

Atac bocciata da 2 romani su 3. Tracollo dei bus: Record di corse saltate

La scelta del concordato è quella giusta, dice l'Agenzia di controllo sui servizi pubblici capitolini, ma per risollevare i trasporti di Roma dalla crisi nerissima in cui sono precipitati la strada è ancora lunga e irta di ostacoli. Per ora la Capitale «rimane ostaggio di una rete di trasporti inadeguata, con tre sole linee metropolitane e un trasporto di superficie incapace di garantire il diritto alla mobilità» di residenti e turisti.

Nelle 31 pagine di rapporto presentato ieri dal presidente dell'Authority, Carlo Sgandurra - nominato dai grillini, peraltro - è difficile trovare numeri che possano far sorridere Virginia Raggi. Le soppressioni delle corse dei bus sono raddoppiate in quattro anni, le cancellazioni sui binari della metropolitana sono addirittura triplicate; i chilometri annuali effettuati nel 2017, rispetto al 2012, sono crollati del 18%; nello stesso periodo i biglietti venduti sono diminuiti dell'8% e gli abbonamenti mensili del 24% (vanno meglio solo gli annuali); i costi dell'Atac, vista la crisi, sono stati in parte sforbiciati ma restano troppo alti, soprattutto se si fa un confronto con altre città: nella Capitale per ogni chilometro di servizio - il cosiddetto «costo operativo» - spendiamo in media il 22% in più rispetto a Milano. Ecco perché i romani non possono che sentenziare l'ennesima, sempre più marcata bocciatura dei trasporti pubblici: il 63% si è detto poco o per nulla soddisfatto (e come dargli torto...) di bus e tram, mentre appena il 2,1% ha ritenuto il servizio «molto» apprezzabile. L'efficienza degli autobus è stata cassata dal 67% degli intervistati, sul «comfort», si fa per dire, il 65,5% avrebbe qualcosa da ridire. Va meglio la metro, trainata dalle «due linee più recenti, B1 e C», che «ricevono voti positivi». Se fosse una pagella, il servizio bus si beccherebbe un pessimo 3,9, per dire dieci anni fa il giudizio dei romani sfiorava il 6.

«INEFFICIENZA»

Atac, scrivono gli esperti dell'Agenzia comunale, è «caratterizzata allo stesso tempo da inefficienze economiche e da un'offerta di servizio percepita dai cittadini come inadeguata e insoddisfacente». La proroga del contratto fino al 2021, senza mettere i trasporti a gara, è stata già impugnata dall'Antitrust, viene evidenziato nella relazione.

Atac paga lo scotto di avere un parco mezzi tra i più vecchi d'Europa. Da tre anni a questa parte il 40% dei mezzi è stabilmente «inutilizzabile», anche perché i pezzi di ricambio, con i fornitori pagati a rilento, non arrivano più nelle rimesse o arrivano a singhiozzo. Le corse depennate sui bus nel 2014 erano state 789 mila, l'anno passato si è arrivati al record di 1,3 milioni, quasi sempre per guasti. Sulla metro, le corse soppresse quattro anni fa erano state 45 mila, nel 2017 si è toccata quota 112 mila, spesso per mancanza di «materiale».

Inevitabile che un tracollo di queste proporzioni abbia «avuto un impatto rilevante negativo sul servizio reso ai cittadini, sugli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e sui ricavi dal Contratto di servizio, che sono legati alle percorrenze chilometriche effettivamente svolte».

IL PARAGONE

Impietoso il confronto con Milano. A Roma il numero di «posti/km» per abitante è «meno della metà» di quanto offerto sotto il Duomo. Nella Capitale gli autisti macinano appena 12.732 km, mentre nel capoluogo meneghino si arriva a 18.534. «Il problema di Atac - annota l'Agenzia- è anche la produttività dei lavoratori» e il rapporto «assolutamente squilibrato tra personale amministrativo e operativo». L'Atm, la società dei trasporti milanesi, ha un dipendente amministrativo ogni 25 operativi, mentre all'Atac il rapporto è di 1 a 5. L'Atm negli ultimi anni ha chiuso i bilanci in utile, mentre l'Atac è arrivata sull'orlo della bancarotta.