

<b>Introduzione</b> .....	3
<b>1. Gli strumenti della valutazione</b> .....	4
1.1. La valutazione: una combinazione di strumenti di analisi.....	4
1.2. La Carta dei servizi e il contratto di servizio.....	4
1.3. Il <i>Benchmarking</i> .....	5
1.3. La <i>customer satisfaction</i> .....	6
<b>2. TPL, quadro normativo</b> .....	7
2.1. Le fonti che regolano il settore .....	7
<b>3. L'importanza del Trasporto pubblico locale</b> .....	10
3.1. L'influenza del TPL sulla vita di una comunità.....	10
3.2. I benefici ambientali: minore inquinamento atmosferico .....	10
3.3. Le esternalità ambientali positive: minore inquinamento acustico.....	13
3.4. I benefici economici .....	15
3.5. I benefici sociali.....	16
<b>4. La legislazione sul trasporto pubblico nelle diverse realtà nazionali</b> .....	18
4.1. Una comparazione a livello europeo .....	18
4.2. Il Trasporto pubblico in Germania .....	18
4.3. Il trasporto pubblico in Danimarca.....	20
4.4. Il trasporto pubblico nel Regno Unito .....	21
4.5. Il trasporto pubblico in Spagna.....	24
4.6. Il trasporto pubblico in Francia.....	25
4.7. Il trasporto pubblico in Austria.....	27
<b>5. L'analisi di <i>benchmark</i>: una comparazione multidimensionale</b> .....	29
5.1. Caratteristiche geografiche e abitudini .....	29
5.2. Il sistema di infrastrutture: differenze tra le città.....	32
5.3. L'offerta di TPL.....	36
5.4. Il parco mezzi .....	38
5.5. Performance aziendali a confronto .....	42
5.6. Il sistema di ferrovia suburbana.....	45
<b>6. L'analisi di <i>benchmark</i>: un confronto a livello nazionale</b> .....	47
6.1. Il TPL a Roma e nelle altre città metropolitane.....	47
6.2. La performance delle maggiori aziende di trasporto locale.....	52
<b>7. Il contratto di servizio e la performance dell'ATAC</b> .....	57
7.1. Le condizioni contrattuali per l'offerta del TPL.....	57

7.2. La performance dell'ATAC nel 2015, e l'andamento della produttività 2006-2015 .....	60
7.3. Indici di efficienza economica: il trend dei ricavi da traffico e dei costi nel periodo 2006-2015 .....	63
7.3.1. L'andamento dei ricavi da traffico .....	63
7.3.2. L'andamento dei costi.....	67
7.4. Indicatori di efficacia.....	70
<b>8. La customer satisfaction: il parere degli utenti.....</b>	<b>73</b>
8.1. L'indagine di <i>customer satisfaction</i> dell'ASPL .....	73
8.2. La <i>customer satisfaction</i> : l'indagine dell'Eurobarometro .....	81
<b>9. Il caso ATAC: il racconto della stampa .....</b>	<b>85</b>
9.1. Il biennio 2012-2013: l'ultimo anno della Giunta Alemanno e l'avvicendamento con Marino.....	86
9.2. Il biennio 2014-2015: la gestione Marino e il commissariamento .....	91
9.3. Il biennio 2016-2017: i nuovi vertici e la giunta Raggi.....	99
<b>10. I risultati principali dell'analisi.....</b>	<b>113</b>
10.1. Roma fanalino di coda tra le capitali per TPL.....	113
10.2. Il confronto nazionale, problemi del TPL italiano.....	113
10.3. Il contratto di servizio 2015 disatteso, e la performance negativa nel decennio .....	114
10.4. Il giudizio insufficiente degli utenti.....	115
10.5. L'analisi dei quotidiani, e possibili scenari futuri.....	115
10.6. Lo scenario alternativo: la privatizzazione .....	117
<b>Conclusioni.....</b>	<b>119</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>120</b>

## Introduzione

Questo lavoro si propone di valutare la qualità del servizio pubblico di trasporti romano, attraverso l'uso di strumenti valutativi che possiamo definire "tipici" di questo tipo di analisi, ossia principalmente il *benchmarking* e la *customer satisfaction*, strumenti tra loro strettamente legati. Lo studio si focalizzerà anche sulla gestione finanziaria di ATAC spa, azienda che eroga il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) a Roma, al fine di svolgere un'analisi costi-benefici e di individuare, considerando le diverse voci di spesa, su quali di queste essa concentri maggiormente le sue risorse e con quali risultati. Sempre per ciò che attiene l'ambito gestionale finanziario sarà importante verificare la permanenza del trend positivo, fatto registrare dall'azienda a partire dal 2014, a livello di riduzione del deficit. Per quanto riguarda l'analisi di *benchmarking*, questa sarà condotta comparando diversi aspetti dell'erogazione del servizio, con quelli di altre grandi capitali europee, tra cui Londra, Berlino, Madrid, Parigi e Copenaghen facendo riferimento a dati derivanti da diverse ricerche condotte in parte da centri di ricerca privati nazionali, in parte dall'Unione europea. Rispetto invece alla *customer satisfaction* ci baseremo sulle interviste svolte a livello europeo in occasione della preparazione del c.d. Eurobarometro, che hanno indagato circa la qualità della vita avvertita dai cittadini comunitari nelle maggiori aree metropolitane europee, ossia le 28 capitali dell'Unione. Sulla base di queste diverse rilevazioni, e incrociando i risultati da esse forniti, cercheremo di valutare il sistema dei trasporti romano, di individuare i suoi punti di forza e le sue debolezze, traendo le necessarie conclusioni e sollevando quesiti per il futuro. Nella parte iniziale del lavoro opereremo un approfondimento sugli strumenti valutativi, accenneremo brevemente al quadro normativo entro cui tale tipo di servizio viene erogato e vedremo come un efficiente sistema di TPL possa migliorare la qualità della vita dei cittadini sotto diversi punti di vista. Arriveremo dunque al cuore della nostra analisi, ossia alla valutazione vera e propria, che svolgeremo attraverso i suddetti strumenti di ricerca, sino a trarre le nostre conclusioni.

## **1. Gli strumenti della valutazione**

### **1.1. La valutazione: una combinazione di strumenti di analisi**

La valutazione di un servizio pubblico richiede la combinazione di diversi strumenti valutativi, sia quantitativi che qualitativi, in modo da operare un'analisi a 360°, ed anche in modo da poter estrapolare dal loro utilizzo nozioni significative. È fondamentale in tal senso affidarsi a differenti approcci. Per la nostra analisi ci siamo serviti di strumenti come il *Benchmarking* e la *customer satisfaction*; abbiamo verificato il rispetto di standard e target che l'ente è tenuto a garantire secondo quanto riportato nella c.d. carta dei servizi, ed anche di altri metodi, come l'analisi delle testate giornalistiche che negli ultimi due anni hanno dedicato spazio all'oggetto del nostro studio. Di seguito cerchiamo di conoscere meglio gli strumenti necessari alla nostra valutazione.

### **1.2. La Carta dei servizi e il contratto di servizio**

Un modo che le pubbliche amministrazioni hanno sviluppato nel loro processo evolutivo, al fine di garantire maggiore trasparenza e incentivare l'*accountability* di ogni apparato, è stato quello di individuare standard minimi qualitativi e quantitativi ben precisi, che l'ente erogatore si impegna a rispettare, sulla base delle direttive e degli obiettivi più o meno generali definiti dal vertice politico. A tal fine, in osservanza della dottrina legislativa nazionale e comunitaria, è stata resa obbligatoria la c.d. carta dei servizi per ogni ente pubblico, un documento in cui si definiscono standard di servizio, mission dell'ente ed eventuali sanzioni in caso di non raggiungimento degli obiettivi. Stando a quanto riportato sul sito del Dipartimento della Funzione Pubblica "l'introduzione della Carta dei servizi come strumento di tutela per i cittadini si ha con la Direttiva del presidente del Consiglio dei ministri del 27 gennaio 1994 "Principi sull'erogazione dei servizi pubblici". Nella Carta dei Servizi l'Ente dichiara quali servizi intende erogare, le modalità e gli standard di qualità che intende garantire e si impegna a rispettare determinati standard qualitativi e quantitativi, con l'intento di monitorare e migliorare la qualità del servizio offerto. Di seguito alcuni dei principi fondamentali dettati dalla Direttiva che sono alla base dell'erogazione dei servizi:

- il principio dell'uguaglianza, per cui tutti gli utenti hanno gli stessi diritti;
- deve essere garantita la parità di trattamento sia fra le diverse aree geografiche, sia fra le diverse categorie o fasce di utenti;
- i servizi devono essere erogati in maniera continua e regolare, e ove sia consentito dalla legislazione, gli utenti hanno diritto di scegliere l'ente erogatore;
- gli utenti devono essere trattati con obiettività, giustizia ed imparzialità;

- il diritto alla partecipazione del cittadino deve essere sempre garantito, come deve essere garantita l'efficienza e l'efficacia dell'ente erogatore.

La Carta dei Servizi non è una semplice guida ma è un documento che stabilisce un “patto”, un “accordo” fra soggetto erogatore del servizio pubblico e utente basato su:

- indicazione e definizione degli standard e della qualità del servizio;
- semplificazione delle procedure anche tramite l'informatizzazione;
- costruzione degli elementi che strutturano il pacchetto dei servizi
- promozione del servizio e informazione del servizio, verifica del rispetto degli standard del servizio;
- predisposizione di procedure di ascolto e *customer satisfaction*, di semplice comprensione e di facile utilizzazione;
- in caso di disservizio, il diritto alla tutela esercitabile mediante lo strumento del reclamo e dell'eventuale ricorso all'istituto del Difensore Civico;
- coinvolgimento e partecipazione del cittadino-utente alla definizione del progetto.

Il contratto di servizio è anch'esso previsto sia dalla normativa nazionale che da quella comunitaria, ed è indicato come l'unico strumento legislativo a disposizione degli enti pubblici per assegnare ad un operatore il diritto di esclusiva all'erogazione di un servizio. A fronte della concessione di tale diritto l'operatore deve rispettare gli obblighi derivanti dal contratto, che possono riguardare standard di servizio, tetti tariffari, target da raggiungere. Il contratto, può anche predisporre eventuali sanzioni in caso di mancato adempimento degli obblighi da parte dell'operatore. In esso si deve sempre indicare la durata del rapporto, che secondo il d.lgs. 422/1997 non può superare i 9 anni. Al fine di verificare il rispetto degli impegni presi nei suddetti documenti ci serviremo delle operazioni di monitoraggio poste in essere dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale (ASPL), agenzia istituita nel 2002 proprio allo scopo di controllare l'operato degli apparati pubblici e delle aziende municipali romane.

### **1.3. Il *Benchmarking***

Uno strumento molto utile nel campo della valutazione dei servizi pubblici è sicuramente il *benchmarking*. Questo strumento, sviluppatosi nell'ambito dell'economia aziendale, serve ad individuare le *best practices* poste in essere nel processo produttivo da imprese considerate virtuose. Il lavoro di *benchmarking* viene commissionato, da un'azienda che ritiene di dover migliorare le proprie pratiche produttive, ad un gruppo di esperti che analizza e studia il processo produttivo di una seconda azienda, considerata più virtuosa, individuando determinate fasi che la prima, ispirandosi alla seconda, deve migliorare, e definendo standard e

obiettivi cui essa deve tendere per migliorare efficacia ed efficienza. Nell'ambito del settore pubblico, tale tecnica è stata mutuata per le operazioni di valutazione della performance, in particolare per verificare i risultati dell'azione di un determinato apparato amministrativo in due istanti di tempo differenti (ad esempio un arco di tempo annuale) o per paragonare le sue pratiche amministrative, con un apparato omologo operante in un'altra regione o in un altro Stato. Nel nostro caso studio si compareranno alcuni aspetti del servizio di TPL offerto da ATAC spa, con quello di altre grandi aziende per la mobilità operanti in contesti urbani simili. Nello specifico per la nostra analisi ci siamo serviti di diversi studi che hanno comparato alcuni aspetti del servizio di trasporto pubblico erogato nelle maggiori capitali dell'Unione.

### 1.3. La *customer satisfaction*

La *customer satisfaction* (CS) è uno strumento che offre spunti diversi per la valutazione, sfruttando il punto di vista diretto di utenti, cittadini e stakeholder. La misurazione della soddisfazione degli utenti si afferma durante gli anni '80 nell'ambito della dottrina del *New public management*, dottrina che avvierà un grande processo di riforma della pubblica amministrazione che partirà dai paesi anglosassoni per diffondersi al resto del mondo. A partire dai 2000 si parla invece di *customer satisfaction management* (CSM) ossia un concetto più ampio della semplice CS: il livello di soddisfazione dell'utenza non è più solo un indice utile alla comprensione della qualità del servizio offerto, ma è il punto di partenza a partire da cui sviluppare e potenziare il servizio stesso. È con il D. Lgs 150/2009, che ha introdotto il c.d. ciclo di gestione della performance, che il legislatore ha previsto alcune delle operazioni spettanti alla pubblica amministrazione che si riferiscono al CSM. In particolare all'art.8 co.1 lettere c) e) e g): il Sistema di misurazione e valutazione della performance organizzativa concerne: c) la rilevazione del grado di soddisfazione dei destinatari delle attività e dei servizi anche attraverso modalità interattive; e) lo sviluppo qualitativo e quantitativo delle relazioni con i cittadini, i soggetti interessati, gli utenti e i destinatari dei servizi, anche attraverso lo sviluppo di forme di partecipazione e collaborazione; g) la qualità e la quantità delle prestazioni e dei servizi erogati". La nostra analisi a livello di *customer satisfaction* verterà sui dati raccolti da due indagini, condotte rispettivamente dall'ASPL e dall'Unione Europea in occasione delle interviste per la stesura del c.d. Eurobarometro

1

---

<sup>1</sup> L'Eurobarometro è uno studio svolto dalla Commissione Europea, o da altre istituzioni dell'Unione, per indagare su specifiche tematiche o su determinati gruppi sociali. Esistono 4 tipi di Eurobarometro; quello preso in considerazione nel nostro studio è il Flash Eurobarometro 2016 basato su circa 40.000 interviste faccia a faccia svolte in ogni Paese.

## 2. TPL, quadro normativo

### 2.1. Le fonti che regolano il settore

Quella del TPL è una materia molto complessa, riconnessa a numerosi diritti e regolata da diverse fonti legislative. Il legislatore nazionale è intervenuto più volte cercando di innovare il settore, spesso ottenendo, mediante l'iperproduzione legislativa, l'effetto opposto. Riguardo alla materia dei servizi pubblici, dunque anche in ambito di TPL, si sono susseguite diverse riforme nazionali, un referendum abrogativo (dell'art. 23-bis del decreto legge n. 112 del 2008, decreto che dettava in modo esaustivo la disciplina dei servizi pubblici locali) e anche alcune sentenze della Corte costituzionale volte a dirimere controversie tra Stato e regioni. Il TPL è inoltre un tipo di servizio c.d. economicamente rilevante, ossia tale da permettere ad eventuali fornitori privati di conseguire utili mediante la sua erogazione, ed è perciò un settore che è stato fortemente influenzato anche dalla dottrina europea. Nonostante ciò, i suoi forti tratti solidaristici e sociali<sup>2</sup>, hanno portato ad un suo assoggettamento solo parziale alle norme sulla concorrenza. In ambito di normativa europea possiamo dire che l'influenza comunitaria sulle modalità d'erogazione del TPL, è stata in parte esercitata "indirettamente", per esempio dalle direttive volte a regolamentare le procedure di concessione e appalto dei servizi pubblici<sup>3</sup>, o dai regolamenti sulla tutela degli utenti-cittadini<sup>4</sup>. Fondamentale invece con riguardo agli interventi che possiamo definire diretti, il regolamento dell'Unione Europea 1370/2007/CE che prevede la gara come modalità di affidamento principale e consente l'affidamento in house alle condizioni imposte dalla giurisprudenza comunitaria. Per quanto riguarda il versante legislativo nazionale, il quadro normativo di riferimento della materia è dettato dal d.lgs. 422/1997, ossia il decreto attuativo della l.n. 59/1997 la c.d. legge Bassanini. Questo ha rimesso alle Regioni e agli enti locali i maggiori poteri a livello di indirizzo e programmazione del servizio pubblico trasporti, e di individuazione di standard essenziali d'erogazione dello stesso. Nello specifico l'art. 14.2 del decreto stabilisce che nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

- a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;
- b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali [...] in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di

---

<sup>2</sup> Giupponi, Tommaso. "Le frontiere del trasporto pubblico locale, tra competenze normative e situazioni giuridiche soggettive. Verso un "diritto alla mobilità"? Intervento al seminario "Trasporti e servizi pubblici locali alla luce della giurisprudenza costituzionale", Università di Catania, Facoltà di Giurisprudenza, Corso Jean Monnet 2014/2015 "Servizi pubblici, diritti fondamentali e costituzionalismo europeo", 8 maggio 2015.

<sup>3</sup> Direttive nn. 24/2014 e 25/2014.

