

## **Fondazione Luigi Einaudi: trasporto pubblico, Roma ultima in Europa.**

*Scioperi, ritardi ed evasione. Tutti i dati del disastro Atac nello studio della Fondazione Einaudi*

A cura di Rosamaria Bitetti e Nicole Genovese

Quello del trasporto pubblico locale è, notoriamente, un problema molto sentito a Roma. I servizi di trasporto pubblico di Roma Capitale sono affidati *in house* ad ATAC Roma, società a gestione comunale, mentre solo il 20% dell'offerta su gomma è stata affidata, tramite gara pubblica, ad un operatore privato, Roma TPL. Una cattiva *governance* dell'azienda, mancati investimenti, nonché coinvolgimenti politici e scandali legati al *top management*, uniti alla scarsa performance e ai ricavi nettamente minori alle spese, ha portato ATAC sull'orlo del precipizio, facendole accumulare un deficit di oltre un miliardo di euro tra il 2009 e il 2014<sup>1</sup>.

Per il 2014 le entrate di ATAC erano pari a 1.090.073.715 euro, mentre le spese ammontavano a 1.199.959.258 euro<sup>2</sup>. L'ATAC copre una parte minima dei suoi costi con l'offerta di servizi, la maggior parte viene coperta con trasferimenti dal comune di Roma e dalla regione Lazio (46%), mentre la più importante voce di costo è quella del personale.

Purtroppo però a fronte di queste spese ingenti il livello di qualità percepita dai consumatori è molto bassa. In un sondaggio del 2012, il 93% degli intervistati si dichiarava insoddisfatto: attese estenuanti – anche oltre 40 minuti – alle fermate degli autobus (52%), a cui si sommano continue interruzioni per problemi tecnici, soprattutto nella metropolitana; sovraffollamento dei mezzi di trasporto (30%) e l'inadeguatezza degli stessi, in termini di pulizia e di dotazioni (ad esempio sistemi di aerazione, pedane elevatrici per gli utenti disabili e la macchina erogatrice dei biglietti)<sup>3</sup>. La situazione non è migliorata col tempo: nell'ultimo report della Commissione Europea sulla qualità della vita nelle città,

---

<sup>1</sup> Giuricin A., “Vi spiego perché ATAC è tecnicamente fallita”, *Formiche*, 28 Luglio 2015, <http://formiche.net/2015/07/28/vi-spiego-perche-atac-tecnicamente-fallita/>.

<sup>2</sup> ATAC S.p.A., *Bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2014*, in [www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it), 2015.

<sup>3</sup> Sondaggio associazione consumatori Codici, 2012, riportato da Roma Today, “Sondaggio Codici, troppi disservizi: "Il 93% dei romani boccia l'operato di Atac””, <http://www.romatoday.it/cronaca/atac-sondaggio-soddisfazione-utenti.html>

è il terzo livello di soddisfazione più basso su 25 città europee<sup>4</sup>. E questi dati ancora non tengono conto dei disservizi provocati dall'aumento delle proteste sindacali, culminate nello sciopero bianco del luglio 2015.

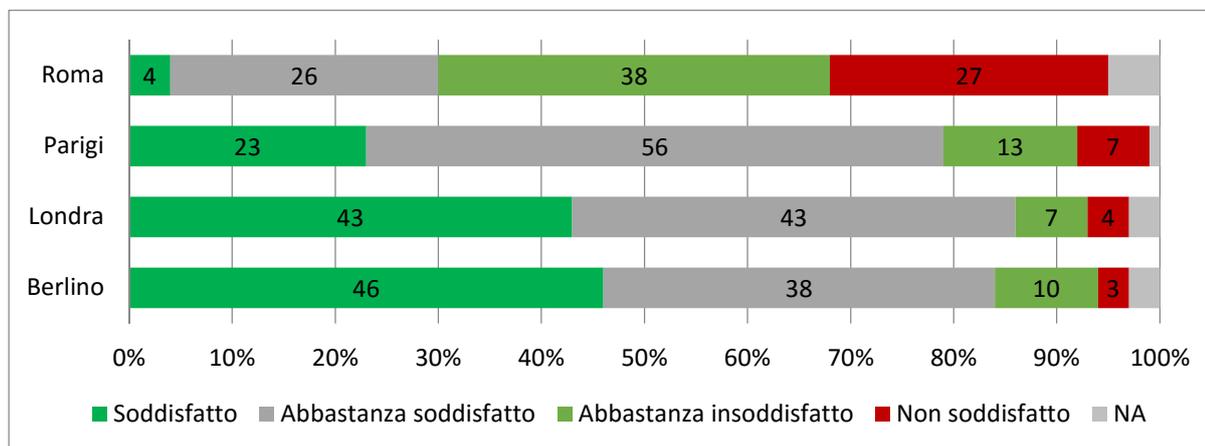
Ma l'inefficienza e l'insoddisfazione non sono caratteristiche necessarie del trasporto locale, nemmeno se pubblico. Questo studio presenta anzitutto un'analisi comparata con gli operatori di Londra, Parigi, Berlino, per capire quali sono le differenze strutturali nella cattiva gestione dell'ATAC. Sulla base di tale analisi saranno poi analizzate alcune opzioni di policy, che nell'ultima parte verranno confrontate con i programmi politici dei candidati alle prossime amministrative della capitale (giugno 2016), per capire quali sono le risposte della politica a un problema così sentito dalla cittadinanza.

