

I bus romani sono i più vecchi d'Europa. E il personale costa il doppio

Scioperi record, ritardi costanti ed evasione senza limiti. La Fondazione Luigi Einaudi, per studi di politica economia e storia, ha redatto un dossier impietoso sullo stato del «disastro Atac», definendo «il servizio di trasporto pubblico locale romano è altamente inefficiente, più di qualsiasi altra capitale». Uno studio che contempla anche le proposte dei principali candidati a sindaco.

L'OFFERTA

Secondo il dossier, il trasporto pubblico locale sconta a Roma il peso di una «scelta strategica a monte di basare l'offerta principalmente su trasporto su gomma, estremamente inefficiente rispetto alle alternative di trasporto su rotaia e via metropolitana», in quanto subisce maggiormente i fattori esogeni (quali traffico, rivendicazioni sindacali). Ciononostante, «gli investimenti in vetture, anche per il comparto autobus, sono i più bassi delle città comparate: gli autobus di Roma hanno un'età media di 8,75 anni, contro i 4,95 di Berlino, 6 di Parigi e 6,9 di Londra (tutte città che offrono, inoltre, maggiori servizi metro e tram)». Inoltre, «solo il 6% della rete di trasporto su gomma è adibita a corsie preferenziali, rispetto al 13% di Londra: questo contribuisce alla congestione, ai disservizi e allo scarso utilizzo dei mezzi pubblici a Roma».

IL PERSONALE

Quella di investire su trasporto su gomma, «è una scelta di gestione palesemente inefficiente», ma secondo il dossier della Fondazione Einaudi «non è inefficiente dal punto di vista politico: permette di trasformare l'Atac in un bacino di acquisizione del consenso attraverso maggiori assunzioni di personale, spesso in settori amministrativi e dirigenziali invece che operativi». Il costo del personale sul totale dei costi, infatti è a Roma «pari al 47%, quasi il doppio che a Londra (25%) con circa un terzo dell'offerta misurata in vettura-km». Ancora, «il personale dell'Atac è gestito male: per quanto ci sia poca trasparenza in merito, da una dichiarazione sindacale (2014) emerge che i dipendenti preposti alla funzione di controllo su tutto il territorio romano erano esattamente 751 inferiore, nello stesso periodo erano attivi 140 controllori, con un contratto di lavoro maggiormente incentivante basato sulla performance: parte della remunerazione dei controllori è basata sul numero di infrazioni scoperte e pagate».

L'EVASIONE

A Roma l'evasione è notoriamente diffusa, ma secondo la Fondazione Einaudi «costituisce parte integrante del modello di business dell'azienda». L'incidenza della remunerazione dei servizi, infatti, «corrisponde solo al 21% del totale dei ricavi, mentre nelle altre città europee si attesta rispettivamente, al 48% per Berlino, al 55% per Londra, e al 65% per Parigi». L'offerta di punti d'acquisto è inferiore, rispetto agli altri paesi, in quanto «non è possibile acquistare i biglietti a bordo se non in un numero limitato di vetture». Rispetto alle altre città analizzate, «l'Atac ha una politica di pricing fissa, che non incentiva quindi l'utilizzo di strumenti di vidimazione digitale, o l'utilizzo dei mezzi in fasce orarie meno congestionate: tali politiche servono a ridurre l'evasione e la congestione, o di abbassare i costi di transazione: una riduzione di costi per l'operatore che si riflette in una maggiore scelta del rapporto spesa/qualità dei servizi per l'utente». Il fatto che l'Atac non sembra avere «alcun interesse» a porre in essere strategie commerciali volte a coprire parte dei costi con i ricavi «dimostra – sempre secondo la Fondazione - quanto poco l'azienda si consideri fornitrice di servizi e, come tale, accountable di fronte ai

consumatori».