<sup>4</sup> Regolamento n. 1831/91

assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

Per quanto riguarda invece gli standard minimi da garantire agli utenti, il decreto prevede, al comma successivo dello stesso articolo, che le regioni predispongano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, al fine di definire:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

L'articolo 7 co. 1 prevede invece che le Regioni debbano delegare agli enti locali “tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale”. Per quanto riguarda l'affidamento del servizio, questo avviene secondo le previsioni della suddetta direttiva europea 1370/2007 e del contenuto del decreto Burlando, dell'art. 61 Legge 99/2009 e dell'art 4 bis Legge 102/2002. Le modalità di affidamento possono essere le seguenti:

- Affidamento con gara: più della metà dei servizi di trasporto in Italia è affidato mediante procedure ad evidenza pubblica; per ciò che attiene gli appalti le procedure per la loro assegnazione sono quelle prescritte nel codice degli appalti;
- Partenariato pubblico-privato (PPP): sono forme di cooperazione tra soggetti pubblici e privati per la gestione di infrastrutture o l'erogazione di servizi pubblici. I privati partecipano ad una parte del finanziamento e sono coinvolti nel rischio. Esistono due forme di partenariato: una forma contrattuale, in cui le due parti regolano mediante contratto le condizioni del loro rapporto impegnandosi reciprocamente; una forma istituzionalizzata, in cui la cooperazione si sostanzia mediante un soggetto giuridico distinto come una società di capitali mista;
- Affidamento in house: è un affidamento del servizio in assenza di gara e può avvenire solo a certe condizioni. Queste sono la capacità dell'ente appaltante di esercitare sul soggetto affidatario un “controllo analogo” (ossia uguale a quello che esercita sui propri uffici), e la partecipazione dell'ente

affidante alle decisioni chiave relative alla gestione del servizio. L'affidamento in house non può avvenire mai a favore di una società mista, dev'essere a totale partecipazione pubblica. Secondo la legge nazionale gli enti che optano per tale modalità di affidamento devono affidare tramite gara pubblica almeno il 10% del servizio;

- Affidamento diretto sottosoglia: l'ente appaltante, se l'importo dell'appalto non supera i 40.000 €, lo può affidare senza gara a sua discrezione;
- Affidamento diretto d'emergenza.

È opportuno inoltre riportare quanto previsto dall'art. 4 bis del D.L. 1° luglio 2009, n. 78, introdotto dalla legge di conversione n. 102 del 3 agosto 2009, che pone l'obbligo, per gli enti che decidano di effettuare un affidamento in house, di assegnare tramite gara almeno il 10% dei servizi di TPL in questione, a soggetti su cui non esercitano il suddetto "controllo analogo". Vediamo come viene finanziato il sistema dei trasporti pubblici. Il TPL, è ancora per lo più garantito mediante trasferimenti pubblici. L'avvento del "federalismo fiscale", ha ridefinito in parte le modalità di assegnazione dei finanziamenti, segnando il passaggio dal c.d. criterio della spesa storica, secondo cui i fondi venivano stanziati sulla base dei costi sostenuti dall'amministrazione nell'esercizio dell'anno precedente, a quello dell'individuazione di costi e fabbisogni standard. Quest'ultimo sistema, si basa sulla definizione di costi e standard di servizio, individuati sulla base delle performance delle amministrazioni più virtuose, anche se con le necessarie "correzioni" volte a garantire un livello minimo di servizio su tutto il territorio nazionale. La situazione attuale a livello nazionale vede gli introiti derivanti dall'offerta TPL coprire circa il 30% dei costi totali del servizio, mentre il 60% sono coperti da trasferimenti regionali e dalla destinazione di una quota dell'accisa sulla benzina. Poco meno del 10% deriva infine dagli enti locali. Importante segnalare l'istituzione nel 2013 dell'Autorità di regolazione trasporti, con il compito di stabilire "i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori" e "le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta"<sup>5</sup>. Per quanto riguarda Roma, il servizio di TPL è per l'80% affidato in house ad ATAC S.p.a. sino al 2019, mentre il 20% a Roma Tpl sino al 2017. ATAC eroga servizio ferroviario, tranviario, su gomma e di metropolitana, mentre Roma Tpl il servizio bus di periferia. Roma servizi per la mobilità è, invece, l'azienda partecipata municipale che si occupa della pianificazione e del monitoraggio del servizio insieme alle altre aziende erogatrici.

---

<sup>5</sup>Cfr. l'art. 37.2 lett. b) e d) del d.l. n. 201/2011, convertito in legge n. 214/2011, così come modificato dalla legge n. 27/2012

### **3. L'importanza del Trasporto pubblico locale**

#### **3.1. L'influenza del TPL sulla vita di una comunità**

Il servizio di TPL, oltre ad essere una delle maggiori voci di spesa al livello di erario pubblico nazionale, è un fattore fondamentale per la vita dei cittadini sotto diversi aspetti. Nel caso di grandi aggregati urbani come Roma, l'impatto positivo di un efficiente servizio di trasporto, o viceversa negativo di un servizio inefficiente, è amplificato e quanto mai influente sulla qualità della vita avvertita dai cittadini e sul funzionamento delle istituzioni pubbliche e private della città. L'uso su larga scala del mezzo privato da parte dei cittadini di una comunità, può essere infatti causa di esternalità negative. Un'esternalità negativa, è un effetto negativo che un soggetto tramite la sua azione, in questo caso l'uso del mezzo privato, esercita involontariamente sull'attività di un altro o di altri soggetti. Per attività si intendono attività economiche, ma anche altre che possiamo definire sociali, come il semplice godimento di un ambiente cittadino poco inquinato a livello acustico o a livello di emissioni. Se in una città non vi è un adeguato sistema di TPL, i cittadini ricorreranno con maggiore frequenza all'uso dei mezzi privati, concorrendo a generare una serie di esternalità negative. Roma, secondo i dati presentati da Legambiente durante il convegno "Mobilità In-sostenibile, obiettivi pubblici e ruolo dei privati per cambiare la situazione delle città italiane" del luglio 2017, risulta maglia nera per possesso di mezzi privati, pari a 670 ogni mille abitanti. A fronte di questo record negativo, sempre secondo il dossier di Legambiente, l'offerta di trasporto pubblico nella capitale è in diminuzione, con una contrazione del 6% registrata tra 2005 e 2015. Le implicazioni derivanti da questi dati, e in genere dall'erogazione di un efficiente servizio di TPL sono numerose. Vediamo le più importanti a livello ambientale, economico e sociale.

#### **3.2. I benefici ambientali: minore inquinamento atmosferico**

Gli effetti positivi sull'ambiente, che chiameremo esternalità ambientali positive, derivanti da un efficiente sistema di TPL e da un maggiore utilizzo dei mezzi pubblici rispetto a quelli privati, sono principalmente due: la riduzione dell'inquinamento atmosferico e la riduzione dell'inquinamento acustico. Il livello di inquinamento atmosferico all'interno di un'area metropolitana è misurabile attraverso il monitoraggio di alcuni indici relativi alla presenza di sostanze tossiche nell'aria. La presenza di tali sostanze in misura eccedente le soglie previste per legge, procurano danno alla salute dei cittadini. *L'inquinamento atmosferico* consiste infatti in un'alterazione delle condizioni naturali dell'aria, dovuta alle emissioni dei gas di scarico di autoveicoli, caldaie, centrali elettriche, fabbriche, impianti di incenerimento. Le sostanze inquinanti più diffuse in atmosfera sono il biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), gli ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), il monossido di carbonio (CO), l'ozono, il

benzene, gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), le polveri (soprattutto il particolato di diametro inferiore a 10 milionesimi di metro, il Pm10) e il piombo. Uno dei principali responsabili dell'inquinamento da Pm10 è proprio il traffico urbano: i trasporti stradali, infatti, producono più di un quarto del totale delle emissioni. E la metà circa degli ossidi di azoto, del monossido di carbonio e del benzene presenti nell'aria delle città<sup>6</sup>.

**Tabella 1:**

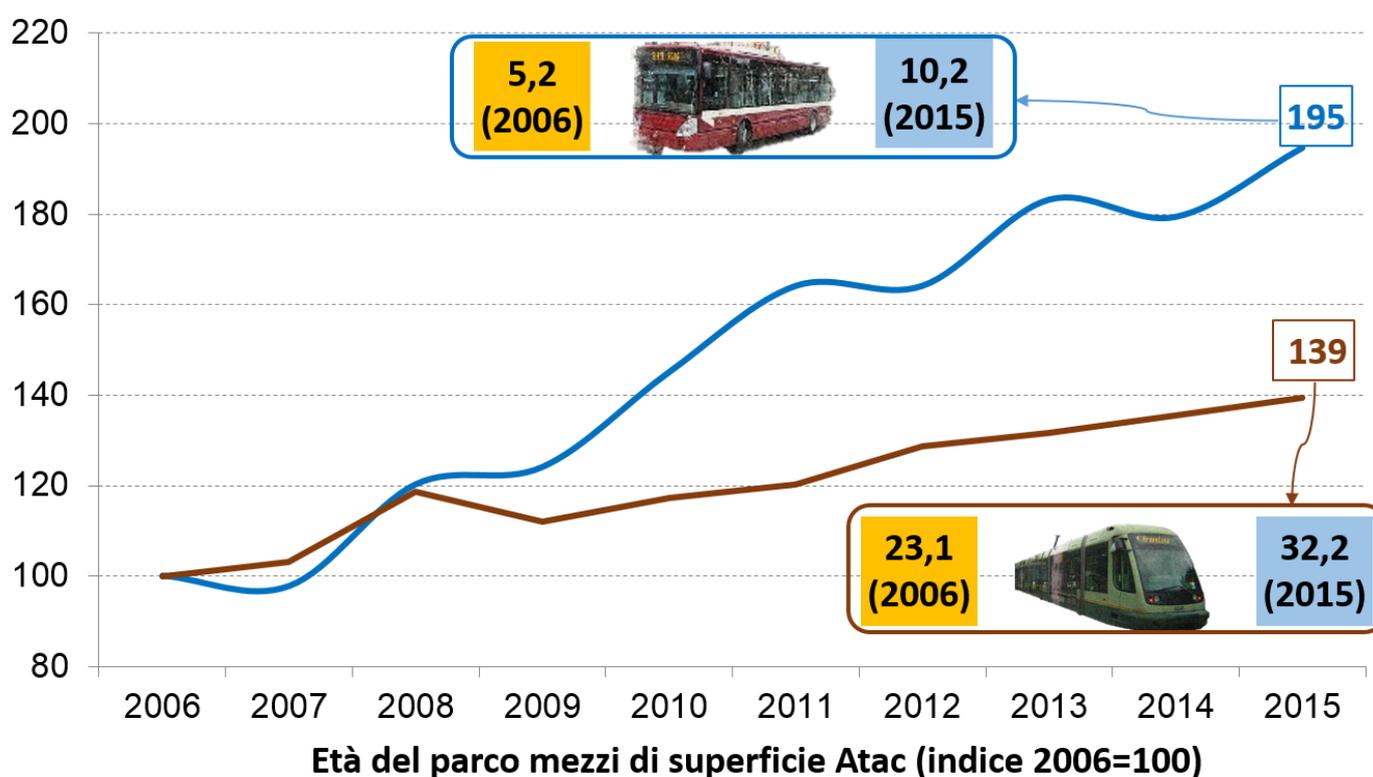
*La classifica dei capoluoghi di provincia che hanno superato con almeno una centralina urbana la soglia limite di polveri sottili in un anno; il D.lgs. 155/2010 prevede un massimo di 35 giorni/anno con concentrazioni superiori a 50 µg/m<sup>3</sup>*

<b>n.</b>	<b>Città</b>	<b>Centralina peggiore</b>	<b>Superamenti 2016</b>
1	Torino	Grassi	89
2	Frosinone	Frosinone scalo	85
3	Milano	Pascal Città Studi	73
4	Venezia	V. Tagliamento (TU)	73
5	Vicenza	VI - Quartiere Italia (BU)	71
6	Asti	Baussano	71
7	Alessandria	D'Annunzio	69
8	Padova	PD - Arcella (TU)	68
9	Treviso	Strada S.Agnese	68
10	Pavia	Piazza Minerva	67
11	Mantova	Piazza Gramsci	65
12	Brescia	Villaggio Sereno	65
13	Cremona	p.zza Cadorna	64
14	Monza	via Machiavelli	61
15	Como	Viale Cattaneo	60
16	Terni	Le Grazie	59
17	Napoli	NA09 Via Argine	58
18	Bergamo	via Garibaldi	53
19	Verona	S. Bonifacio	53
20	Lodi	Viale Vignati	51
21	Rimini	Flaminia	51
22	Vercelli	Gastaldi	50
23	Benevento	Campo Sportivo	45
24	Piacenza	Giordani-Farnese	45
25	Palermo	Di Blasi	44
26	Avellino	AV42	43
27	Rovigo	Centro (TU)	42
28	Reggio Emilia	Timavo	42
29	Roma	Tiburtina	41
30	Modena	Giardini	40
31	Novara	Verdi	40
32	Trieste	Stazione via S.Lorenzo in S.	38
33	Ferrara	Isonzo	36

*Fonte: elaborazione Legambiente su dati Arpa 2016. Note: Il numero di superamenti si riferisce al valore registrato dalla centralina urbana peggiore presente nella città.*

<sup>6</sup> <https://www.legambiente.it/temi/inquinamento/inquinamento-atmosferico>

Nonostante i dati derivanti dalle attività di monitoraggio eseguite da Legambiente e Arpa, mostrino come la capitale, almeno per quanto riguarda le polveri sottili, sia solo di poco oltre la soglia definita per legge, ciò non toglie che sia necessario abbassare il livello d'inquinamento atmosferico a Roma rispetto al livello attuale. Le emissioni legate all'uso dei mezzi a motore sono infatti correlate al tipo di mezzo utilizzato, al carburante e all'anzianità del mezzo. Si comprende immediatamente come un solo bus, o una sola corsa metro, riescano a soddisfare il bisogno di mobilità di un elevato numero di cittadini, evitando che questi ricorrendo a mezzi privati concorrano ad un aumento delle emissioni. Dunque l'esistenza di un sistema di TPL in grado di soddisfare la domanda degli utenti, permetterebbe un minore ricorso ad auto e moto, facendo in questo modo diminuire nel lungo periodo il rapporto mezzi privati/cittadini a Roma, attualmente tra i più elevati in Europa. L'obsolescenza dei bus romani, così come emerge dagli studi dell'ASPL, è un altro fattore che incide negativamente sulle emissioni e sul quale è possibile intervenire mediante un rinnovamento del parco mezzi.

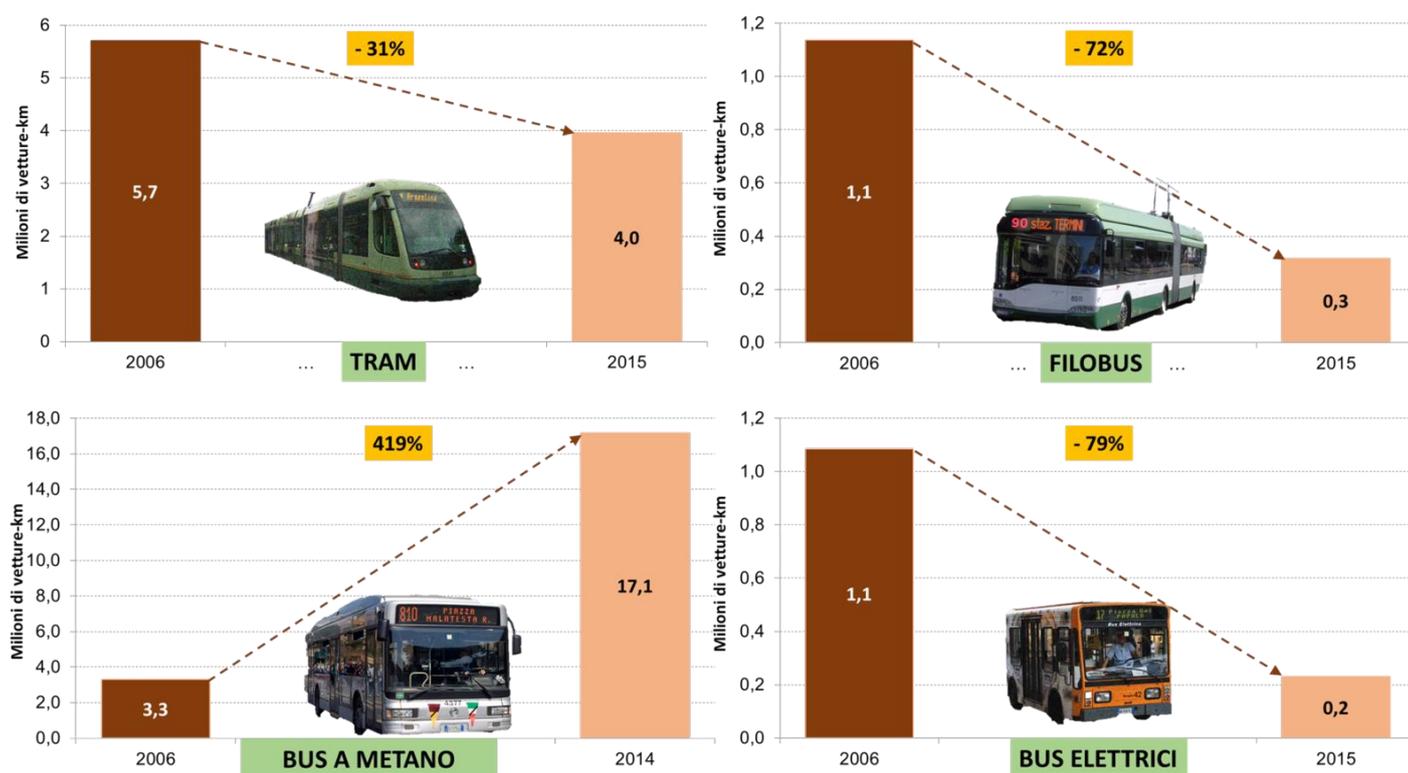


Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

L'età media degli autobus ATAC è infatti di 10,2 anni (dato 2015), ben oltre la media europea di 7 (fonti dati ASSTRA<sup>7</sup>), in crescita del 95% a partire dal 2006. Altro dato preoccupante a livello di inquinamento atmosferico riguarda la diminuzione dell'offerta di trasporto via tram, filobus e bus elettrici.