### L'ATAC è poi così male? Analisi comparata con Londra, Parigi, Berlino

Oltre che alla percezione dei consumatori – che è poi il dato ultimo che dovrebbe interessare chi fornisce un servizio – è possibile guardare ad altri parametri per misurare l'efficienza, o l'inefficienza, del trasporto pubblico locale e capire le ragioni dell'insoddisfazione.

Nella nostra analisi compariamo la situazione della capitale italiana con tre capitali europee, Londra, Parigi e Berlino. Nelle altre capitali considerate, il tasso di soddisfazione degli utenti è intorno all'80%, mentre per Roma è il 30%.

**Fig. 1 – Soddisfazione Trasporto Pubblico Locale, % intervistati**



Fonte: European Commission, 2016

<sup>4</sup> European Commission, *Quality of life in European Cities 2015*, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2016,

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2015\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/urban/survey2015_en.pdf)

Comparando dimensioni, la popolazione e il tasso di motorizzazione è possibile vedere come le dimensioni, la popolosità e la complessità della città di Roma non giustifichino l'inadeguatezza del suo servizio di trasporto pubblico. Al contrario, Londra ospita una popolazione più di tre volte maggiore la popolazione romana, in un territorio di estensione comparabile, e fornisce uno dei servizi di trasporto pubblico urbano con maggior livello di soddisfazione in Europa. Parigi, con rapporto abitanti/km<sup>2</sup> comparabile e una base utenti di quasi il doppio di quella romana, riesce a fornire servizi all'80% della popolazione. Berlino, con una densità abitativa molto più alta di quella romana, è in grado di ridurre l'utilizzo privato di automobili con un maggiore ricorso al servizio pubblico<sup>5</sup>.

**Tabella 1 – Principali caratteristiche città comparate**

Città	Popolazione	Superficie in km <sup>2</sup>	Densità	Tasso di motorizzazione	Utilizzo mezzi pubblici
Berlino	3.501.872	892	3926	316	55
Londra	8.173.941	1.579	5177	236,6	52
Parigi	5.157.618	2.012	2563	464	80
Roma	2.864.519	1.285	2229	670	41

Fonte: elaborazione su dati ASSTRA, 2014; Utilizzo mezzi pubblici: European Commission, 2016

Rispetto alle altre tre città Roma ha un tasso di motorizzazione più alto. A Roma il 55% degli spostamenti avviene con mezzo privato e solo il 27% avviene con mezzo pubblico<sup>6</sup>. Sulle diverse abitudini riguardo all'utilizzo dei mezzi pubblici certamente ha un impatto la scarsa qualità del servizio offerto da ATAC, che incentiva quindi l'utilizzo di mezzi privati, e aumentando la congestione stradale. Secondo il TomTom Traffic Index 2016, in cui il noto operatore di servizi di navigazione misura il livello di congestione nelle principali città del mondo, Roma è quindicesima (su 174), con una differenza fra il tempo effettivamente necessario a percorrere un tratto e il tempo necessario in una condizione di scorrimento libero pari a +38%. Una congestione che ha conseguenze economiche – oltre che di qualità della vita – importanti: nel 2013 l'Agenzia romana per la mobilità e il trasporto calcolava che, nell'anno di riferimento, gli utenti del servizio di trasporto pubblico perdevano in media 98,8 ore nel traffico. Una perdita secca complessiva superiore ai 2 miliardi di euro, circa 723 euro per cittadino<sup>7</sup>.

