



T-U-Tra-P - APS
Tutela Utenti
Trasporto Pubblico
Associazione di Promozione Sociale

Settore Studi e Documentazione

Via Liberiana 17 • 00185 – Roma
CF 96569330580 • PI 17222181004
email: associazione.tutrap.aps@tutrap.it
PEC: associazione.tutrap.aps@pec.tutrap.it
Sito: www.tutrap.it

Per una giusta transizione

La cittadinanza si incontra su energia, trasporti e accessibilità a Roma

04 luglio 2024

Le criticità attuali del trasporto pubblico

Dati impietosi

Ormai ogni volta che a nome di TUTraP-APS (e ringrazio in particolare il **Settore Studi e Documentazione** per il suo accurato lavoro) partecipo a incontri di questo genere provo la sensazione di essere una sorta di corvo che si aggira tra le macerie di un sistema, quello del trasporto pubblico romano, fotografato da dati impietosi.

In base ai report ATAC (il bilancio non è stato ancora reso pubblico) il servizio globalmente svolto nel 2023 è stato circa il 98% di quello richiesto dal Comune, conseguendo un risultato eccellente. Parametrando lo stesso servizio a quelli che erano gli obiettivi da raggiungere entro il 2021 per il Concordato, il servizio realmente reso ai cittadini risulta di poco superiore all'82%, una differenza enorme tra le 2 visioni.

A giugno ATAC S.p.A. ha pubblicato la Carta della Qualità dei Servizi del Trasporto Pubblico 2024. Se confrontiamo i dati della Carta 2024 con quelli dell'analoga Carta 2023, salta subito all'occhio l'enorme peggioramento del servizio da dover garantire rispetto all'anno precedente. Sulla Metro B si osserva una preoccupante riduzione del -36%. I punti vendita di biglietti sono passati da 2.700 a 2.200 (-18%). La percentuale dei guasti dei mezzi in servizio in superficie (bus, filobus, tram) è aumentata dal 3% al 4%. La regolarità del servizio di superficie resta molto bassa, intorno al 66%. E così anche altri parametri presentano vistose flessioni (cfr articolo apparso sul sito dell'Associazione <https://www.tutrap.it/atac-la-carta-disservizi-2024>).

Nonostante tutti questi dati al ribasso, la Carta della Qualità dei Servizi del Trasporto Pubblico attribuisce alla soddisfazione dell'utenza un indice del 63%-65%. La rilevazione è stata effettuata in due sessioni (maggio/giugno e ottobre) condotte dall'Azienda mediante interviste *face-to-face*. Si nota che per le linee di superficie gestite da ATAC S.p.A. sono stati intervistati complessivamente 1.953 passeggeri, mentre per le tre linee della metropolitana sono stati intervistati complessivamente 4.411 passeggeri.

Ricordiamo che il numero di passeggeri nel 2019 fu di 560 milioni di passeggeri sui mezzi di superficie e di 320 milioni sulle metropolitane (dati ATAC). I soli abbonati annuali sono circa 300mila ed erano oltre 350mila negli anni pre-pandemia. Il campione intervistato rispetto ai passeggeri effettivi è talmente insignificante da poterlo ritenere non rappresentativo.

Il valore presentato dalla Carta è invece platealmente smentito dal sondaggio imparziale della Commissione UE, secondo cui Roma risulta avere il peggior trasporto pubblico d'Europa anche nel 2023, con un indice di soddisfazione di appena il 29% (dati al link: https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/maps/quality-of-life_en).

(S)fiducia nelle Istituzioni: perché?

Ci si chiede su quali Istituzione bisogna riporre la propria fiducia. Se su ATAC S.p.A. (e sul suo Socio Unico) o sulla Commissione UE. Il titolo dell'incontro presenta un aggettivo di rara efficacia: l'invocata transizione deve essere **giusta**.

La domanda deve trovare la sua declinazione a partire da questo aggettivo.

Nel trasporto pubblico romano abbiamo un soggetto pubblico (Roma Capitale) che

- è Socio Unico del soggetto gestore del servizio (ATAC S.p.A.);
- partecipa al 100% del capitale della Società strumentale alla quale è affidata l'organizzazione e la valutazione del servizio (Roma Servizi per la Mobilità);
- ha istituito una Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale (AcoS).

In pratica il committente del servizio di trasporto pubblico romano è al tempo stesso proprietario dell'Azienda che lo eroga e delle Aziende e Agenzie che lo organizzano, lo monitorano, lo controllano, lo valutano e ne diffondono i dati. Non stupisce che nei giorni scorsi siano apparse comunicazioni di stampa secondo cui il Comune di Roma Capitale si sia attribuito 9 come voto di promozione (probabilmente su un punteggio da 0 a 9). Non so se esista al mondo un qualche sistema paragonabile a questo e che sia ritenuto credibile dagli interlocutori e ottenga fiducia dagli investitori.

Una transizione **giusta** dovrà preoccuparsi, presto o tardi, di restituire al sistema la fiducia dei Cittadini rendendolo permeabile a una logica che accetti il confronto con la realtà civile, plurale e competente e lealmente critica.