<sup>7</sup> Associazione trasporti, è l'associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private.

Figura 1 – Andamento offerta vett/km di tram, filobus, bus a metano e elettrici, 2006-2015.



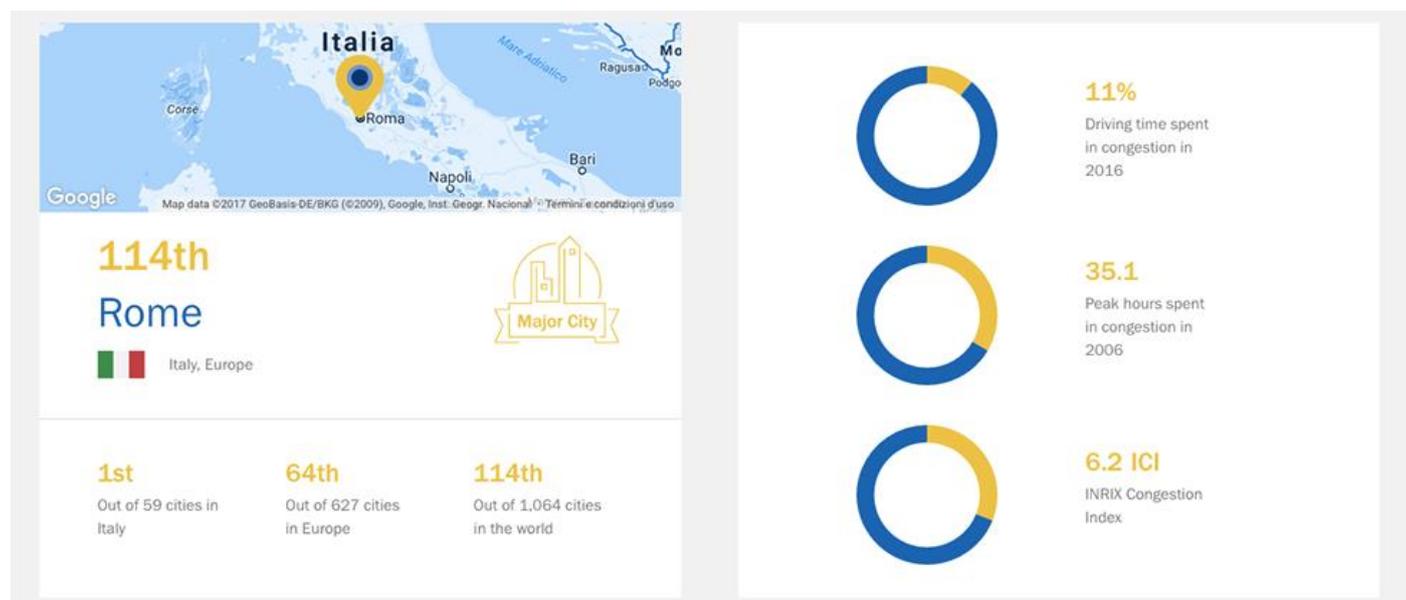
Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

La contrazione in assoluto più marcata a livello di vetture-km offerti è quello relativo ai tram, con una diminuzione di quasi 2 milioni di vetture-km; significative anche il minore ricorso all'offerta di vetture-km mediante bus elettrici e filobus. A fronte di questa riduzione, è positivo l'aumento notevole dell'offerta di trasporto via bus a metano, pari in valore assoluto a + 14 milioni di vetture-km rispetto al dato iniziale del 2006.

### 3.3. Le esternalità ambientali positive: minore inquinamento acustico

Autobus datati non comportano solo maggiori emissioni, bensì anche maggior rumore, dunque il rinnovamento del parco mezzi gioverebbe anche sotto il punto di vista dell'inquinamento acustico. Rispetto a quest'ultimo problema, spesso meno in risalto rispetto ad altri fattori inquinanti, vi è da dire che esso è in buona parte dovuto

al traffico cittadino, e alla circolazione di mezzi leggeri e pesanti. Secondo l'azienda statunitense INRIX<sup>8</sup>, specializzata nella rilevazione del traffico stradale mediante la raccolta di dati anonimi e aggregati prodotti da strumenti come navigatori satellitari e smartphone, Roma è la città più trafficata d'Italia e al 114esimo posto a livello mondiale. Secondo i dati dell'azienda, circa l'11% del tempo trascorso in auto per le strade della capitale, viene trascorso imbottigliati nel traffico. La seconda città italiana per traffico a livello nazionale è invece Milano, al 132esimo posto a livello mondiale.



Fonte: INRIX 2016

Secondo un altro studio condotto da GfK<sup>9</sup> e promosso da Amplifon in 20 dei maggiori centri urbani italiani in occasione della *European Mobility Week*, Roma è quinta tra queste città per inquinamento acustico. Il livello medio di rumore del traffico registrato nella capitale è pari a 86 decibel (dB), valore pericolosamente vicino alla soglia massima di 90 dB fissata dall'Organizzazione mondiale della Sanità (Oms). Secondo l'Oms un livello di rumore da traffico superiore ai 60 dB può portare ad una maggiore diffusione di patologie come insonnia e mal di testa, ad un aumento dell'obesità, ed incrementare del 4% il rischio di mortalità e del 5% il rischio di ictus. Un aumento nell'uso dei mezzi pubblici, specialmente di quelli elettrici è un fattore che è indicato dallo stesso studio come fondamentale nella guerra all'inquinamento acustico.

<sup>8</sup> INRIX è un'azienda statunitense leader nel campo della mobilità urbana tecnologica e intelligente.

<sup>9</sup> GfK è uno dei maggiori centri specializzati nelle ricerche di mercato, esistenti al mondo. Ha sede in Germania.

### 3.4. I benefici economici

I benefici economici derivanti da un efficace sistema di TPL sono molteplici per gli abitanti di un'area metropolitana. L'offerta adeguata di mezzi di trasporto pubblico permette in primis di diminuire il grado di congestione del traffico stradale. Abbiamo visto nei paragrafi precedenti come il traffico impatti negativamente su ambiente e salute dei cittadini. Gli effetti negativi di questo fenomeno sull'economia di una comunità cittadina sono altrettanto incisivi. Il traffico comporta:

- una perdita di tempo che incide negativamente sui costi di privati e aziende;
- un aumento del consumo di carburanti;
- genera costi di manutenzione per la pubblica amministrazione per il maggior livello di usura del manto stradale e delle infrastrutture;

Per ciò che attiene al primo punto, secondo il *TomTom traffic index report*, uno studio del 2015 portato avanti dalla nota compagnia di navigatori satellitari in nelle 14 città italiane più trafficate, le imprese perdono per le ore spese nel traffico 3,23 € al giorno pari a circa 560 milioni di euro all'anno. Tale somma è stata ricavata dall'incrocio dei dati relativi ai veicoli commerciali circolanti nelle suddette città e dal calcolo di una media dei costi giornalieri sostenuti a causa del traffico. Per il nostro studio è utile notare che secondo il report, la città in cui le imprese sono soggette a maggiori costi dovuti alla congestione stradale è proprio Roma, con 218.370.807 € annuali. Sempre rimanendo in tema, uno studio del 2013 dell'Agenzia romana per la mobilità e il trasporto, ha calcolato che gli utenti del servizio di trasporto pubblico perdevano in media 98,8 ore nel traffico, equivalenti ad una perdita secca complessiva superiore ai 2 miliardi di euro, circa 723 euro per cittadino. Per quanto riguarda invece il secondo e terzo punto, l'aumento dell'offerta di mezzi pubblici, che come abbiamo visto all'inizio del nostro studio presenta a Roma un trend decrescente negli ultimi 10 anni, metterebbe sicuramente un freno alla congestione stradale. Si presti attenzione a questi dati ricavati da uno studio del Dipartimento dei Trasporti del Maryland in un report di qualche anno fa: un autobus pieno permette di togliere dalla circolazione circa 60 automobili private, mentre una carrozza ferroviaria o della metro, piene, addirittura 200<sup>10</sup>. Un sistema di TPL capillare ed efficiente valorizza il territorio cittadino anche in altre maniere, che possiamo definire indirette, ad esempio incidendo sul valore degli immobili in caso di vendita o affitto degli stessi.

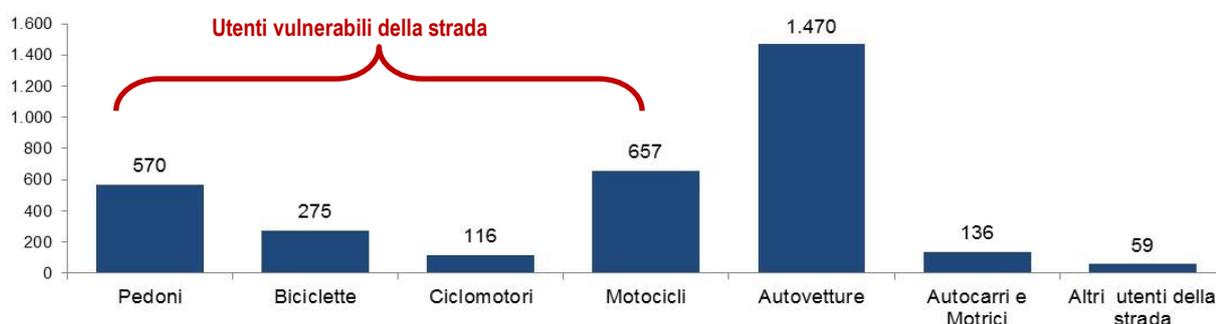
---

<sup>10</sup> The Future of Transit in Maryland: One Million Riders a Day by the Year 2020

### 3.5. I benefici sociali

Per ciò che attiene i benefici sociali derivanti dall'erogazione servizio di TPL, ci preme principalmente metterne in evidenza due, relativi rispettivamente alla sicurezza stradale e al diritto alla mobilità. Sotto il punto di vista della sicurezza stradale, è necessario sottolineare come il mezzo privato sia di gran lunga più pericoloso del mezzo pubblico. Pur tenendo conto del numero maggiore di mezzi privati, circolanti rispetto a tram, bus e metro, il numero di incidenti mortali che coinvolge la prima categoria di mezzi, stando ai dati 2016 rilasciati dall'Istat, è molto più elevato.

**FIGURA 13. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA** (a). Anno 2016, valori assoluti.



Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

Sono inclusi nella categoria Altri utenti della strada: Autobus o filobus in servizio urbano, Autobus di linea o non di linea in extraurbana, Tram, Macchine agricole, Motocarri e motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli ignoti perché datati alla fuga, Quadricicli.

Come è possibile notare dal grafico, il numero di morti in Italia nel 2016 per incidente stradale, se si raggruppano le categorie autovetture, motocicli e ciclomotori, è pari a 2243. Nella categoria altri utenti della strada, in cui sono compresi anche i mezzi pubblici, il numero dei morti è pari a 59. Questo grafico, pur non potendo essere assolutamente indicativo, dato che i mezzi privati in circolazione, soprattutto a Roma come abbiamo visto, sono in numero molto maggiore, rende comunque l'idea di quanto i mezzi privati siano pericolosi rispetto ai pubblici. Focalizziamoci adesso sull'oggetto della nostra tesi, ossia il TPL offerto dall'amministrazione comunale romana. Roma nel 2016 come è possibile evincere dalla tabella successiva ha fatto registrare un numero elevatissimo di incidenti stradali ossia 13.689. Questo è il dato più alto in Italia ma al tempo stesso relativo al comune di gran lunga più popoloso a livello nazionale. Dato invece più significativo è l'alto tasso di mortalità per incidente stradale ogni 100.000 abitanti, che vede la capitale al quarto posto tra le 14 città metropolitane, con un valore di 5,5, un punto esatto sopra la media nazionale pari a 4,5.

**INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E VITTIME PER CATEGORIA DELLA STRADA NELLE CITTÀ METROPOLITANE. Anni 2016 e 2015, valori assoluti, tasso di mortalità per 100.000 abitanti, variazione percentuale 2016/2010**

CITTÀ METROPOLITANE	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso di mortalità 2016 (b)	Tasso di mortalità 2015 (b)	Variazione % totale morti 2016/2010 (c)
	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti			
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015			
Torino	4.578	4.686	51	53	1.156	1.234	44	43	4,2	4,2	-25,2
Genova	4.669	4.754	16	33	432	460	5	11	5,1	2,4	-54,3
Milano	12.453	12.310	72	75	1.707	1.735	40	42	3,6	3,5	-20,6
Venezia	1.621	1.545	24	33	830	812	32	26	6,9	6,5	-18,8
Bologna	2.826	2.703	29	30	1.072	1.091	37	34	6,4	6,6	-23,3
Firenze	4.219	4.068	31	38	1.053	956	17	21	5,8	4,7	-39,2
Roma	13.689	13.704	144	160	2.915	2.866	90	78	5,5	5,4	-19,6
Napoli	4.364	4.069	67	53	776	803	24	33	2,8	2,9	-6,2
Bari	2.491	2.621	24	13	1.073	1.035	51	48	4,8	5,9	33,9
Reggio di Calabria	573	638	9	9	395	319	19	17	4,7	5,0	-26,3
Palermo	2.548	2.405	29	18	420	447	20	26	3,5	3,8	-29,0
Messina	987	893	14	10	339	287	8	17	4,2	3,4	-21,4
Catania	2.254	2.176	28	39	473	435	10	14	4,8	3,4	-44,1
Cagliari	881	853	10	7	236	243	5	11	4,2	3,5	-61,5
<b>Totale</b>	<b>58.153</b>	<b>57.425</b>	<b>548</b>	<b>571</b>	<b>12.877</b>	<b>12.723</b>	<b>402</b>	<b>421</b>	<b>4,5</b>	<b>4,3</b>	<b>-23,0</b>

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi. (b) Tasso di mortalità stradale per 100.000 abitanti. (c) La variazione per l'anno 2015 rispetto all'anno 2010  $((M^{2016}/M^{2010})-1)*100$  ; il simbolo "-" indica : nessun caso o nessuna variazione.

Fonte: Istat

Veniamo infine a parlare di quanto il TPL sia fondamentale affinché tutti i componenti di una comunità cittadina, soprattutto le fasce più deboli, possano esercitare il proprio diritto alla mobilità. Spostarsi usufruendo di mezzi pubblici è infatti più conveniente di spostarsi mediante mezzo privato, permettendo all'utente di risparmiare soldi per carburante, parcheggi, ed altre spese legate a manutenzione di medio-lungo periodo del mezzo privato. È inoltre importante sottolineare che diversi utenti, come ad esempio gli anziani o gli studenti universitari, spesso non possono in nessun modo usufruire di un mezzo privato, dovendo fare totale affidamento sul TPL.

## **4. La legislazione sul trasporto pubblico nelle diverse realtà nazionali**

### **4.1. Una comparazione a livello europeo**

Nei prossimi paragrafi opereremo una comparazione riguardante diversi aspetti del TPL in alcune delle maggiori capitali europee, facendo anche riferimento alle aziende erogatrici del servizio in questione, cercando di individuare le *best practices* a livello dell'Unione. Le città e le aziende erogatrici comprese nella nostra analisi sono sette:

- ATAC-Agenzia per la mobilità, di Roma
- TRASPORT FOR LONDON, di Londra
- VDV-BVG, di Berlino
- MOVIATRAFIK-Comune di Copenaghen di, Copenaghen
- CRTM, di Madrid
- WIENER LINIEN, di Vienna
- RATP, di Parigi

Ci concentreremo nella prima parte del capitolo su alcune caratteristiche inerenti al livello normativo e istituzionale che contraddistinguono l'erogazione del servizio nelle diverse realtà nazionali e cittadine, salvo per il caso romano già esaminato in precedenza. Vedremo dunque le caratteristiche demografiche e geografiche delle diverse città traendone diversi spunti. Entreremo dunque nel cuore dell'analisi di *benchmark* analizzando come le diverse capitali hanno deciso di erogare l'offerta di TPL, preferendo in alcuni casi il trasporto su gomma, in altri un sistema di metropolitana capillare o in altri ancora un'articolata rete di binari tramviari. Verificheremo dunque il bacino di utenti che questi riescono a servire, e come, ossia attraverso quali infrastrutture. Passeremo infine al vaglia le gestioni finanziarie delle diverse aziende, comparando costi, ricavi, e personale impiegato.