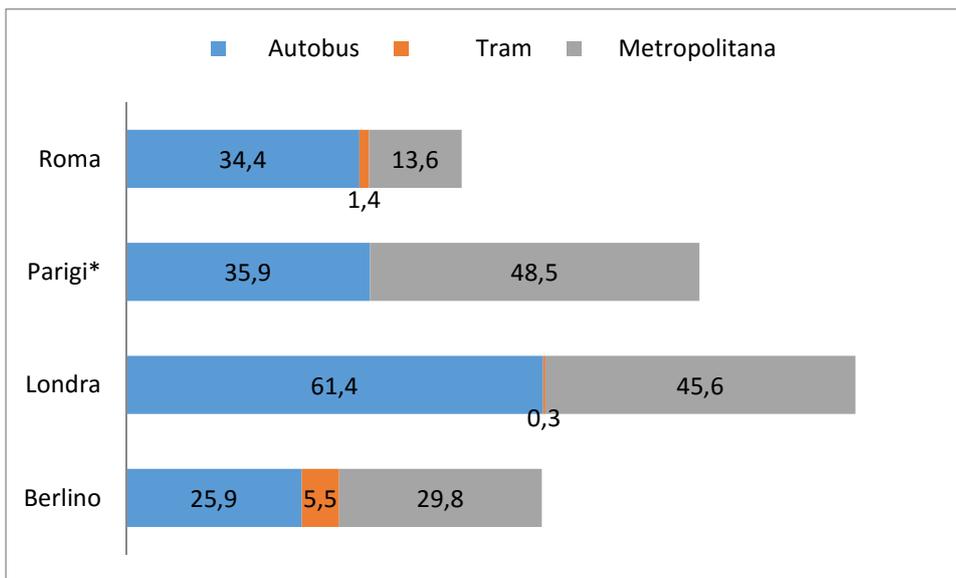
<sup>5</sup> I dati presentati sono raccolti ed elaborati da Associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale di proprietà degli enti locali, delle regioni e di imprese private (ASSTRA) e presentati da Usai V., (2014), *Il trasporto pubblico nelle capitali europee: un'analisi di benchmark*, HERMES, 2014.

<sup>6</sup> Usai V., (2014), *Il trasporto pubblico nelle capitali europee: un'analisi di benchmark*, HERMES, 2014.

<sup>7</sup> Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale (2014), *Relazione annuale sullo stato dei servizi pubblici locali e sull'attività svolta 2014*, in [www.agenzia.roma.it](http://www.agenzia.roma.it).

Nelle città analizzate l'offerta è molto diversa, sia per la quantità sia per la tipologia dei mezzi di trasporto disponibili. L'indicatore complessivo dell'offerta (fig.2) mostra come a Roma il numero di chilometri percorsi in un anno da tutti i veicoli in dotazione per abitante sia il più basso tra le quattro città considerate. Anche per quanto riguarda i mezzi di trasporto (fig. 3) la dotazione di Roma è più limitata rispetto a Londra e Berlino, la quale compensa però con una maggiore disponibilità di treni metropolitani.

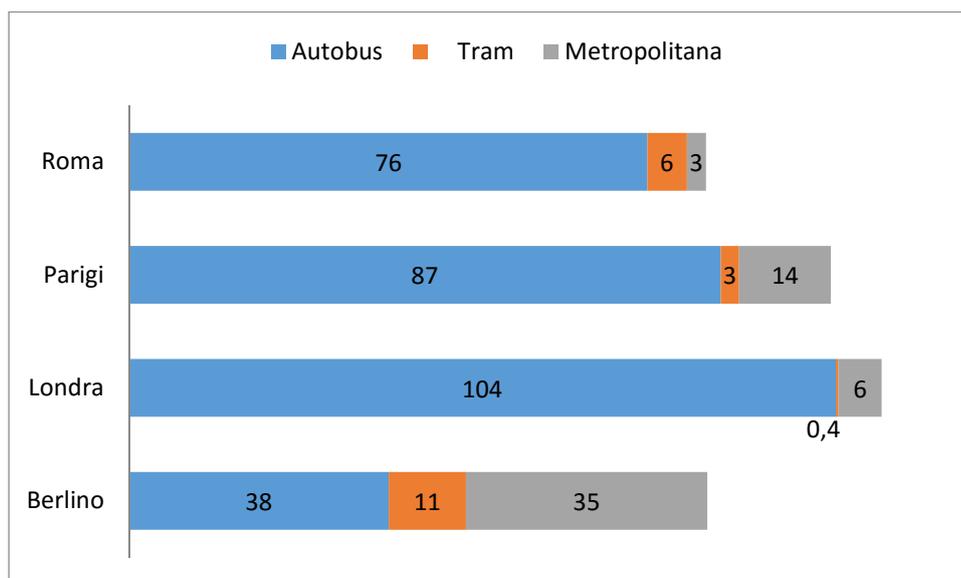
**Fig. 2 – Offerta di trasporto pubblico (vetture-km per abitante)**



Fonte: elaborazione su dati ASSTRA, 2014.

