



by Redazione 27 Agosto 2024



Roma deve finanziare Atac al 100%: i suggerimenti di Tutrap per migliorare il trasporto pubblico - Occhioche.it

Ultimo aggiornamento il 27 Agosto 2024 by Redazione

La questione del trasporto pubblico a **Roma** continua a suscitare discussioni accese. Recentemente, l'associazione **Tutrap – Aps** ha proposto che il **Comune di Roma** copra interamente il servizio di **Atac**, suggerendo di recuperare una parte delle spese attraverso i ricavi della bigliettazione. Questo modello operativo è già applicato con successo a **Milano**, dove il Comune sostiene completamente l'azienda di trasporti **Atm**. Un confronto tra le due città evidenzia le differenze significative nella gestione dei trasporti pubblici e nella qualità del servizio offerto ai cittadini.

Il confronto tra Roma e Milano

Negli ultimi giorni, un articolo su **RomaToday** ha messo in luce le differenze tra il servizio di **Atac** a **Roma** e quello di **Atm** a **Milano**. Questo confronto è stato avviato da **Atac** nel proprio piano industriale, ma l'azienda ha successivamente messo in dubbio la validità delle sue stesse affermazioni.

“Milano è più piccola rispetto a Roma, ma questa non è una semplice contraddizione, è un aggravante”, ha commentato un rappresentante di **Tutrap**. Il servizio offerto dal trasporto pubblico milanese è caratterizzato da una densità molto più alta che permette a ogni utente di beneficiare di un sistema molto più efficiente. Questo divario è, in gran parte, attribuibile ai contratti stipulati dalle rispettive amministrazioni comunali.

Attualmente, il contratto vigente tra il **Comune di Roma** e **Atac** prevede che solo il 65% dei costi venga coperto dall'ente locale, costringendo l'azienda a compensare il resto attraverso la bigliettazione. Si tratta di un modello “net cost” che presenta un rischio significativo per **Atac** e che differisce dal “gross cost” in uso a **Milano**. In quest'ultimo caso, l'amministrazione comunale copre integralmente i costi del servizio, permettendo ad **Atm** di non affrontare rischi commerciali e di recuperare solo una parte dei costi attraverso la vendita di biglietti e abbonamenti. Questa differenza di approccio genera quindi un carico maggiore sui contribuenti romani, costretti a finanziare un sistema di trasporti meno efficiente.

Le conseguenze della situazione attuale

L'attuale situazione di finanziamento del trasporto pubblico romano ha delle ripercussioni dirette sul servizio offerto. Senza il recupero del 35% non coperto dal **Comune**, **Atac** si trova in pericolo di insolvenza, come già accaduto durante il periodo pandemico. Alla fine dei sussidi statali, l'azienda ha visto il proprio bilancio diventare insostenibile, portando a una significativa riduzione dell'offerta di servizio. I dati di bilancio di **Atac** al 31 dicembre 2023 parlano chiaro: la produzione chilometrica è diminuita del 5% rispetto all'anno precedente.

Questo decremento coinvolge sia i mezzi di superficie che le linee metropolitane, con un passaggio da 135.818.757 vetture/chilometro nel 2022 a 129.341.498 nel 2023. Le metro hanno subito una contrazione notevole, principalmente a causa della scarsità del materiale rotabile disponibile. Sebbene **Atac** sia riuscita a chiudere il 2023 con un utile di 11 milioni di euro, questo risultato è stato ottenuto grazie alla diminuzione del servizio – una

scelta che inevitabilmente ricade sugli utenti, costretti a rinunciare all'utilizzo del trasporto pubblico a favore di alternative private.

La proposta di un contratto “gross cost” per Atac

Secondo l'analisi di **Tutrap**, il **Comune di Roma** dovrebbe stabilire un contratto “gross cost” con **Atac**, simile a quello già adottato per le linee periferiche. Con un simile accordo, l'azienda non sarebbe soggetta a rischi industriali, focalizzandosi esclusivamente sul raggiungimento degli obiettivi di servizio. Questo approccio garantirebbe una maggiore stabilità finanziaria per **Atac**, consentendole di produrre un volume di servizio idoneo senza la paura di incorrere in perdite.

I fondi nazionali e la programmazione del trasporto pubblico

L'amministrazione comunale di **Roma** ha intensificato gli sforzi per richiedere al **Governo** un aumento del fondo nazionale per i trasporti, evidenziando le carenze del servizio pubblico. Tuttavia, questo problema non giustifica le evidenti inefficienze del sistema di trasporto romano. Nel 2017, il **Governo** aveva promesso fondi per la revisione dei treni della metropolitana, ma i lavori sui **CAF 300** sono iniziati solo quattro anni dopo, dimostrando una mancanza di una programmazione adeguata.

Tutte queste problematiche evidenziano l'urgenza di una ristrutturazione del modo in cui vengono gestiti i trasporti pubblici nella **Capitale**. Solo attraverso un modello di finanziamento più sostenibile e una programmazione a lungo termine sarà possibile migliorare l'efficienza e la qualità del servizio, restituendo ai cittadini romani un sistema di trasporto pubblico di livello.



by Redazione Published Agosto 27, 2024