### **4.2. Il Trasporto pubblico in Germania**

Il trasporto pubblico in Germania è stato decentralizzato, o meglio regionalizzato, in osservanza della dottrina comunitaria, attraverso una legge del '93, la "*Regionalisierungsgesetz*", sulla base della quale ai *Länder* a partire dal 1996, spetta l'erogazione del servizio di TPL. Nella disciplina ed erogazione di tale servizio, intervengono dunque tre diversi livelli istituzionali: Il governo federale, il livello regionale, ossia dei *Länder*,

e quello municipale. Le tre città di Berlino, Amburgo e Brema godono sia dello status di *Länder* che di quello di municipi, e si occupano sia dell'erogazione del TPL che del trasporto a livello regionale. La legge tedesca distingue tra il trasporto di lunga-distanza e quello di non lunga-distanza, ossia regionale e locale: il primo, ossia il trasporto nazionale, dev'essere finanziato mediante il ricavo dei biglietti, il secondo tipo di trasporto è invece sussidiato dallo stato federale, come servizio di pubblica utilità, e deve essere accordato mediante contratto di servizio<sup>11</sup>. La norma sul trasporto dei passeggeri tedesca (*Nahverkehrsgesetze*), è quella che individua le autorità competenti in ogni *Land* a gestire il servizio. Le Autorità che gestiscono i servizi metro, bus e tram, sono nella maggior parte dei casi, città o contee. Sempre tale norma, risulta ulteriormente importante perché individua le regole per il cofinanziamento pubblico. Le Autorità locali si avvalgono, per definire l'organizzazione del servizio, dei c.d. piani di trasporto passeggeri, che stabiliscono condizioni e regole generali, cui i soggetti erogatori dovranno attenersi. Il servizio c.d. di *Light rail*, ossia di tram e metro, è regolato dalla "*BOStrab*", che in particolare stabilisce requisiti di mezzi e servizio da erogare cui operatori pubblici e privati devono attenersi<sup>12</sup>, mentre il servizio su gomma è regolato dalla "*BOKraft*". Per ciò che attiene l'affidamento del servizio metro, bus e tram, nelle città più grandi questo avviene per via diretta, a favore di operatori locali; anche alcune contee e città minori optano per questo tipo di soluzione. Il trasporto regionale su strada vede invece la presenza di numerose aziende private nazionali e internazionali, che ricevono in affidamento il servizio secondo le modalità previste dalla Direttiva 2004/18/EC o dal Regolamento 1370/2007. L'affidamento del servizio ferroviario invece avviene per gara, e i costi per l'utilizzo e lo sfruttamento delle infrastrutture ricadono sugli operatori che erogano il servizio. Tali costi devono essere uguali per tutte le aziende partecipanti alla gara. A ciascun operatore privato viene richiesto il possesso di una licenza rilasciata dall'autorità locale competente. Infine nel contratto di servizio che ogni azienda va a stipulare con le autorità locali vengono stabiliti durata del contratto, solitamente 15 anni, e quota di cofinanziamento pubblico, ripartita tra Governo federale, *Länder*, e autorità locali stesse. Per quanto riguarda Berlino, l'azienda che controlla ed eroga la maggior parte del servizio di trasporto è la *Berliner Verkehrsbetriebe* (BVG). Questa, che controlla anche la metropolitana berlinese (la *U-Bahn Berlin*), gestisce un servizio di 10 linee metro, 22 rotte tramviarie e 149 linee bus. La BVG fa parte del consorzio *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg* (VBB), controllato dai due *Länder* di Berlino e Amburgo, di cui sono componenti oltre 40 società operanti nella mobilità<sup>13</sup>. Tra queste, è molto importante a livello di TPL berlinese, la *S-Bahn Berlin*, la c.d. ferrovia leggera, un sistema ferroviario suburbano elettrico che circonda la città di Berlino.

---

<sup>11</sup> [https://www.boeckler.de/pdf/wsi\\_pj\\_piq\\_oeenv.pdf](https://www.boeckler.de/pdf/wsi_pj_piq_oeenv.pdf)

<sup>12</sup> <https://www.scribd.com/document/193836312/BOStrab-En-Version-2008#>

<sup>13</sup> <http://www.vbb.de/en/article/about-us/about-vbb/the-company-vbb/7677.html>

### 4.3. Il trasporto pubblico in Danimarca

L'Agenzia Danese di Trasporto e Costruzione si occupa della regolamentazione, della pianificazione e del coordinamento relativo al trasporto pubblico. A tal fine lavora in collaborazione con il gestore della rete infrastrutturale danese, la *Banedanmark*, gli operatori attivi nel settore, e le autorità regionali. L'Agenzia si occupa di regolare tariffe e monitorare che il loro andamento non superi un certo tetto, inoltre con riguardo alla regione di Copenaghen si occupa della ripartizione dei fondi governativi tra le diverse modalità di trasporto<sup>14</sup>. Quanto alle autorità regionali, la Legge sulle Autorità di trasporto, obbliga per il servizio su gomma, le Regioni danesi a scegliere un Ente per la gestione di bus e ferrovie locali. Hovedstad, la regione della capitale Copenaghen, e Zealand, regione attigua, hanno istituito a tal scopo *Moviatrafik*<sup>15</sup>. I Comuni e Regioni danesi, sono responsabili del cofinanziamento dei servizi di trasporto. Il trasporto su gomma viene affidato dalle Autorità regionali ad aziende private mediante gara e contratti di tipo *gross cost*<sup>16</sup>. Regioni e Autorità municipali concordano con gli Enti gestori del trasporto orari e livelli minimi di offerta del servizio. Spetta invece alle aziende che apprestano il servizio stabilire le tariffe, sebbene lo Stato fissi un massimale relativo all'aumento annuo delle stesse. Molti operatori privati sono presenti per erogare il servizio di trasporto via bus; per quanto riguarda l'area territoriale gestita da *Movia* questi sono 19, tra le quali Arriva, un'azienda italiana molto attiva a livello europeo nel settore della mobilità, che con il 41% della gestione del servizio, è il maggiore operatore sul mercato. La rete infrastrutturale metropolitana è gestita dall'ente *Metroselskabet*, fondato nel 2007 di proprietà per il 50% della città di Copenaghen, per il 41,7% dal Governo Danese, e per l'8,3% dalla città di Frederiksberg<sup>17</sup>. Il servizio è invece erogato da *Metroservice s.r.l.* una *joint venture* tra ATM, l'azienda di trasporti milanese, e AnsaldoSTS. Il servizio ferroviario è, come detto, gestito a livello infrastrutturale dall'ente *BaneDanmark*, un'agenzia del Ministero dei trasporti Danese ed il servizio erogato dalla compagnia operativa *Danske Statsbaner* (DSB). In seguito ad alcune fusioni con aziende estere, come il gruppo britannico *Firstgroup*, e successive scissioni, il contratto per il trasporto ferroviario Danese è stato stretto con *DSB Øresund*, ciò che rimane di DSB, e Arriva. Per ciò che riguarda Copenaghen è fondamentale il servizio ferroviario suburbano di S-Tog.

<sup>14</sup> <http://www.trafikstyrelsen.dk/EN/Public-procurement.aspx>

<sup>15</sup> <http://www.emta.com/spip.php?article616&lang=en>

<sup>16</sup> Tipo di contratto secondo cui il rischio industriale, legato ai costi dell'attività, ricade sull'operatore che ottiene l'appalto, mentre il rischio commerciale, quello cioè legato ai ricavi, ricade sull'ente appaltante. L'operatore riceve un compenso in anticipo, contro un certo ammontare di servizio che garantisce di erogare; i ricavi sono gestiti e goduti dall'ente appaltante.

<sup>17</sup> <http://intl.m.dk#!/about+the+metro/about+us/metroselskabet>

#### 4.4. Il trasporto pubblico nel Regno Unito

Il Regno Unito pur essendo uno stato fortemente centralizzato, ha devoluto a Galles, Scozia e Irlanda del Nord tutti i poteri relativi l'organizzazione del servizio di trasporto pubblico<sup>18</sup>. L'organizzazione del TPL nelle aree metropolitane inglesi, a eccezione dell'area di Londra, è demandata alle *Combined Authorities* (CA) e alle *Integrated Transport Authorities* (ITA), degli agglomerati, più o meno numerosi, formati da unità territoriali come le Contee e le Autorità unitarie. A CA e ITA spetta l'organizzazione delle reti di trasporto locale e l'erogazione del servizio; a tal fine queste si servono di propri organi esecutivi chiamati *Passenger Transport Executive* (PTE). Autorità unitarie e Contee mantengono una competenza relativa alla viabilità stradale, alle reti autobus e al servizio di metropolitana leggera. Per quanto riguarda Galles e Scozia, un ruolo speculare a quello di ITA e PTE inglesi, viene svolto rispettivamente da consorzi regionali e partnership regionali. In Irlanda del Nord il TPL è invece di competenza del Dipartimento per lo Sviluppo Regionale. Per quanto riguarda l'area metropolitana di Londra, il TPL è gestito da un organo, la *Great London Authority* (GLA), che ha alla sua testa il sindaco di Londra, eletto direttamente. Sulle attività del primo cittadino londinese vigila un'assemblea di 25 membri, la *London Assembly* anch'essa elettiva, che ha il compito di nominare i membri della GLA<sup>19</sup>. Questa, per gestire la materia del TPL si serve di un'agenzia, la *Transport for London* (TfL); tra i compiti di quest'ultima c'è la programmazione del servizio di trasporto su gomma, il rilascio delle licenze per i taxi, la manutenzione delle autostrade e la gestione della metropolitana di Londra<sup>20</sup>. La TfL riceve i fondi necessari allo svolgimento delle sue operazioni dal Dipartimento dei trasporti. Per ciò che attiene la pianificazione territoriale di lungo periodo in ambito di trasporti pubblici, non esiste una pianificazione unitaria nel Regno Unito. Scozia e Galles, a livello di pianificazione agiscono in maniera simile, ossia mediante una pianificazione multilivello, che vede i governi centrali e le unioni territoriali emanare propri piani. In Scozia viene emanato un documento denominato *National Transport Strategy*, che rappresenta un piano di lungo periodo elaborato all'interno della più generale *Scotland's National Economic Strategy*<sup>21</sup>, cui si affiancano altri documenti strategici, che ognuna delle 7 Regioni scozzesi è tenuta a stilare per la propria area territoriale. Infine il ciclo della pianificazione scozzese si chiude con i *Local Transport Strategy* di competenza delle autorità locali, che vanno rinnovati ogni tre anni. In Galles esistono due livelli di pianificazione: il *National Transport Plan* di matrice governativa<sup>22</sup>, ed i 9 *Regional Transport Plan* stilati dalle autorità locali gallesi<sup>23</sup>, sulla base del quale il Governo centrale eroga i fondi. Per quanto riguarda l'Irlanda del Nord, il governo

<sup>18</sup> [http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.hm-treasury.gov.uk/d/sr2010\\_fundingpolicy.pdf](http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.hm-treasury.gov.uk/d/sr2010_fundingpolicy.pdf)

<sup>19</sup> <http://www.cesos.org/progetti/MATERIALI/SPLCapitali/Testo%20ricerca%20%20SPL%20Capitali%20europee.pdf>

<sup>20</sup> <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/what-we-do?intcmp=2582>

<sup>21</sup> <https://www.transport.gov.scot/our-approach/strategy/national-transport-strategy/#>

<sup>22</sup> <http://gov.wales/topics/transport/planning-strategies/ntp/?lang=en>

<sup>23</sup> <http://gov.wales/topics/transport/planning-strategies/local-transport/?lang=en>

centrale negli ultimi anni ha sostituito un modello di pianificazione regionale dei trasporti con uno centralizzato. Per quanto riguarda invece la pianificazione in Inghilterra, a livello centrale esistono solo le dichiarazioni del Governo centrale che stabiliscono degli obiettivi settoriali, solitamente molto ambiziosi, in ambito di trasporti, sulla base delle quali viene stabilito il finanziamento di risorse a medio termine. Uno strumento di pianificazione di lungo termine a livello centrale esiste solo nell'ambito del trasporto ferroviario: si tratta di un documento emanato con cadenza quinquennale, che vede la collaborazione della *Network Rail* (organo gestore delle infrastrutture ferroviarie pubbliche) dell'industria, dell' *Office of rail and road regulation* (agenzia di regolazione e controllo delle ferrovie e delle strade) e del Dipartimento dei Trasporti, che sulla base del documento stanziava i necessari finanziamenti. A livello locale la pianificazione spetta invece a ITA, Contee e Autorità unitarie, tramite l'emanazione dei *Local Transport Plans* (LTP), previsti nel *Transport Act 2000*<sup>24</sup>. Questi sono documenti emanati con cadenza quadriennale, in cui vengono riportate le priorità di spesa e mediante cui si chiedono i necessari finanziamenti al Governo centrale. La pianificazione per l'area metropolitana di Londra è invece prerogativa del Sindaco. Questo emana la *Major Transport Strategy* (MTS), una strategia di lunghissimo periodo, ossia i seguenti 20 anni, utile da riferimento all'attività della TfL ed anche come target per la valutazione della performance. Vediamo adesso come avviene l'aggiudicazione dei servizi. In Galles, Scozia e Inghilterra (Londra esclusa) per quanto riguarda il trasporto su gomma, gli operatori privati possono agire liberamente in regime di concorrenza, stabilendo tariffe e servizio da offrire. Le autorità di trasporto pubblico pongono in essere procedure concorsuali pubbliche solo per l'offerta di servizi socialmente utili, per la cui erogazione dunque i privati non possono agire di propria libera iniziativa. In accordo con la direttiva europea 1370/2007 le autorità pubbliche in ambito sociale, richiedono alle aziende private di rendere il servizio gratuito per i disabili e gli over 60, a fronte di adeguate compensazioni di provenienza governativa. Le autorità locali di trasporto possono chiedere agli operatori di adeguarsi a certi standard qualitativi, a fronte della possibilità di usufruire di vantaggi come lo sfruttamento delle corsie preferenziali. Secondo la legge in vigore, le autorità locali possono assegnare mediante gara pubblica dei diritti d'esclusiva per il trasporto all'interno di alcune aree. Questo tipo di contratto regolato viene utilizzato ad esempio a Londra per il trasporto su gomma relativo a certe rotte cittadine dal TfL. I contratti sono di tipo *gross cost* e prevedono un sistema di incentivi relativi alla performance e durano solitamente 5 anni con la possibilità di un ulteriore prolungamento biennale in caso di raggiungimento dei target prestabiliti. Procedura di gara pubblica e contratti *gross cost* vengono utilizzati anche per i servizi di ferrovia leggera.

---

<sup>24</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/part/II>

<b>Transport for London</b>	<b>Società appaltatrice</b>
Definisce, organizza e gestisce la gara d'appalto	Definisce un'offerta dettagliata che includa informazioni su orari, personale e turni
Determina le tratte da mettere a gara	Fornisce e mantiene edifici e veicoli
Specifica la frequenza sulle varie linee	Seleziona, forma e gestisce personale adeguato
Stabilisce e monitora gli standard di qualità e sicurezza	Gestisce le operazioni quotidiane sulle linee assegnate
Stabilisce la capienza dei veicoli ed altri standard	È responsabile della manutenzione e del controllo delle linee, del mantenimento della qualità e delle necessarie riparazioni
Stabilisce le tariffe e trattiene i ricavi	È responsabile della vendita dei ticket sui bus
È responsabile del servizio di controllo del pagamento dei ticket	Fornisce a Transport for London – London Buses tutti i dati richiesti, relativamente alla performance ed al servizio erogato
Fornisce le infrastrutture di rete (fermate, stazioni e pensiline) e si occupa della loro manutenzione	
Fornisce staff per la gestione delle emergenze	
È responsabile del marketing dei servizi	
Investe nella rete e in altri progetti infrastrutturali	
Si occupa della raccolta dati per misurare periodicamente l'efficienza del servizio (orari, pulizia, sicurezza, puntualità...)	

Fonte: *Mobilitiamo Roma: la messa a gara del servizio di TPL a Roma: un'alternativa al disastro della gestione ATAC*

La manutenzione dell'infrastruttura utilizzata ricade spesso sui costi degli operatori, altrimenti spetta alla *Network Rail*. Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la maggior parte delle linee è stata privatizzata ed è oggi assegnata per gara tramite contratti *net cost*<sup>25</sup> della durata di 7 anni<sup>26</sup>. La metropolitana di Glasgow e la *London Underground* sono invece aziende pubbliche rispettivamente di una partnership regionale scozzese, la prima, e della TfL, la seconda. Il Dipartimento dei Trasporti Inglese e i consorzi/partnership regionali gallesi e scozzesi sono le stazioni appaltanti assegnatarie dei c.d. contratti di *franchise* (ossia i suddetti contratti di tipo *net cost* assegnati tramite gara pubblica). Quanto detto non vale solo per i servizi ferroviari di *Merseyside* e per la *London Overground*, servizi aggiudicati direttamente dall'ITA di *Merseyside* nel primo caso, ossia *Merseytravel*, e da TfL nel secondo. I servizi in questione vengono erogati in osservanza di un contratto *gross cost* che predispone una serie di incentivi per garantire alti standard qualitativi. Il pagamento di un corrispettivo agli operatori avviene tramite sussidi del Governo o in forma di premio agli stessi, sulla base di quanto specificato dal contratto a livello di profitti conseguibili dai privati. Esiste un limitato numero di servizi offerti liberamente da aziende private, le quali però a fronte del libero accesso alle linee ferroviarie, non hanno diritto

<sup>25</sup> Sono quei contratti in cui sia il rischio industriale che quello commerciale ricadono sull'operatore che eroga il servizio; questo non sarà solo incentivato a contenere i costi relativi, ma anche ad incentivare la domanda e le vendite.