Nota: Il dato di Parigi sull'offerta di autobus incorpora anche quello sull'offerta di tram.

**Fig. 3 – Mezzi di trasporto disponibili ogni 100.000 abitanti**



Fonte: elaborazione su dati ASSTRA, 2014.

Ma oltre al dato assoluto, la struttura dell’offerta riflette una strategia di urbanizzazione che ha preferito investire sul trasporto su gomma rispetto agli strumenti alternativi, e una strategia la cui opportunità, nel lungo termine, è quantomeno questionabile.

Sebbene infatti una rete di autobus richieda un investimento iniziale inferiore alle alternative – tram e, soprattutto, metropolitana – è allo stesso tempo il mezzo di trasporto meno efficiente, a causa di fattori esogeni quali la congestione del traffico e gli aspetti meteorologici che ne influenzano la performance.

Ora, nonostante si sia scelto di investire più risorse sugli autobus, solo il 6% della rete di trasporto su gomma è adibita a corsie preferenziali, rispetto al 13% di Londra.

Inoltre, guardando all’età media dei veicoli, Roma ha il parco autobus con l’età media più alta fra i quattro paesi considerati.

**Tab. 2 – Età media dei veicoli**

	Berlino	Londra*	Parigi	Roma
Autobus	4,95	6	6,9	8,75
Tram	14,7	11,4	6,9	29,7
Metropolitana	23,7	40	26,3	15,9

Fonte: elaborazione su dati ASSTRA, 2014.

\* il dato di Londra non include i treni di nuova acquisizione

L'investimento nei trasporti su gomma, che a Roma è maggiore, ha inoltre la caratteristica di essere più *labour intensive*, il che aggiunge, ai fattori esogeni che deteriorano la performance del servizio pubblico, quello delle rivendicazioni sindacali. Rivendicazioni che si susseguono a ritmi sostenuti: solo considerando le agitazioni riconosciute dall'Autorità garante, tra il 12 giugno 2013 e il 31 ottobre 2015 (amministrazione Marino) i lavoratori del trasporto pubblico romano hanno proclamato 139 scioperi (in media una volta alla settimana), che si sono effettivamente realizzate 88 volte. A questo numero bisogna aggiungere gli scioperi parziali e irregolari<sup>8</sup>.

Secondo un'analisi di *public choice* questo apparente svantaggio, dal punto di vista dell'efficienza e del servizio dei consumatori, si trasforma in un vantaggio per la classe politica che gestisce direttamente il trasporto pubblico locale. Se, come nel caso di ATAC, che riceve l'affidamento *in house* del trasporto pubblico locale – il gestore del servizio e il committente sono coincidenti, infatti, aumentano gli incentivi a usare le risorse con criteri non economici ma politici: ci si sposta dall'ottica servizio del consumatore a quella del vantaggio per il gestore. E il vantaggio per il gestore è, in primo luogo, un vantaggio elettorale: l'azienda di trasporto pubblico non massimizza più il servizio offerto, ma la componente del lavoro domandata, perché quella componente si trasforma in risultati elettorali.

Un servizio pubblico inefficiente si trasforma così in un costo diffuso sulla popolazione – e sul contribuente, che va a ripianare i buchi di bilancio di ATAC – mentre l'assunzione di personale è un beneficio concentrato fra poche persone<sup>9</sup>. In questo caso, il beneficio concentrato è altissimo: l'ATAC paga stipendi medi superiori di circa 4000 euro rispetto a quelli della sua equivalente parigina<sup>10</sup>, nonostante il PIL regionale sia estremamente più alto nella seconda città<sup>11</sup>. Elettoralmente, un beneficio concentrato paga più di un costo diffuso, perché è più facile per chi vota organizzarsi e fare pressione (come ad esempio attraverso rivendicazioni sindacali) su un punto specifico.

---

<sup>8</sup> Dati Commissione Garanzia e Sciopero, elaborati da "Il Fatto Quotidiano", 26 aprile 2016 <http://www.ilfattoquotidiano.it/2016/04/26/elezioni-roma-scioperi-disagi-e-perdite-caos-trasporti-ad-atac-destinati-in-5-anni-piu-fondi-pubblici-che-ad-alitalia-in-10/2287009/3/>

<sup>9</sup> Per la legge dei benefici concentrati e dei costi diffusi, si veda Olson M., (1965), *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*, Harvard University Press, Cambridge (Mass.) 1971.