Le criticità del Trasporto Pubblico in prospettiva

Non si vive di solo Giubileo

Tra persone intelligenti dobbiamo dirci la verità: non si vive di solo Giubileo. Tra un anno e mezzo è tutto finito. E con lui l'iperturismo religioso. E i finanziamenti governativi.

Non è un caso che l'Assessore alla Mobilità abbia recentemente iniziato a chiedere nuovi finanziamenti al Governo Centrale. E che l'attuale Giunta stia provando, in modo nemmeno troppo mascherato, a realizzare il progetto dell'affermazione dell'industria turistica romana come prevalente se non unica forma di produzione economico-finanziaria.

Se da una parte è certo che il sistema è in forte affanno e che i lavori di manutenzione della rete di trasporto pubblico proseguiranno anche durante il Giubileo, dall'altra è sicuro che nemmeno l'acquisto di nuovi mezzi riuscirà a colmare il gap con un reale potenziamento del servizio. Basti solo pensare ai mezzi che dovranno essere nel frattempo sostituiti perché non più in regola con la normativa e quelli che ancora devono essere sottoposti a revisione intermedia o generale o alle infrastrutture obsolescenti.

La sostenibilità economico-finanziaria

Una transizione **giusta** non potrà ignorare la sostenibilità economico-finanziaria del sistema. Bastino solo due esempi in proposito.

I nuovi 121 tram. Premesso che a parte numero di posti (218), lunghezza (33m) e colore (rosso) nessuno riesce a conoscere altri dettagli di un appalto di quasi mezzo miliardo di euro, il progetto su cui si basa il loro acquisto, e che ammetteva fosse il sistema più costoso di tutti, ha parametrato la loro manutenzione nel tempo sui valori del 2018; ci sono buoni motivi per credere che già oggi siano valori fuori mercato. I costi di manutenzione da dividere tra armamento, linea aerea e rotabili da chi saranno sostenuti? Oppure, come è accaduto fino ad ora, si finirà per non fare più manutenzione perché si tratta di mezzi *troppo costosi* per un sistema che vuol reggersi esclusivamente sull'industria del turismo?

Sicurezza stradale. Nell'Assemblea della Consulta cittadina sulla sicurezza stradale, alla quale TUTraP-APS partecipa come membro, l'Assessore alla Mobilità e il Presidente della Commissione Mobilità hanno espressamente dichiarato che le proposte della Consulta si dovranno confrontare con un *principio di realtà*, perché non è detto che tutto sia finanziabile. In altri termini: Roma Capitale non ha stanziamenti in corso per la sicurezza stradale della città. I vari interventi, realizzati più o meno a spot e senza una precisa progettualità, sono imputati a capitoli di bilancio già deliberati.

Se serve realismo nella transizione **giusta**, questi due esempi ci riportano dentro una corretta visione prospettica.

Dall'analisi alla proposta

Rapporti leali e trasparenti con la Pubblica Amministrazione

Per riuscire in una transizione **giusta** passando da un sistema non paritetico ed opaco verso un sistema leale e trasparente, la Pubblica Amministrazione deve assumere con i Cittadini e con le Associazioni che li rappresentano un nuovo modello di comportamento:

- fornire in tempi certi e ragionevoli dati affidabili e completi, riservando per sé solo quelli che la legge impone di non divulgare;
- informare la cittadinanza in modo veritiero, preciso, puntuale, senza nascondere nulla intorno alle proprie responsabilità o sminuirle per meri calcoli politici o personali;
- attuare quei processi ritenuti prioritari e necessari per una buona amministrazione, mantenendo equilibrio tra le esigenze di innovazione e di progettualità nel lungo periodo e le esigenze della popolazione nell'immediato.

La governance del sistema: una questione politica (della polis)

L'esperienza maturata negli ultimi anni dimostra che l'attenzione alla "*cittadinanza attiva*" e la collaborazione tra Pubblica Amministrazione ed Enti del Terzo Settore producono risultati utili per l'intera cittadinanza.

Il rischio di una manipolazione del consenso da parte degli schieramenti partitici attraverso il controllo diretto o indiretto degli attori sociali può essere scongiurato solo in una maniera: stabilendo, cioè, una governance dei procedimenti dell'amministrazione basata sul confronto costruttivo con i Cittadini.

Occorre, in altri termini, introdurre anche in una Città grande come Roma quei metodi di buona amministrazione che nei piccoli centri sono risolutivi rispetto ai problemi dei Cittadini, come il dialogo diretto con gli Amministratori, la mediazione delle Associazioni, la consultazione e la valutazione delle iniziative (*referendum consultivo e referendum valutativo*).

Meccanismi e leve di economia e finanze

Un Capitale che produce solo turismo come forma principale di finanziamento si condanna alla disneyficazione, con tutto ciò che ne consegue.

Una autentica transizione **giusta** non può dimenticare che deve diventare attrattiva anche per gli interessi specifici: se la comunità locale è (o diviene) forte consumatrice di trasporto pubblico locale, non può (e non potrà) non pensare contemporaneamente di essere (e

diventare sempre più) una forte produttrice di mezzi di trasporto e di infrastrutture. In questo senso il finanziamento di industrie e di startup sul territorio per realizzare, mantenere e innovare il trasporto pubblico locale favorisce meccanismi economici virtuosi a beneficio dell'intera comunità cittadina.