<sup>26</sup> <http://www.cesos.org/progetti/MATERIALI/SPLCapitali/Testo%20ricerca%20%20SPL%20Capitali%20europee.pdf>

a premi o sussidi alcuni. In Irlanda del Nord la maggioranza dei servizi di trasporto pubblico vengono erogati da un'azienda partecipata controllata dal Dipartimento per lo Sviluppo Regionale, la *Northern Ireland Transport Holding Company* (NITHC)<sup>27</sup>. La *Northern Ireland Railways* è invece il soggetto pubblico responsabile per la manutenzione della rete ferroviaria e l'erogazione del servizio<sup>28</sup>. Il servizio di trasporto su gomma è invece erogato da Metro a Belfast e da *Ulsterbus* nel resto del territorio. I servizi di trasporto sono per lo più finanziati dal Governo.

#### 4.5. Il trasporto pubblico in Spagna

Il trasporto pubblico in Spagna viene erogato sulla base della ripartizione di competenze tra diversi livelli amministrativi. Lo Stato è responsabile dell'erogazione del servizio di trasporto via aerea e via mare, del trasporto ferroviario e su strada qualora la tratta oltrepassi il territorio delle Comunità Autonome. Queste, che sono delle unità territoriali di tipo regionale, sono invece competenti in via esclusiva per il trasporto su strada e ferrovia all'interno della propria area, mentre le Autorità locali, sono competenti per trasporto ferroviario e su strada all'interno dell'area municipale o metropolitana. La legge spagnola prevede che ogni municipalità con oltre 50.000 abitanti debba obbligatoriamente erogare il servizio di trasporto, mentre la Costituzione sancisce che il settore pubblico possa occuparsi in via diretta dell'erogazione. Lo Stato sulla base del Reale Decreto Legge 2/2004 del 5 di marzo, finanzia le autorità locali che erogano il servizio di TPL, tramite stanziamenti nel Bilancio Generale dello Stato<sup>29</sup>. Ogni Autorità locale può offrire direttamente, o indirettamente, il servizio di trasporto e, al fine di efficientare l'erogazione del trasporto all'interno del proprio territorio, individuare delle aree metropolitane, ossia delle unità territoriali che comprendano più aree municipali, al fine di non frazionare troppo il servizio. Le Autorità di trasporto pubblico sono state istituite in tutte le Comunità autonome, con competenze in ambito di gestione e organizzazione del servizio e delle infrastrutture. Queste sotto forma di Aziende pubbliche gestiscono tramite contratti i rapporti con gli operatori, prevedendo determinate condizioni di erogazione e concordando quote di finanziamento. Veniamo alle modalità di affidamento del servizio. Per quanto riguarda il servizio ferroviario, in osservanza della normativa europea, la gestione dell'infrastruttura e l'apprestamento del servizio sono state separate. La prima è di competenza della *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* (ADIF), l'erogazione invece spetta a *Renfe operador* (RENFE)<sup>30</sup>; tutte e due le aziende sono pubbliche. RENFE è l'unico operatore ad offrire il servizio ferroviario passeggeri convenzionale, mentre il trasporto ferroviario di merci e turistico sono liberalizzati

---

<sup>27</sup> <https://www.infrastructure-ni.gov.uk/articles/northern-ireland-transport-holding-company>

<sup>28</sup> <http://www.translink.co.uk/Services/NI-Railways/>

<sup>29</sup> <http://www.ice.gov.it/paesi/europa/spagna/upload/091/Spagna%20-%20Finanziamento%20trasporto%20pubblico.pdf>

<sup>30</sup> <http://www.renfe.com/EN/empresa/index.html>

completamente dal 2014. Il servizio ferroviario regionale è integrato a quello nazionale, dunque offerto sempre dallo stesso operatore. Il trasporto su strada a livello regionale e municipale vede invece la compresenza di diverse aziende private, che hanno ottenuto la concessione per gara pubblica, operanti in regime di concorrenza. Nelle maggiori aree metropolitane della penisola iberica il TPL è gestito da aziende pubbliche<sup>31</sup>. Il servizio di TPL a Madrid è gestito, uno dei migliori in Europa, è erogato dall'operatore pubblico Metro de Madrid, mentre il servizio di bus a livello locale dalla municipale Madrid Municipal Transport Company (EMT). Tutte e due queste imprese controllate dal pubblico, fanno parte del Consorzio Regionale dei Trasporti di Madrid, a cui è commissionato dalla Comunità il compito di pianificare il servizio della regione. Nel Consorzio, sono comprese le maggiori realtà pubbliche e private operanti nel settore<sup>32</sup>. Il servizio suburbano e regionale vede invece la compresenza di diversi operatori privati.

#### 4.6. Il trasporto pubblico in Francia

In Francia l'organizzazione del trasporto pubblico, vede lo Stato centrale svolgere un ruolo di controllore e supervisore alla gestione del servizio, che è invece rimessa alla collaborazione delle unità territoriali di livello inferiore. Queste sono le Regioni, i Dipartimenti, ossia divisioni interne alle regioni, e le municipalità. La *Loi d'orientation des transports intérieurs* (LOTI), una legge del 1982, funge da punto di riferimento in ambito normativo per la ripartizione delle competenze tra i diversi livelli territoriali; essa sancisce il diritto di ogni cittadino francese ad usufruire di un servizio di trasporto di qualità e accessibile a livello di prezzo, a fronte di costi adeguati e non sproporzionati per la comunità intera<sup>33</sup>. La LOTI è in vigore in tutto il territorio francese ad eccezione de l'*Île de France*, la Regione che ospita la capitale Parigi. Vediamo come la legge ripartisce le competenze. Alle Municipalità spetta l'offerta del servizio all'interno del territorio urbano. Tale competenza viene solitamente demandata ad entità ricomprendenti più municipi, le *Communautés urbaines* o *Communautés d'agglomération*, che possono essere istituite per occuparsi esclusivamente di trasporto pubblico, o anche di ambiti di materie più estese. Il territorio entro cui la municipalità o queste entità che le raggruppano, organizzano e gestiscono il trasporto è detto *Périmètre de Transport Urbain* (PTU)<sup>34</sup>. Compito dei Dipartimenti è, invece, gestire il servizio di trasporto stradale suburbano, mentre le Regioni hanno competenza per l'offerta di servizio stradale e ferroviario a livello regionale. Sempre la LOTI ha previsto l'introduzione dei *Plans de Déplacements Urbain* (PDU), divenuti obbligatori per tutti i comuni con più di

---

<sup>31</sup> <http://www.ice.gov.it/paesi/europa/spagna/upload/091/Spagna%20-%20Finanziamento%20trasporto%20pubblico.pdf>

<sup>32</sup> <http://www.crtm.es/conocenos.aspx?lang=en>

<sup>33</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730>

<sup>34</sup> <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/perimetre-de-transports-urbains/>

100.000 abitanti in seguito all'adozione nel 1996 della legge sull'aria e per l'uso razionale di energia<sup>35</sup>. Le materie rientranti nei PDU sono andate con il tempo aumentando, ed oggi mediante questi dev'essere predisposto dai comuni tutto il piano relativo all'organizzazione del trasporto di beni e passeggeri e degli spazi di parcheggio. I PDU, che possono avere una durata compresa tra i 5 e i 10 anni, e che dopo 5 anni sono sottoposti ad un controllo di validità, hanno il fine ultimo di realizzare un giusto compromesso tra diritto alla mobilità dei cittadini e diritto ad un ambiente salubre e alla salute. Possono prevedere l'efficientamento del sistema infrastrutturale, incentivare il maggiore utilizzo di mezzi collettivi da parte di cittadini e aziende, occuparsi della razionalizzazione degli spazi di parcheggio e in genere stabilire tutti gli obiettivi necessari a raggiungere il fine ultimo per il quale sono previsti. Per quanto riguarda invece l'aggiudicazione del servizio, regione di Parigi e servizio ferroviario esclusi, l'autorità competente all'affidamento può agire in diversi modi, fondamentalmente 3: gara pubblica, affidamento diretto ad operatore interno o erogazione diretta del servizio tramite proprie aziende. Quale che sia la modalità scelta per l'affidamento, l'operatore affidatario è solitamente uno per territorio controllato dall'Ente, anche se una tale prassi non è prescritta da legge alcuna. L'Ente affidante può optare per due tipologie di contratto da stipulare con l'operatore: il contratto d'appalto o il contratto di concessione del servizio (*délégation de service public*). Quest'ultima tipologia di contratto, usata nella stragrande maggioranza dei casi, prevede che il rischio commerciale gravi tutto sull'operatore, contrariamente a quanto accade nel primo. Quando l'Ente decide di erogare direttamente il servizio questo avviene tramite aziende proprie, o tramite affidamento ad una c.d. *regie de transport*, ossia un'entità pubblica incaricata del servizio, finanziariamente indipendente. Vediamo come è regolata la gestione del trasporto pubblico all'interno de l'Île de France. Come abbiamo detto la LOTI non è valida all'interno della regione, e la normativa quadro in ambito trasporti è rappresentata da due leggi, ossia il Decreto del 14 novembre 1949 e da un'ordinanza del 7 gennaio 1959. L'Autorità del trasporto pubblico che gestisce il servizio nella regione è il *Syndicat del transport d'Île de France* (STIF), i cui membri sono la Regione e i Dipartimenti che la compongono. Da giugno 2017 è stata rinominata *Île de France Mobilités*. Spetta a STIF decidere circa le modalità d'offerta del servizio, definire tariffe e indicare gli operatori erogatori nonché le condizioni di finanziamento<sup>36</sup>. Nell'esercizio delle sue funzioni delega parte delle sue competenze alle Autorità locali. Nella Regione il servizio è erogato dalla *Régie Autonome de Transport Parisiens* (RATP), che si occupa dell'offerta di TPL nelle diverse modalità. Questa, che rappresenta un'eccellenza francese, ha rinnovato il contratto con STIF sino al 2020, ed è coinvolta in progetti di rinnovamento di rete metro e bus sino al 2030<sup>37</sup>. Per il servizio su strada extra-urbano STIF ha invece affidato il servizio sino al 2020 all'*Organisation Professionnelle des Transport d'Ile de France* (OPTILE), un consorzio di circa 80 aziende, che si agisce da ente intermediario tra STIF e le aziende private che lo compongono. OPTILE insieme al sindacato, concorda progetti infrastrutturali,

<sup>35</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005622536&dateTexte=20091103>

<sup>36</sup> <https://www.iledefrance-mobilites.fr/les-missions-d-ile-de-france-mobilites/>

<sup>37</sup> <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/presentation-du-groupe/lessentiel-sur-notre-groupe>

stanziamenti e condizioni del servizio. Spetta invece alla *Société National de chemins de fer français* (SNFC *Mobilités*) l'erogazione del servizio ferroviario, anche se, in seguito alla legge del dicembre 2009, la Francia ha stabilito che i contratti successivi all'entrata in vigore della norma debbano essere affidati tramite gara. Lo stesso varrà dal 2024, 2029 e 2039 rispettivamente per il servizio su gomma, tram e altri servizi di superficie a linea guidata. La durata dei contratti è variabile sulla base dei finanziamenti ricevuti, degli obiettivi raggiunti e di altre condizioni contrattuali; in media è di circa 7 anni. RATP è anche gestore della rete infrastrutturale della Regione, salvo per la parte di rete gestita da SNFC *Réseau*. È opportuno riportare che a partire dal 2010, a seguito di una legge che ha istituito la *Grand Paris*, ossia un'unione delle autorità territoriali limitrofe a Parigi, ha preso avvio un progetto per la costruzione di 5 nuove linee metro e il prolungamento di alcune tratte ferroviarie al fine di potenziare i collegamenti tra la capitale e il resto della Regione. I lavori sono cominciati nel 2015, dal 2018 saranno attive le prime due linee metro ed entro il 2030 l'opera sarà completa<sup>38</sup>.

#### **4.7. Il trasporto pubblico in Austria**

Il servizio ferroviario in Austria dev'essere garantito ai cittadini per legge, sulla base di quanto stabilito dal *Railway act* del 1957. Lo stesso si può dire per il trasporto pubblico a livello regionale e locale, secondo il dettato della Legge Federale sull'organizzazione del trasporto pubblico regionale e locale in vigore dal 2000 (*Öffentliches Personennah und Regionalverkehrsgesetz* - ÖPNRV-G 1999). Il servizio ferroviario regionale e interregionale è offerto in primis dalla *Österreichische Bundesbahnen* (ÖBB) società controllata dalla Repubblica Federale Austriaca. Altri operatori attivi nell'offerta del servizio regionale sono quelli in possesso di alcune parti dell'infrastruttura ferroviaria austriaca, come *Linzer Lokalbahn AG* o *Aachenseebahn Ag* o altre aziende private. Per quanto riguarda il trasporto su strada le aziende sono la *ÖBB-Postbus AG*, cui si aggiungono altre minori private. Nelle città austriache più estese, sulla base delle leggi locali, diverse da municipio a municipio, il servizio di metro bus e tram è offerto per lo più da privati. A livello di pianificazione, questa spetta alle autorità locali, ossia Province e municipi. Ognuna delle 9 Contee austriache si è inoltre dotata di una propria Autorità di trasporto. Queste operano in osservanza della suddetta legge ÖPNRV-G 1999, per ciò che attiene il trasporto passeggeri su gomma e ferrovia, e del *Bus line Act* per quanto riguarda il servizio di bus commerciali. A Vienna la gestione del servizio è stata assegnata per via diretta a *Wiener Linien*<sup>39</sup>. Questa modalità di affidamento è la più diffusa tra le municipalità austriache, in cui queste si occupano di pianificazione, mentre all'azienda municipale spetta la gestione dell'offerta, dell'infrastruttura e di tutte le operazioni relative all'erogazione del servizio. Il contratto stretto tra Autorità pubblica e azienda controllata,

---

<sup>38</sup> <http://www.grand-paris.jll.fr/en/grand-paris-project/>

<sup>39</sup> <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do?pageTypeId/66533/channelId/-2000622>

di durata solitamente di 7 anni, permette alla prima di esercitare un grande potere di indirizzo sulla seconda, e stabilisce le modalità di finanziamento. Il Comune di Vienna esercita il proprio potere di indirizzo attraverso un documento elaborato ed emanato da un'apposita divisione che si occupa di Trasporto e strategie della mobilità (*Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien*)<sup>40</sup>. Questa fa parte a sua volta del Dipartimento per lo Sviluppo Urbano, e deve accordare il proprio documento di programmazione, il c.d. *Urban Mobility Plan*<sup>41</sup>, con il documento di sviluppo urbano generale, ossia l'*Urban Development Plan Vienna*<sup>42</sup> ambedue strategie di lungo periodo.

---

<sup>40</sup> <https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/public-transport/u1-expansion.html>

<sup>41</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008443.pdf>

<sup>42</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379b.pdf>

## 5. L'analisi di *benchmark*: una comparazione multidimensionale

### 5.1. Caratteristiche geografiche e abitudini

La comparazione del servizio di TPL offerto dalle sette capitali deve tener conto di molteplici fattori ed essere operata sotto diversi punti di vista, al fine di essere il più possibile esaustiva. Il primo punto da tenere presente è sicuramente la numerosità della popolazione per ogni singola città e lo scarto esistente tra le capitali. Stesso discorso vale per la loro estensione geografica, che può ad esempio incidere sul numero di cittadini che si sposta in bicicletta, o a piedi, come vedremo successivamente.