<sup>10</sup> Arrigo U., Giuricin A., "ATAC. Come fare viaggiare gratis i romani e ridurre le tasse di 550 milioni di euro", *Focus 230*, Istituto Bruno Leoni, 5 marzo 2014, <http://www.brunoleoni.it/focus-230-atac-come-far-viaggiare-gratis-i-romani-e-ridurre-le-tasse-di-550-milioni-di-euro>.

<sup>11</sup> PIL regionale, aggiustato per parità d'acquisto, corrisponde a 715.1 per Parigi contro 163.2 per Roma. Dati: *Global Metromonitor 2014: An Uncertain Recovery*, Brookings Institution, 2015, <http://www.brookings.edu/research/reports2/2015/01/22-global-metro-monitor>.

Da qui l'incentivo a scegliere una strategia di urbanizzazione più inefficiente, ma più *labour intensive*; da qui, dunque, il peso esorbitante e la scarsa produttività del personale. Il costo del personale sul totale dei costi, infatti è a Roma pari al 47%, circa il doppio che a Londra (25%) con circa un terzo dell'offerta<sup>12</sup>.

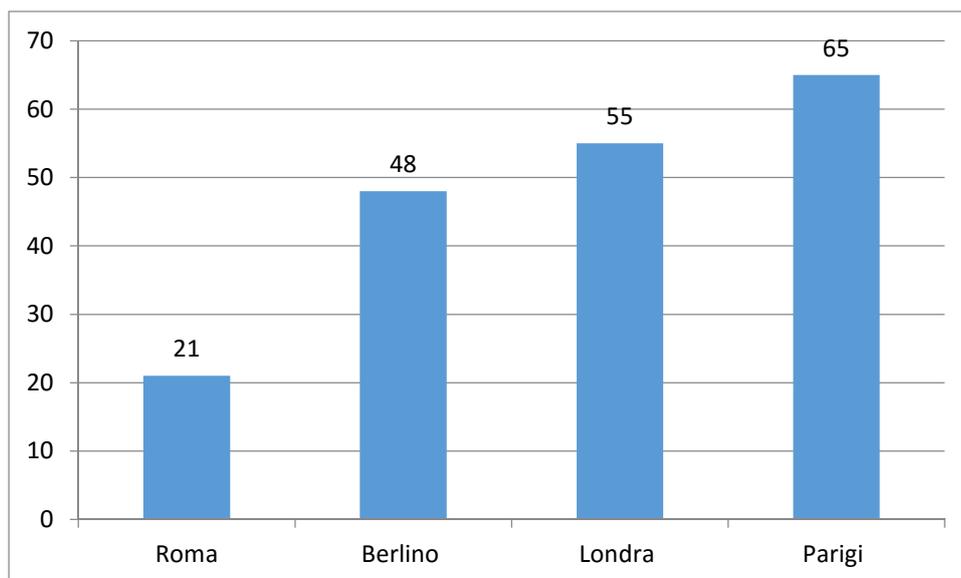
Questo, dicevamo, riflette una miopia nella gestione dell'offerta che è a monte – basata principalmente sul trasporto su gomma – ma riflette anche aspetti di cattiva gestione del personale risolvibili nel breve periodo. Giuricin e Arrigo analizzano la differenza fra i costi e l'efficacia di ATAC, e TPL, un consorzio che gestisce, nella stessa città di Roma, servizi residuali (notturni e periferici). A differenza di ATAC, TPL ha ricevuto l'affidamento con una gara competitiva: “Il costo medio per dipendente di ATAC è del 24 per cento superiore a quello di Roma TPL. 230 5 marzo 2014 ATAC. Come fare viaggiare gratis i romani e ridurre le tasse di 550 milioni di euro 7 IBL Focus Il dato complessivo più importante è quello che una vettura chilometro di ATAC costa 7,33 euro mentre quella di Roma TPL costa 4,54 euro.” Questo differenziale mostra come l'inefficienza di ATAC non dipenda da caratteristiche strutturali della città o (solo) da scelte strategiche di lungo periodo: dipende fondamentalmente da uno scarso interesse ad agire secondo principi di economicità.

Il fatto che l'ATAC non sia gestita secondo principi economici è dimostrato anche dall'incidenza della remunerazione dei servizi sul bilancio: questa voce delle entrate corrisponde solo al 21% del totale dei ricavi, mentre nelle altre città europee corrisponde, rispettivamente, al 48% per Berlino, al 55% per Londra, e al 65% per Parigi.

