccolta dei cahiers de doléances della mobilità è stata compilata dall'Agenzia per il con-

trollo e la qualità dei servizi pubblici locali, l'organismo del Comune nato per controllare che le municipalizzate facciano bene il loro mestiere. Un compito che – almeno secondo l'ultimo rapporto pubblicato ieri – Atac ha tradito una volta ancora.

Mentre i cittadini danno un voto positivo al trasporto su ferro (il 52% degli intervistati valuta bene il servizio delle metropolitane), le critiche più forti vengono mosse nei confronti dei mezzi di superficie, considerati dal 63% degli intervistati insufficienti. In questo quadro desolante, proprio il dato dei reclami è indice di un modello di trasporto destinato a franare su se stesso. Dal 2012 ad oggi l'offerta di vetture-chilometro per il trasporto di superficie è diminuita del 16% e questo ha provocato una riduzione di oltre 4 miliardi di posti-chilometro (l'indice che calcola in un anno il numero di posti offerti agli utenti dai mezzi di trasporto).

L'equazione è semplice: i mezzi invecchiano, i guasti aumentano, le vetture in circolazione diminuiscono e a pagarne il prezzo sono gli utenti costretti a vivere

con un costante taglio delle corse. Che tutto questo dipenda da cause di forza maggiore è un alibi al quale nessuno crede più. E bastano i dati di confronto con l'attività della Atm, la municipalizzata milanese dei trasporti, per far cadere l'indice delle responsabilità sul management dell'Atac e, naturalmente, sul Campidoglio che la controlla con il 100% delle quote societarie.

Entrambe le aziende hanno un costo del personale che pesa in maniera analoga sul totale delle spese (63% per Atac contro il 60% di Atm), ma è la produttività del personale che cambia. In Atm c'è un dipendente amministrativo ogni 25 operativi; una proporzione che in Atac crolla fino ad un inspiegabile uno a cinque. Tanti con i piedi sotto la scrivania, quindi, e pochi in strada a far camminare i mezzi.

E i risultati si vedono: nell'indice che calcola la produttività dei dipendenti, l'Atm vanta un record di 18mila vetture/chilometro, che diventano 12mila per la cugina romana. Il confronto fa male, soprattutto se allargato al campo dell'evasione e dei ricavi.

Secondo la versione di Atac i cosiddetti *free rider* (rivisitazione in chiave moderna dei vecchi portoghesi) sarebbero appena il 3% per i biglietti della metro e poco più del 6% per quelli dei bus. Ma in realtà – fa notare l'Agenzia – il campione di 2,4 milioni di controllati preso in considerazione dalla municipalizzata è trop-

po esiguo rispetto ai passeggeri reali, che in un anno raggiungono 1 miliardo e 100 milioni di persone, e quindi insufficiente per prevedere in maniera esatta il peso dell'evasione. A conferma che il calcolo è sballato interviene una volta ancora il confronto con Milano. Mentre i ricavi di Atac dalla vendita di biglietti rag-

giungono appena i 265 milioni di euro rispetto a oltre un miliardo di corse, a Milano entrano 412 milioni di euro con poco più della metà degli utenti (600 milioni). Insomma i conti non tornano. Come sempre quando si parla dell'Azienda dei Trasporti Autoferrotranvieri del Comune di Roma.

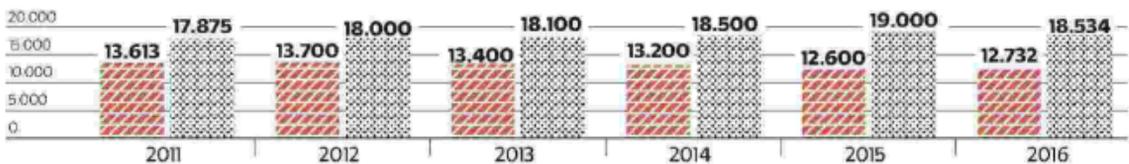
© RIPRODUZIONE RISERVATA

In tre anni raddoppiate le tratte saltate Seimila chilometri in meno per automezzo rispetto alla Lombardia

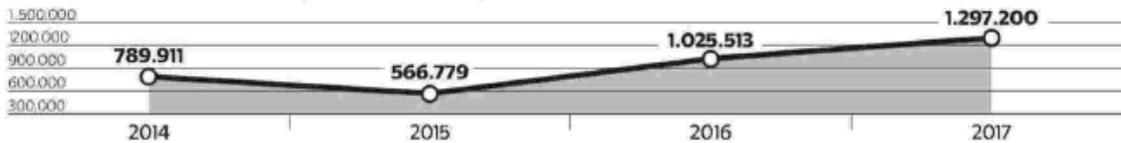
Un amministrativo ogni cinque operativi contro uno ogni venticinque autisti e controllori meneghini

Il confronto Roma-Milano sulla produttività

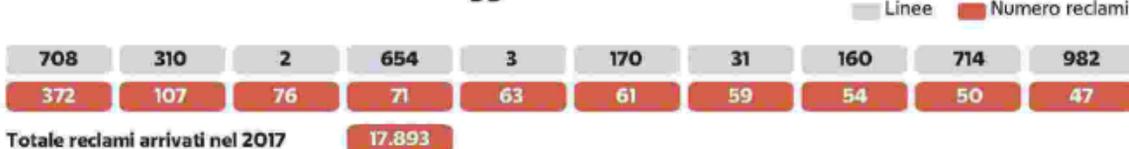
(dati in chilometri per vetture)



L'aumento delle corse perse nel trasporto di superficie



Le 10 linee che hanno raccolto il maggior numero di reclami nel 2017



Fonte: Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale

centimetri

La bocciatura

Il dossier stilato dall'agenzia di controllo dei servizi di Roma rileva che la bocciatura dei bus arriva da oltre il 60 per cento degli utenti. Il cinquanta per cento salva invece le metro