#### *Densità di popolazione e tasso di motorizzazione*

<b>Città</b>	<b>Popolazione</b>	<b>Superficie in km<sup>2</sup></b>	<b>Densità di popolazione (abitanti/km<sup>2</sup>)</b>	<b>Tasso di motorizzazione (n. di automobili ogni 1.000 abitanti)</b>
<b>Berlino</b>	3.501.872	892	3.925,87	316
<b>Copenaghen</b>	559.440	77,2	7.246,63	235,22
<b>Londra</b>	8.173.941	1.579	5.176,66	236,6
<b>Vienna</b>	1.840.573	414,9	4.436,18	389,6
<b>Madrid</b>	3.233.527	605	5.344,67	517,2
<b>Parigi</b>	5.157.618	2.012	2.563,43	464
<b>Roma</b>	2.864.519	1.285	2.229,20	670

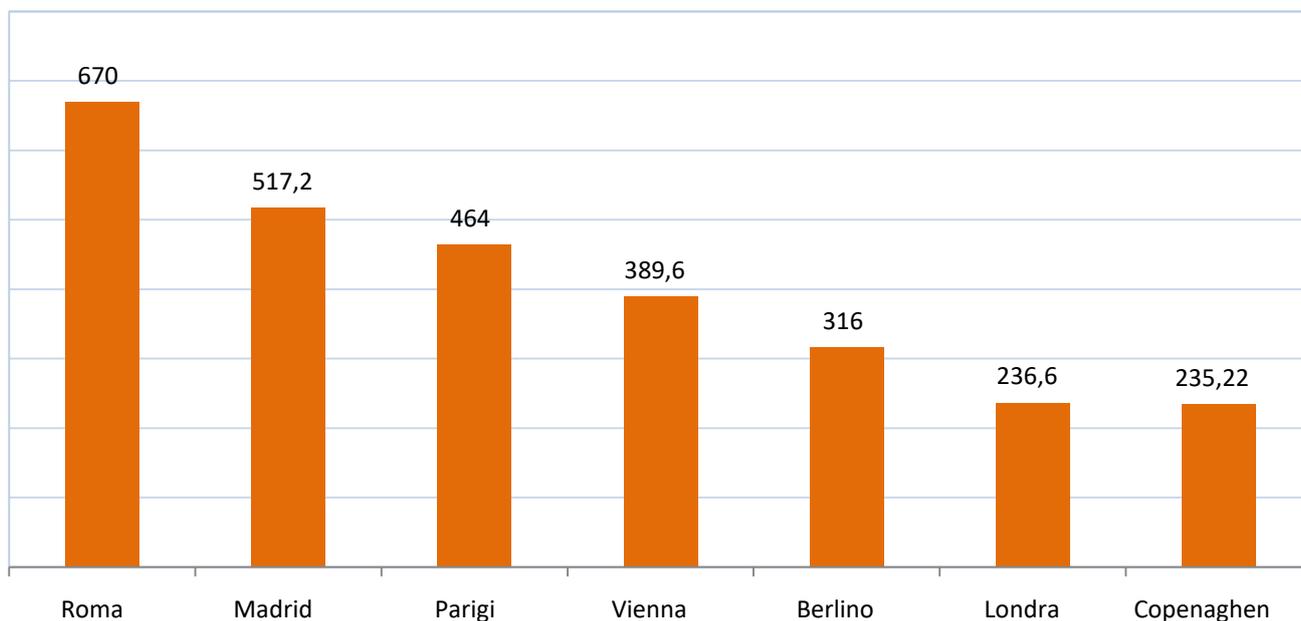
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Come possiamo notare dalla tabella, Roma, eccezion fatta per Copenaghen e Vienna, risulta tra le capitali analizzate quella con la popolazione meno numerosa, e presenta il minor dato in assoluto per quanto riguarda la densità di popolazione, ossia il numero di abitanti per km<sup>2</sup>. Quest'ultimo dato nelle analisi relative alla qualità dei trasporti è molto importante: più è bassa la densità, meno efficiente sarà il rapporto tra domanda e offerta di mobilità, soprattutto per quanto riguarda i trasporti a guida vincolata come la metropolitana o i tram<sup>43</sup>. A fronte di questi dati, è terza per estensione territoriale, dietro a Parigi e Londra. Nella tabella è inoltre riportato un dato molto interessante, un dato citato precedentemente nel nostro studio, relativo al tasso di motorizzazione, ossia al numero di automobili ogni 1000 abitanti, dato che vede Roma maglia nera a livello

<sup>43</sup> The European House – Ambrosetti. *Il Futuro della Mobilità Urbana: Integrazione e nuovi modelli di gestione nel caso italiano*[https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Il-futuro-della-mobilità-urbana\\_Position-Paper-2017.pdf](https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Il-futuro-della-mobilità-urbana_Position-Paper-2017.pdf).

europeo, con un tasso di motorizzazione che raggiunge quasi il triplo di quello di Londra. Riguardo al tasso di motorizzazione può essere utile per avere un'idea più chiara del confronto, il seguente grafico.

*Tasso di Motorizzazione (numero di automobili ogni 1.000 abitanti)*

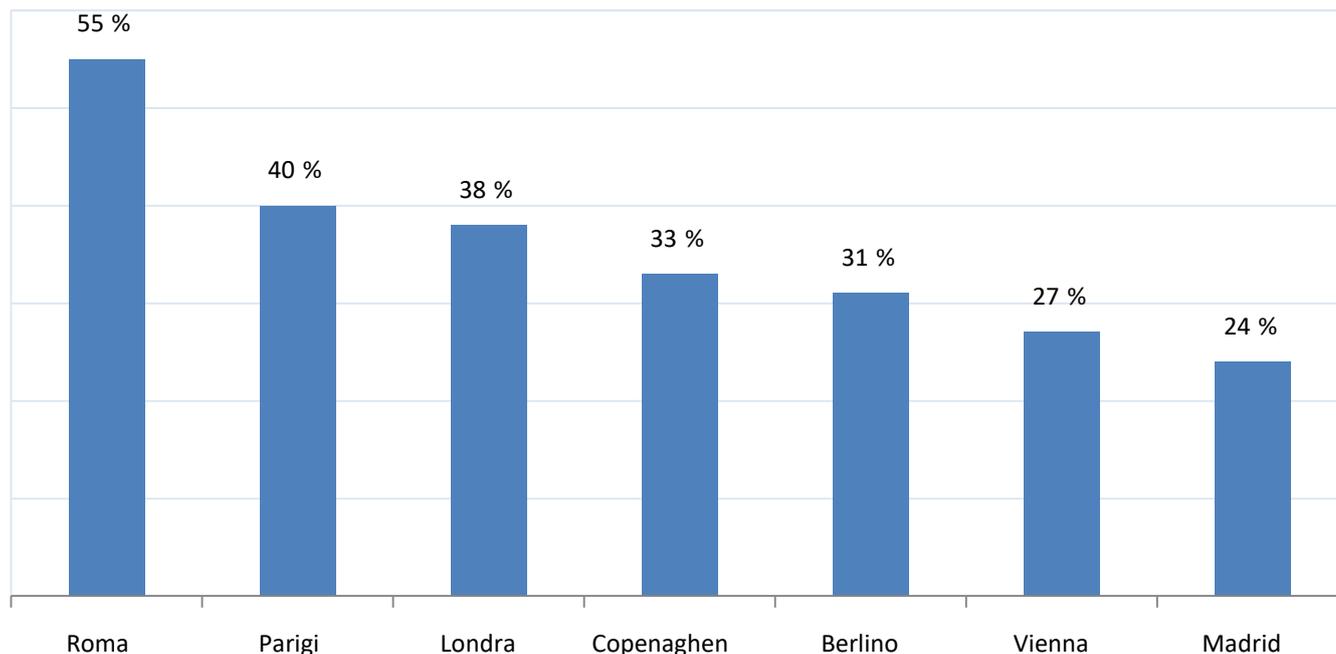


*Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari*

È opportuno a questo punto spostare il fuoco della nostra analisi sulle abitudini a livello di mobilità riscontrate nelle diverse città analizzate. Queste infatti, pur dipendendo in parte da fattori quali le preferenze soggettive o dalla cultura di una comunità, si pensi a come il possesso di una macchina sia ricollegato allo status sociale di una persona in alcuni paesi, come vedremo sono strettamente collegate agli standard di TPL offerti dai soggetti preposti all'erogazione. Ci serviremo a questo proposito di un particolare indice, ossia quello del riparto modale (*modal split*) tra i diversi tipi di trasporto e mobilità rilevati nelle diverse città. Questa misura riproduce la propensione di coloro che effettuano spostamenti nell'area considerata ad utilizzare i vari sistemi disponibili, distinguibili tra mezzi pubblici e privati, a motore ed ecologici, spostamenti a piedi o con sistemi meccanici<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> Cft: "All'ombra della crisi – IX Rapporto sulla Mobilità Urbana in Italia", ISFORT – HERMES – ASSTRA, edizione maggio 2012

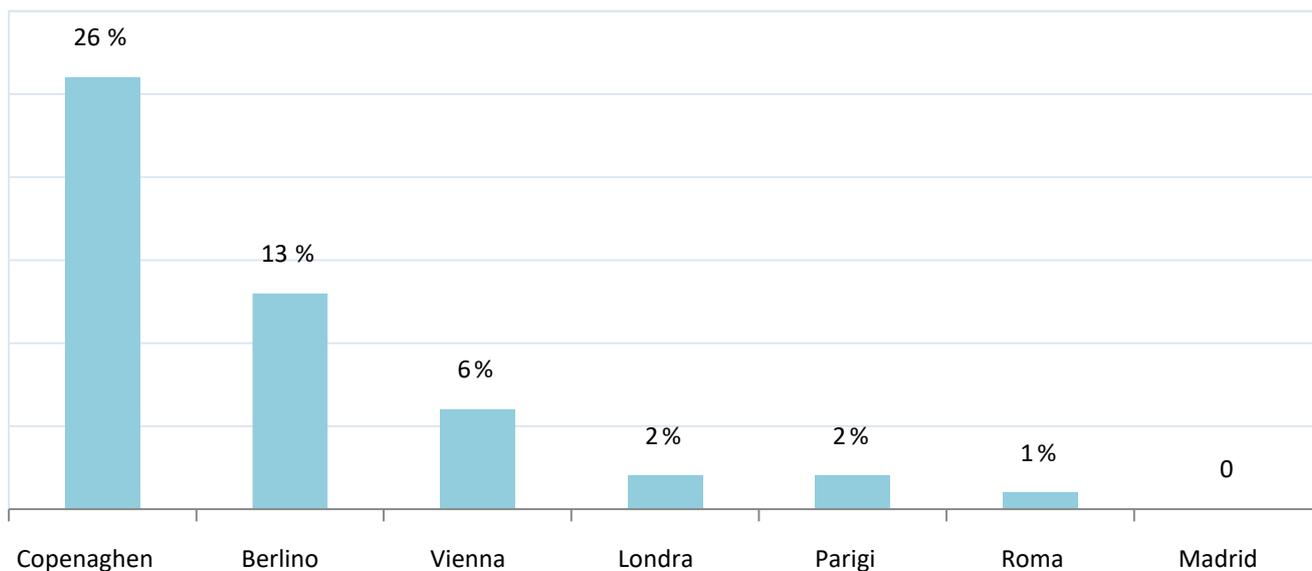
### Percentuale di spostamenti effettuati con modalità trasporto privato



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari e della banca dati EPOMM-TEMS

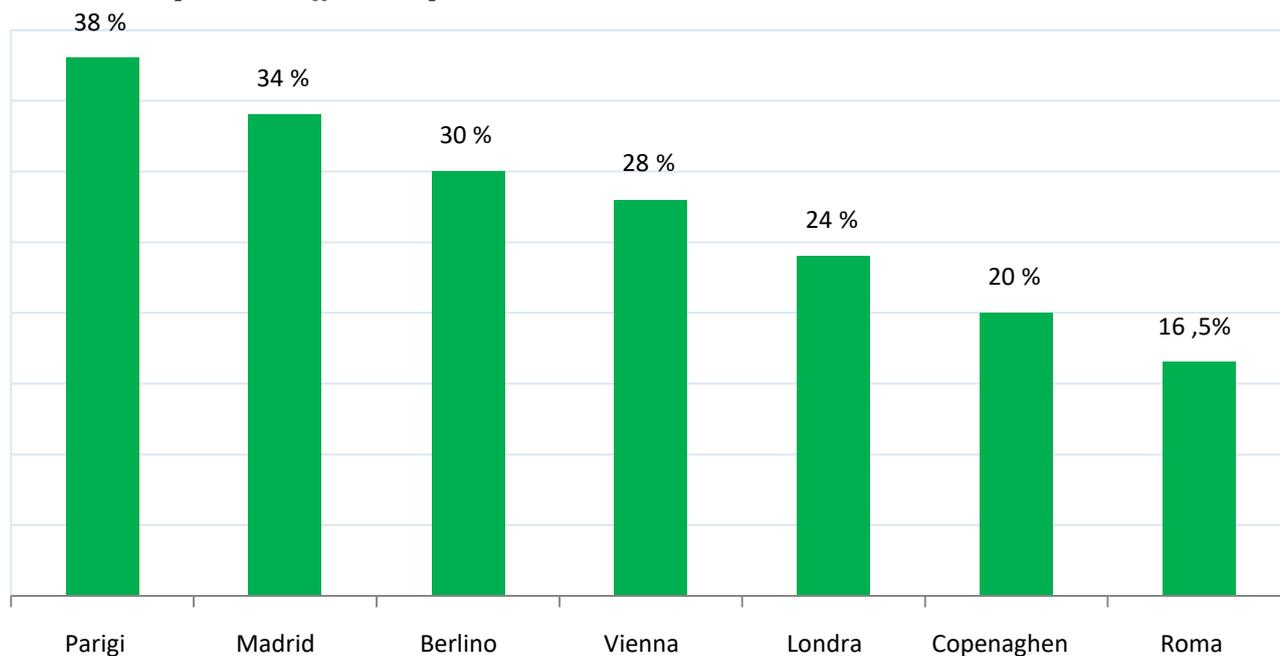
La popolazione romana, oltre a presentare il tasso di motorizzazione più elevato ogni mille abitanti, presenta la più alta percentuale di spostamenti effettuati con mezzo privato, mostrando dunque un'attitudine molto più accentuata, più del doppio di Vienna e Madrid, a ricorrere ad automobili e motocicli, rispetto alle altre città. In tema di abitudini è interessante anche constatare il numero di spostamenti in bici e a piedi che avvengono nelle diverse città.

### Percentuale di spostamenti effettuati in bicicletta



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari e della banca dati EPOMM-TEMS

### Percentuale di spostamenti effettuati a piedi



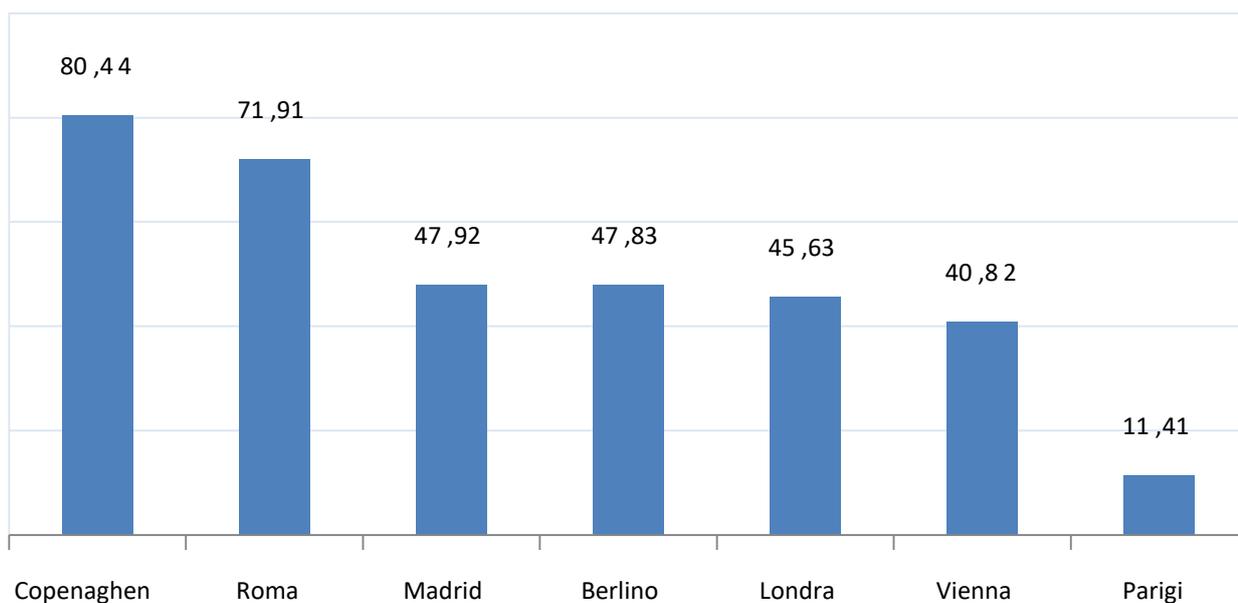
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari e della banca dati EPOMM-TEMS

Il dato relativo agli spostamenti in bicicletta e a piedi, risente ovviamente dell'estensione territoriale delle diverse città. Infatti tralasciando l'eccezione parigina per gli spostamenti a piedi, le città meno estese ossia Copenaghen, Madrid, Berlino e Vienna presentano le percentuali più elevate.