---

<sup>12</sup> Berlino e Parigi hanno dati simili o maggiori (rispettivamente, 50% e 72%), ma a fronte di una maggiore produttività in termini di offerta (vetture/km).

**Fig. 4 – Ricavi da traffico % dei costi totali**



Fonte: elaborazione su dati ASSTRA, 2014.

Questo in parte dipende da diverse politiche di prezzo: il prezzo per una corsa a Roma è di 1,5 euro fissi 150 minuti complessivi di utilizzo, mentre nelle altre città può variare in base alla distanza, al mezzo utilizzato, all'orario (*peak* o *off peak*) o persino al sussidio con cui avviene la vidimazione, premiando quelli digitali, che riducono i costi di transazione per l'operatore. Una strategia di *pricing* non fissa permette a chi offre un servizio di essere più efficienti: in primo luogo, la *price differentiation*, permette ai consumatori di auto-selezionare il proprio livello di spesa/servizio: scegliere mezzi più veloci, o tratte di punta, ha un costo premium, che non tutti i consumatori sono disposti a pagare. In questo modo è possibile gestire l'eccessiva domanda di alcuni mezzi in determinati orari, estraendo più risorse dal consumatore, ma allo stesso tempo aumentandone l'utilità. Ancora, politiche di prezzo elaborate permettono di ridurre i costi di transazione, come ad esempio biglietti a un costo ridotto per carnet (Parigi) o sui dispositivi digitali (Londra) permettono di ridurre la spesa, nel primo caso per la vendita, nel secondo per i controlli.

È infatti questo un altro punto fondamentale che dimostra lo scarso interesse di ATAC ad agire come un'impresa che fornisce servizi: il totale disinteresse per il loro pagamento. Contrariamente a quanto accade nelle altre città europee, dove è possibile acquistare – sovente a prezzo maggiorato – i biglietti direttamente a bordo. A Roma questo è possibile, allo stesso prezzo, solo su un numero limitato di mezzi.

Mentre tutte le città considerate – e quasi tutte le città del mondo, da New York a Istanbul – hanno posto in essere un meccanismo di controllo della vidimazione digitale e automatico all'ingresso di

qualsiasi mezzo pubblico, nella capitale italiana questo si verifica solo nelle metropolitane. Nel resto della rete, il compito spetta ai controllori: è difficile avere dati sull’allocazione del personale, in quanto la gestione è estremamente poco trasparente, ma da una dichiarazione sindacale del 2014 emerge che all’epoca i dipendenti ATAC preposti alla funzione di controllo su tutto il territorio romano erano esattamente 75<sup>13</sup>.

A Berlino, che ha un’estensione territoriale inferiore a quella romana, lavorano 140 controllori: questi agiscono in borghese e parte del loro stipendio del controllore è basato sulla performance, con un premio tra i 50 centesimi e un euro a infrazione scoperta e pagata. Questo mostra come l’efficienza non dipenda sempre da fattori tecnologici, ma anche da gestione del personale basata su meccanismi incentivanti: il servizio di controllo costa a Berlino 4,5 milioni di euro l’anno, ma dalle multe sono stati ricavati 6,8 milioni di euro, e i livelli di evasione sono bassissimi persino nelle metropolitane, dove si accede senza tornello<sup>14</sup>.

A Roma l’evasione è invece diffusa: se da una parte è una risposta sotto certi aspetti comprensibile dell’utente davanti ai disservizi dell’ATAC, dall’altra il fatto che l’evasione costituisca parte integrante del modello di business dell’azienda – la quale non sembra avere alcun interesse a coprire parte dei costi con i ricavi – dimostra quanto poco l’azienda si consideri fornitrice di servizi e, come tale, *accountable* di fronte ai consumatori.

Anche le spese non legate al personale, come gli elevati costi di manutenzione di un parco macchine più vecchio delle città comparate, è il risultato di un sistema di incentivi economici inefficienti: il mancato controllo del committente, che coincide con l’erogatore del servizio inficia la qualità della regolamentazione e della trasparenza. La legge 42/2009 già prevedeva che si dovesse tenere conto, nella determinazione dell’ammontare del finanziamento per il trasporto pubblico locale, dei costi standard; il Decreto Legge 135/2012 prevedeva l’introduzione di questo metodo di computazione dei costi nei contratti di affidamento, eppure, ancora non sono che un lontano obiettivo, per Roma.