### 5.2. Il sistema di infrastrutture: differenze tra le città

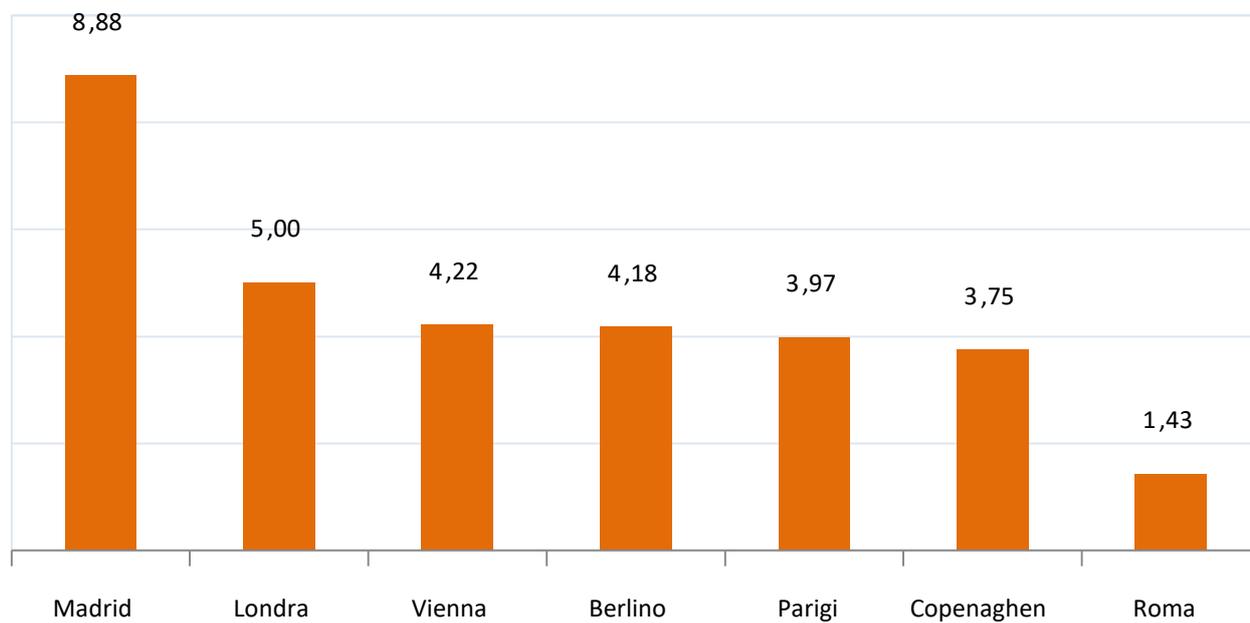
Le città analizzate nel nostro studio presentano notevoli differenze a livello di infrastrutture. Per avere un'idea più chiara di queste diversità, ci serviremo di un indicatore basilare ma molto utile, ossia i km di rete infrastrutturale esistente ogni 100.000 abitanti. Nei seguenti grafici utilizzeremo tale indice, in relazione alle reti di autobus, alle reti tramviarie e alle reti metropolitane, potendo subito cogliere quali siano state le scelte delle diverse amministrazioni nel predisporre l'offerta di TPL. Questa in ogni città si contraddistingue per una particolare combinazione delle diverse modalità mediante cui è possibile offrire il servizio.

**Grafico 1 – Km di rete autobus ogni 100.000 abitanti**



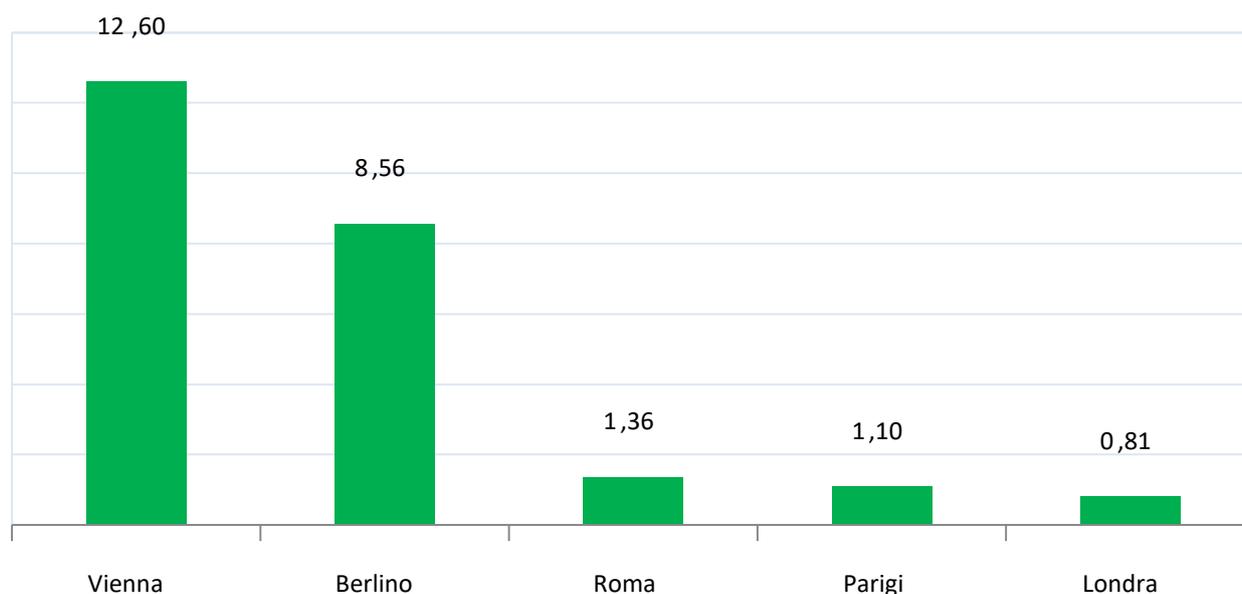
*Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari*

**Grafico 2 – km di rete metropolitana ogni 100.000 abitanti**



*Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari*

**Grafico 3 – km di rete tramviaria ogni 100.000 abitanti**

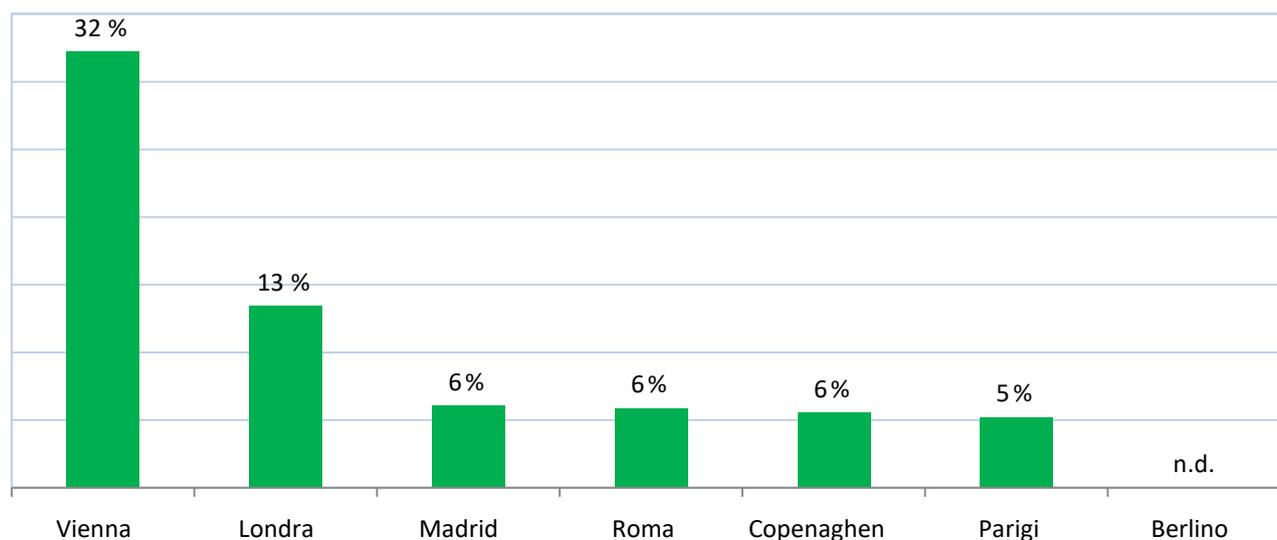


*Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari*

*Nota: il valore dei tram londinesi include al suo interno anche la ferrovia leggera*

Come si nota dai grafici le città hanno operato scelte differenti a livello di infrastrutture adibite al trasporto pubblico. Copenaghen e Roma mostrano una rete di autobus molto sviluppata rispetto al numero degli abitanti, mentre Londra e Madrid sono dotate di una rete metropolitana molto estesa. Per quanto riguarda invece la rete tramviaria possiamo individuare in Vienna e Londra i due estremi opposti, con la prima che presenta il più alto valore in termini di km di rete tramviaria ogni 100.000 abitanti, pari a 12,6, mentre la seconda il valore minore pari a 0,81. Anche Berlino spicca per la dotazione a livello di rete tramviaria, mentre Copenaghen e Madrid non ricorrono a questa modalità di trasporto. Veniamo dunque ad alcune considerazioni, operando un focus sulle infrastrutture romane ed in particolare sull'aver optato principalmente sul consolidamento di un'estesa rete di autobus. In primis è necessario sottolineare come tra le tre modalità di trasporto considerate in questa sede, l'autobus è l'unica che non dispone di binari o comunque di una sede apposita dedicata a livello di percorso. Questo fa sì che tale modalità sia più esposta a rischi a livello di erogazione di servizio, come ritardi dovuti a traffico, o alle condizioni metereologiche. È allora opportuno prestare attenzione al grafico successivo, in cui si riporta il rapporto percentuale tra il numero di km di corsie preferenziali e il numero di km di rete autobus nelle diverse città.

**Grafico 4 – km di corsie preferenziali rispetto alla rete di trasporto su gomma**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Le corsie preferenziali permettono di scongiurare parte dei rischi suddetti, ma il dato per la città di Roma pur essendo in linea con quello di Madrid, Copenaghen e Parigi, è troppo basso. Infatti la capitale italiana, come abbiamo visto nei grafici precedenti, dispone della minore rete metropolitana tra le città analizzate, e fonda il trasporto pubblico proprio sull'autobus. Un altro aspetto del servizio di trasporto via bus che lo rende meno preferibile rispetto a tram e metro, è come abbiamo visto nel capitolo 3 il maggior livello di inquinamento che esso comporta, a maggior ragione se si parla di un parco mezzi come quello romano che presenta l'età media più elevata a livello europeo. Un vantaggio della rete autobus è che a parità di km costa molto meno, a livello di investimenti, di una rete tramviaria e soprattutto di una rete metropolitana. Questo vantaggio viene però compensato negativamente dal maggior livello di personale che l'erogazione del servizio in questione richiede. Vediamo infine uno schema riassuntivo della dotazione infrastrutturale esistente nelle diverse città, riportando anche il dato relativo alla dotazione di infrastrutture ferroviarie suburbane.

**Dotazione infrastrutturale metro, ferrovie suburbane e metro in km.**

Città	Metro	Tram	Ferrovie suburbane
Roma	54,2	40,2	195,1
Londra	464,2	28	464,1
Parigi	219,5	105,5	587
Berlino	147,5	189,7	331,5
Madrid	290,3	n.d.	366,9
Vienna	78,5	172	450

Copenaghen	20,4	n.d.	n.d.
------------	------	------	------

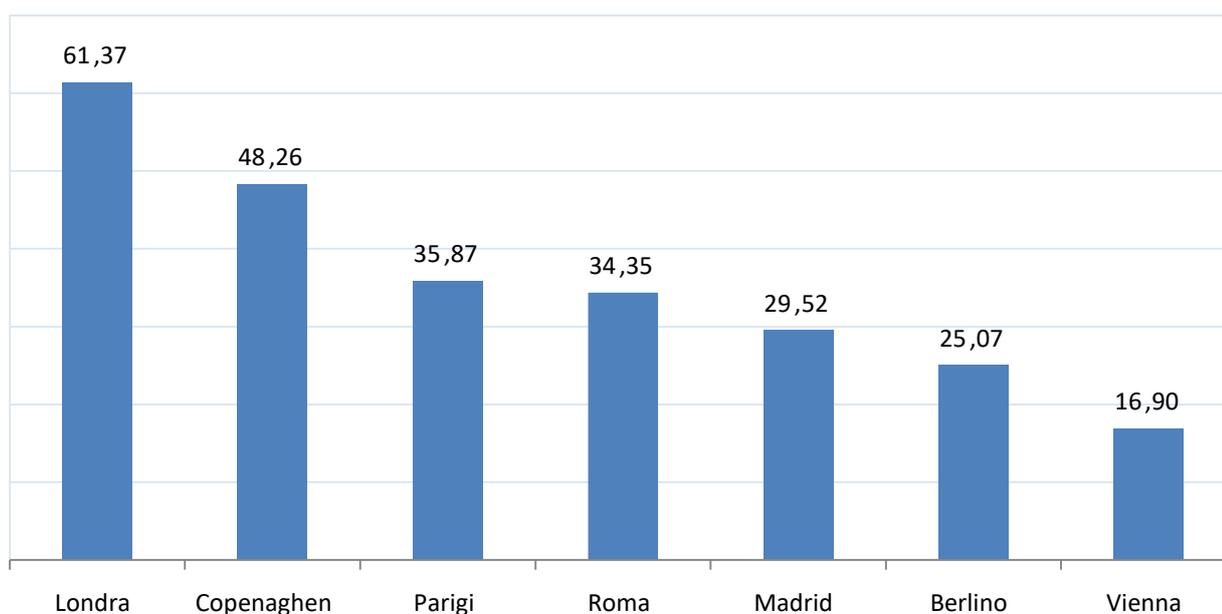
Fonte dati: Legambiente 2015

Possiamo dunque concludere che Roma è affetta da un deficit infrastrutturale, soprattutto rispetto a città estese come Londra e Parigi. Roma è la terza città per estensione tra quelle considerate, ma dispone della rete metropolitana meno sviluppata, seconda solo a quella di Copenaghen, città molto meno estesa. Lo stesso vale per le infrastrutture ferroviarie suburbane, fattore questo molto importante visto che in città come Parigi, Londra e Berlino la c.d. “ferrovia leggera”, ossia il servizio di ferrovia suburbana, si è rivelato una modalità di trasporto fondamentale, soprattutto per lo sviluppo delle periferie.

### 5.3. L’offerta di TPL

Vediamo adesso per ogni modalità di trasporto pubblico, l’offerta erogata nelle diverse città. Faremo riferimento rispettivamente a 3 diverse unità di misura per bus, metro e tram, ossia ai bus/metro/tram-km per abitante. Facendo un esempio per gli autobus, i bus-km per abitante equivalgono alla somma complessiva di km percorsi da tutti bus in un anno per abitante.

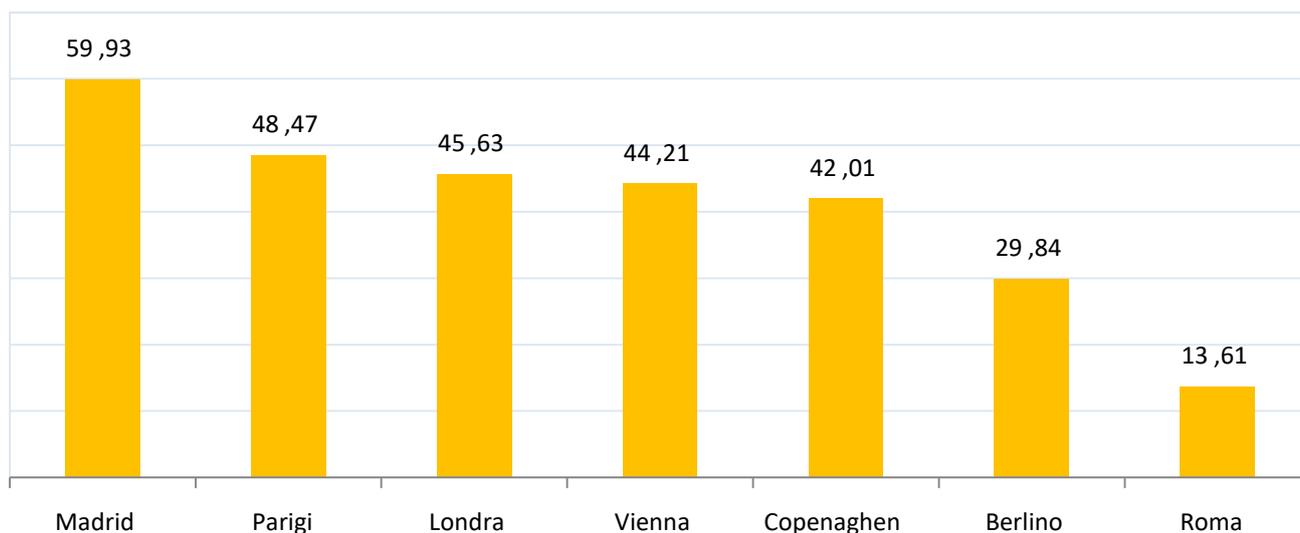
Grafico 1 – Offerta di TPL per abitante: autobus (bus-km per abitante)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

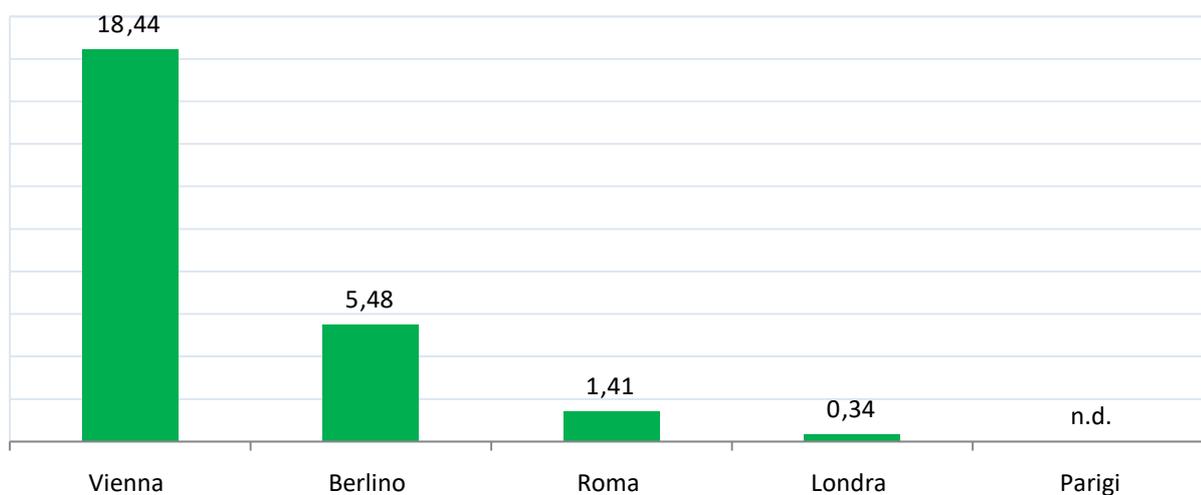
Come si evince dal grafico Roma presenta un valore nella media a livello di offerta di trasporto via bus, lontano da quello di Londra e Copenaghen, ma superiore a quello di Madrid e Berlino. Abbiamo però visto in precedenza dal confronto a livello infrastrutturale, come Roma essendo a livello di linee di metropolitana fanalino di coda nella lista, dovrebbe presentare livelli di offerta maggiore a livello di autobus. Vediamo adesso i livelli dell'offerta metropolitana e tram.