---

<sup>13</sup> Redazione Roma Online, “Effetto decreti enti locali: all’Atac 323 impiegati diventano controllori”, pubblicato online su *Corriere della sera* il 10 aprile 2014, [http://roma.corriere.it/notizie/politica/14\\_aprile\\_10/rivoluzione-atac-oltre-300-impiegati-divisa-controllori-48460dbc-c0cf-11e3-95f0-42ace2f7a60f.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/14_aprile_10/rivoluzione-atac-oltre-300-impiegati-divisa-controllori-48460dbc-c0cf-11e3-95f0-42ace2f7a60f.shtml).

<sup>14</sup> D’Addio A., “La mobilità onesta (e smart). L’esempio di Berlino”, pubblicato online su *Wired.it* il 12 febbraio 2015, <http://www.wired.it/attualita/2015/02/12/niente-tornelli-e-controllori-in-borghese-a-berlino-il-biglietto-lo-pagano-tutti-o-quasi/>.

Sebbene nel nuovo contratto di servizio 2015/2019 si legga che la componente pubblica del servizio di trasporto verrà remunerata sulla base dei costi standard, la cui adozione, prevede di allineare costi e fattori produttivi di ATAC alle *best practices* nazionali del mercato di riferimento<sup>15</sup>. Ciononostante, l'ATAC continua a utilizzare lo storico delle spese per progettare gli esborsi futuri – e il contribuente continua a pagare profumatamente. Se la baseline è data dalle spese passate, e queste includono tutti gli sprechi e le cattive scelte di gestione, allora queste inefficienze si amplificheranno necessariamente anche negli anni a venire.

L'ATAC prevede una lunghissima transizione, in cui in realtà è poco chiaro, dal bilancio programmatico, se i costi standard verranno applicati dal 1 gennaio 2017 – prendendo il biennio 2015-16 come periodo di adeguamento, o addirittura nel 2018. Nessuna fretta, né per ATAC né per il committente del servizio, che dovrebbe controllarlo: tanto a pagare sono i cittadini e i contribuenti.

### **Che fare? Le proposte della Fondazione Einaudi e quelle dei candidati alle amministrative 2016**

Il servizio di trasporto pubblico locale romano è altamente inefficiente: più di qualsiasi altra capitale europea, e questo avviene perché la sua gestione non si conforma a principi di efficienza ed economicità.

Dalle inefficienze romane elencate finora, emerge una lista della spesa di possibili soluzioni di policy, che vanno dal maggior investimento in infrastrutture più efficienti (metro, tram) al maggior ricorso a risorse “di mercato”, provenienti dalla vendita di servizi e non dal contribuente; da miglioramenti strutturali – maggiori corsie riservate; ad una migliore gestione del personale (Tabella 4).

Sulla base di questa lista, analizzeremo i programmi ufficiali dei candidati alle amministrative romane per vedere quanto le loro proposte possano rispondere ad un problema sentito come quello del trasporto locale. La scelta dell'analisi dei programmi riflette anche un'esigenza di accessibilità dell'informazione sulle piattaforme elettorali, che si è rivelata spesso tardiva o estremamente sintetica, sulla base delle quali il cittadino può orientare la sua scelta.

È però necessario riflettere sul fatto che la probabilità che ci sia una maggiore efficienza nella gestione è praticamente nulla se non si ripensa, prima di tutto, la struttura degli incentivi: l'affidamento diretto crea una commistione di interessi politici fra chi offre il servizio e chi ne decide il pagamento, spostando il focus da obiettivi di servizio a obiettivi di consenso politico. Per questo, nella valutazione

---

<sup>15</sup> ATAC S.p.A., *Bilancio di esercizio al 31.12.2014, 2015*, <http://www.atac.roma.it/files/doc.asp?r=4380>, p. 11.

delle proposte elettorali, è importante dare importanza a quei programmi che si propongono di ripensare di questo rapporto: da una parte, con la privatizzazione dell'ATAC, per scindere il legame morboso fra committente ed erogatore del servizio. Dall'altra, promuovendo l'affidamento tramite gara competitiva – peraltro già sperimentato anche a Roma – in conformità con le *best practice* europee. Gli interventi manageriali/gestionali e il ripensamento del rapporto pubblico-privato nel trasporto pubblico locale sono complementari: nessun acquirente apparirà all'orizzonte per ATAC, o nessun concorrente ad un bando concorrenziale, finché non sarà permesso agire sull'inefficienza della gestione del personale, che fa lievitare il costo dell'offerta di vetture-km.

**Tab. 4 – Proposte di policy Fondazione Einaudi – confronto con i programmi**

<b>Proposte di Policy Fondazione Einaudi</b>	<b>Giachetti, PD*</b>	<b>Magi, Radicali</b>	<b>Marchini</b>	<b>Meloni, Fdi</b>	<b>Raggi, M5S</b>	<b>Renzi, Codacons</b>
Riduzione spese per il personale/aumento produttività		+	-			
Riallocazione del personale da funzioni amministrative a funzioni operative e di controllo					+	
Contratti incentivanti basati sulla performance						
Aumento delle corsie riservate				+	+	
Investimenti in metropolitana	+	+		-		
Investimenti in tram	+		++	+	+	
Ammodernamento del parco macchine						
Introduzione di strumenti di controllo della vidimazione			+	+	+	
Strumenti digitali per il controllo del traffico e tempi di attesa		+				
Introduzione di politiche di <i>pricing</i> incentivanti			-			--
Privatizzazione						
Affidamento tramite gara concorrenziale dei servizi <i>in house</i>		++		-		
Maggior diffusione di punti d'acquisto biglietti/biglietti a bordo					+	
Adozione dei costi standard						
Fonte	<u>Linee guida</u>	<u>Programma</u>	<u>Programma</u>	<u>Programma</u>	<u>Programma</u>	<u>Programma</u>

\* l'analisi per il programma del candidato PD si basano sulle Linee guida, in quanto il programma completo non è ancora disponibile al 22 maggio 2016

Per quanto riguarda la riduzione del personale o l'aumento della sua produttività, il candidato radicale è l'unico ad avanzare esplicitamente questo punto nel programma, mentre la candidata del Movimento 5 Stelle ipotizza una riconversione del personale da funzioni amministrative a personale di utilizzo e di controllo. Marchini propone l'aumento del personale per assistere utenti con disabilità, ma non prevede una fonte di copertura dell'aumento personale. La lotta all'evasione mediante strumenti di controllo alla validazione è una proposta presentata da Meloni, Marchini e Raggi, mentre i radicali e il M5S propongono di lavorare sul lato dell'offerta, proponendo di aumentare il ricorso alla bigliettazione automatica e a bordo (M5S).

Per quanto riguarda le politiche di *pricing*, le uniche due proposte sono purtroppo insoddisfacenti. Marchini propone di abbassare la multa per mancato acquisto del biglietto a 10 euro: considerata la bassa probabilità di essere colti durante un'infrazione, il costo atteso della multa finirebbe per essere disincentivante all'acquisto. Nel poco spazio che riserva al trasporto pubblico locale, il candidato del Codacons propone di offrire mezzi pubblici gratuiti esattamente nelle fasce orario di *peak*, una proposta che continuerebbe marginalizzare l'*accountability* dell'azienda verso i consumatori e deteriorerebbe ulteriormente la situazione di congestione – già grave – dei mezzi pubblici.

Quasi tutti i candidati prevedono di aumentare l'investimento in rete tranviaria – che in effetti è la soluzione più *cost-effective* allo stato delle finanze e dell'offerta dell'ATAC – e in particolare Marchini propone un piano dettagliato di intervento e un'ipotesi di copertura dei costi con il definanziamento della metro. Giachetti, Magi e Meloni sottolineano l'importanza dell'investimento in metropolitana, ma appare pernicioso la proposta della candidata di Fratelli d'Italia di finanziare tale investimento con maggiori trasferimenti dal governo nazionale. Una considerazione che mostra nessun interesse alla trasformazione del servizio di trasporto pubblico romano in una realtà operata in base a principi di economicità e servizio del consumatore. Allo stesso modo, Meloni inserisce nel programma un progetto di selezione e controllo degli amministratori da parte della politica nel momento in cui “la scadenza degli affidamenti diretti *in house* costringerà le aziende pubbliche a confrontarsi in gare sul mercato”. D'altronde, solo il candidato del Partito radicale sembra rendersi conto che soltanto attraverso gare concorrenziali si potrà scindere il legame fra politica e amministrazione che tanto negativamente ha influenzato finora il servizio pubblico locale.

## **Conclusioni**

La situazione dell'offerta di trasporto pubblico locale a Roma è tragicamente inadeguata: per risolverla sono necessari investimenti, diverse strategie di servizio, ma soprattutto è necessario cambiare la *forma mentis* di chi gestisce l'ATAC non come un'azienda che offre servizi – e che viene pagata per questi – bensì come un'occasione per comprare consenso elettorale a spese del contribuente e del consumatore. Per ottenere questo è necessario ripensare coraggiosamente il quadro istituzionale e di incentivi di chi amministra il trasporto pubblico. Di fronte a una necessità di cambiamento molto sentita fra la popolazione i programmi politici spesso danno risposte generiche, o poco coraggiose. L'obiettivo di questo studio è di contribuire, con un'analisi puntuale, a facilitare la scelta del cittadino romano.