**Grafico 2 – Offerta di TPL per abitante: metropolitana (vetture-km per abitante)**



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

**Grafico 3 – Offerta di TPL per abitante: tram (vetture-km per abitante)**



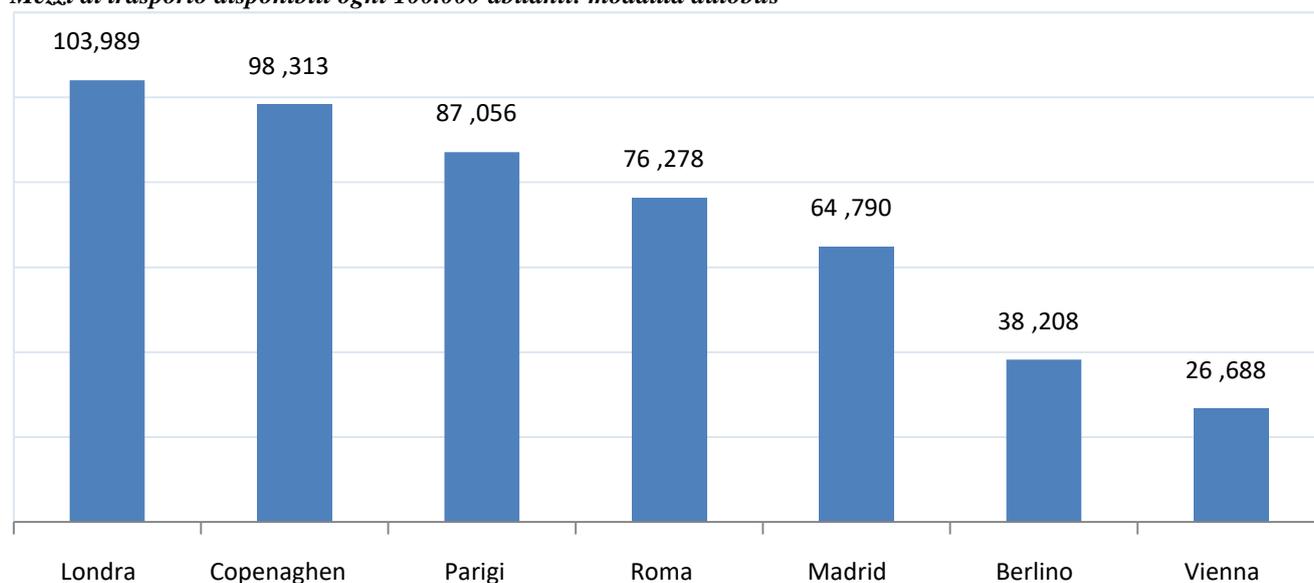
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Madrid è prima per offerta di trasporto via metropolitana, ma, come abbiamo visto nei grafici precedenti sul confronto a livello di infrastrutture, come Copenaghen non offre alcun servizio tram. Seguono per offerta di trasporto via metropolitana Parigi e Londra. Roma è, la peggiore per offerta di servizio metro, e a livello tramviario, migliore solo di Londra. Vienna offre di gran lunga il miglior servizio tramviario per vetture-km, seguita da Berlino. Possiamo concludere che il servizio di TPL viene erogato attraverso modalità diverse nelle città considerate: Roma predilige il trasporto su gomma, come Londra e Copenaghen, con la differenza che la capitale del Regno Unito presenta alti livelli di offerta a livello di metropolitana. Parigi e Madrid, prediligono l'erogazione del trasporto via metro, infine Vienna si distingue prediligendo l'offerta via tram. Per quanto riguarda il nostro oggetto di studio, possiamo rilevare che pur essendo il trasporto pubblico romano incentrato sull'autobus, la capitale italiana è carente di corsie preferenziali ed anche sotto il punto di vista del servizio offerto a livello di bus-km per abitante. Infine è palese l'arretratezza di Roma nell'erogazione del servizio di metropolitana.

#### 5.4. Il parco mezzi

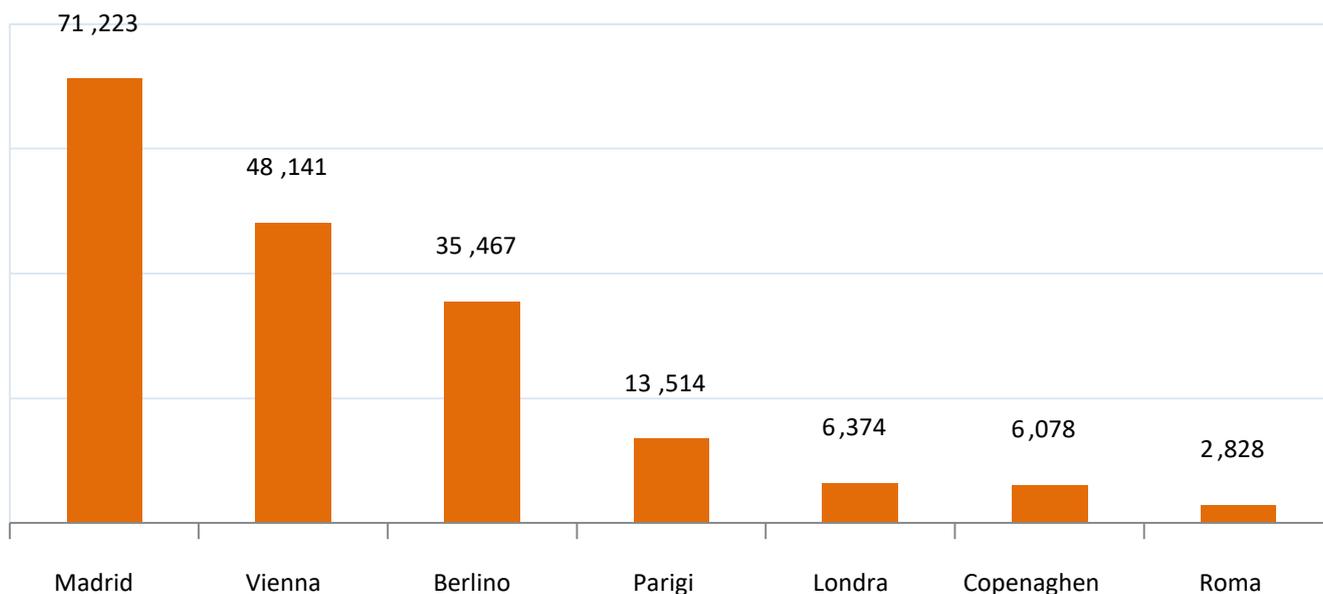
Il paragone tra le nostre 7 città a livello di parco mezzi è molto importante, in quanto fornisce indicazioni di diverso tipo. In primis il numero di mezzi per abitante, in ambito di bus, metropolitana e tram, è un indicatore fondamentale a livello di offerta del servizio. In secondo luogo numero di mezzi, ed età media del parco mezzi, sono informazioni utilissime riguardo alla performance aziendale posta in essere dai diversi operatori che erogano il servizio.

*Mezzi di trasporto disponibili ogni 100.000 abitanti: modalità autobus*



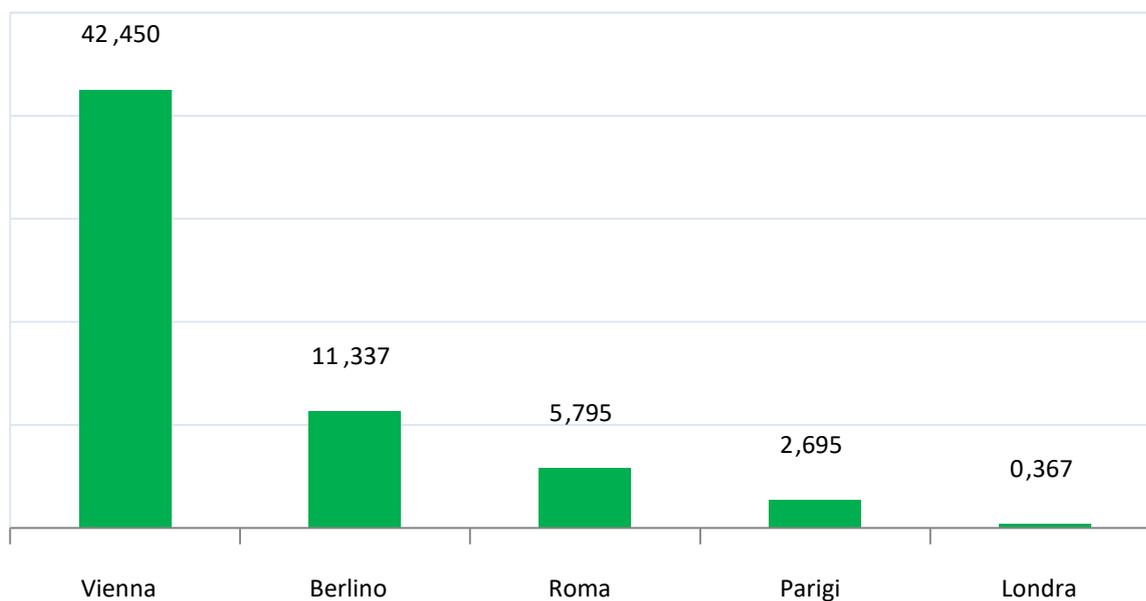
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

*Mezzi di trasporto disponibili ogni 100.000 abitanti: modalità metropolitana*



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

*Mezzi di trasporto disponibili ogni 100.000 abitanti: modalità tram*



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Anche da questi grafici sul numero di vetture bus, tram e metro ogni mille abitanti, emerge a Londra, Copenaghen e Roma la preferenza per l'offerta di trasporto via autobus. Tra queste città, la capitale italiana è però quella che fa registrare il dato più basso di vetture. Lo stesso tipo di dato relativo al livello di

metropolitana vede invece Roma ultima, a fronte del numero di vetture metropolitane ogni mille abitanti di Parigi, 6 volte il numero di quelle romane, e di Londra e Copenaghen che ne hanno un numero 3 volte superiore. Madrid, Vienna e Berlino sono le prime tre città per numero di vetture metropolitane ogni mille abitanti, con Madrid che vanta l'offerta più vasta in assoluto e si conferma leader in quest'ambito. Vienna e Berlino, soprattutto però la prima, presentano un numero elevato di tram ogni mille abitanti, con l'offerta di Roma che in questo settore si conferma migliore di quella di Parigi e Londra. Vediamo adesso l'età media di autobus, tram e metropolitane che vanno a costituire il parco mezzi delle diverse città.

*Età media dei mezzi utilizzati per il servizio di TPL in alcune città europee*

Città	Età media autobus	Età media treni metropolitani	Età media tram
<b>Roma</b>	10,2	13,2	32,2
<b>Parigi</b>	6,9	26,3	6,9
<b>Berlino</b>	4,95	23,7	14,7
<b>Londra</b>	6	21	11,4
<b>Madrid</b>	6,4	10,7	n.d.
<b>Copenaghen</b>	5	10	10

Fonte: Elaborazione su dati ATAC, Transport for London, TMB, Optile. Per Berlino e Copenaghen, dati Hermes (elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite questionari).

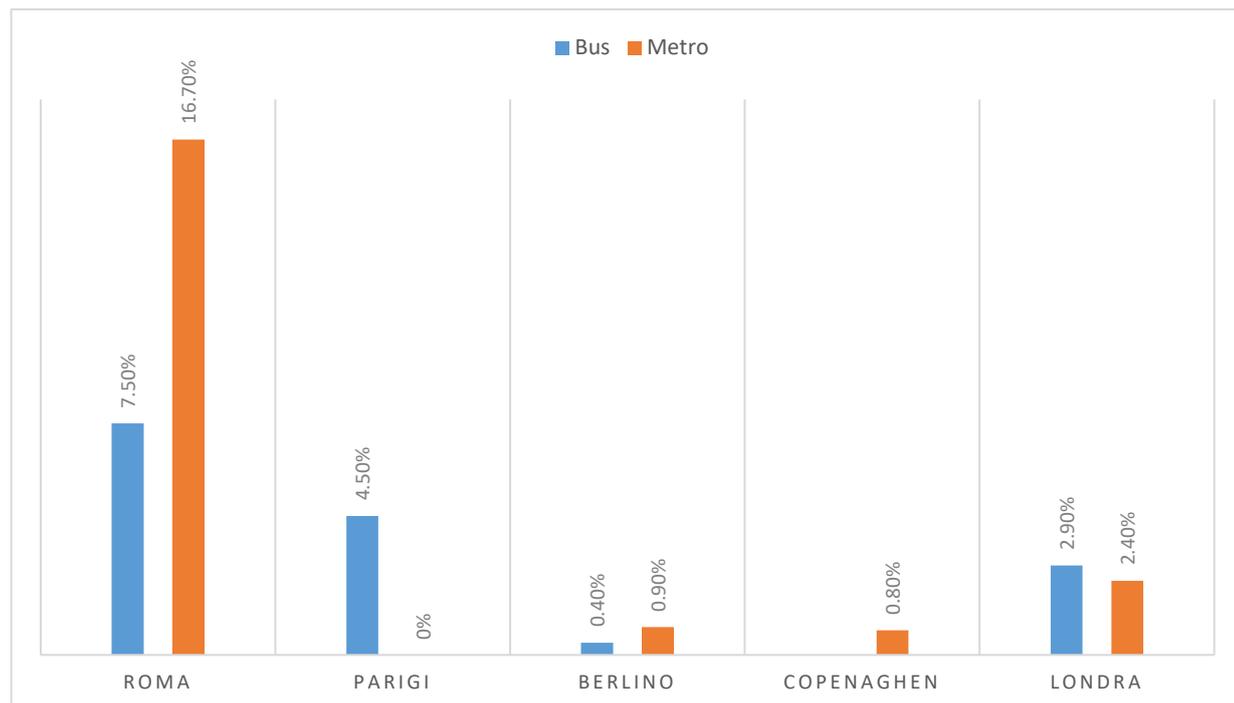
In questa tabella possiamo notare come il parco mezzi romano presenti l'età media più elevata per due categorie di mezzi di trasporto, ossia gli autobus e i tram. L'età media dei treni metropolitani romani è invece minore di quella di Parigi, la più elevata, pari a 26,3 anni, e di quelle di Berlino e Londra. Berlino vanta il parco autobus più "giovane" tra quelli esaminati, con età media pari a 4,95, mentre i treni metropolitani più nuovi risultano essere quelli di Madrid e Copenaghen. L'età media elevata del parco mezzi di Roma comporta una serie di disagi per gli utenti. In primis la soppressione di numerose corse autobus e metropolitane. Ad aprile 2016 la percentuale di mezzi di trasporto pubblico fermi per guasto era pari al 26% del parco mezzi. A distanza di un anno, la percentuale è salita al 27%<sup>45</sup>. Si parla di un numero di guasti pari a 11.000 a marzo 2017, di 24 autobus in fiamme da marzo 2016 a giugno 2017<sup>46</sup>, cifre insomma esorbitanti. Una simile serie di disagi ci porta ad analizzare in ottica di *benchmarking* un altro dato, ossia lo scarto tra il servizio che l'operatore si è impegnato ad erogare e quello effettivamente erogato. In questo caso la comparazione avviene però tra un gruppo di città leggermente diverso essendo mancanti i dati relativi a Vienna e Madrid.

<sup>45</sup>

[http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/04/19/news/atac\\_roma\\_la\\_caporetto\\_dei\\_bus\\_11mila\\_guasti\\_in\\_un\\_mese\\_estate\\_stagione\\_nera\\_-163340457/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/04/19/news/atac_roma_la_caporetto_dei_bus_11mila_guasti_in_un_mese_estate_stagione_nera_-163340457/)

<sup>46</sup> <http://www.ilfattoquotidiano.it/2017/06/11/roma-oltre-500-bus-al-giorno-tornano-al-deposito-per-guasti-atac-ai-conducenti-senza-aria-condizionata-andate-avanti/3649911/>

*Scostamento percentuale tra servizio erogato e servizio effettuato (miglior performance=0%)*



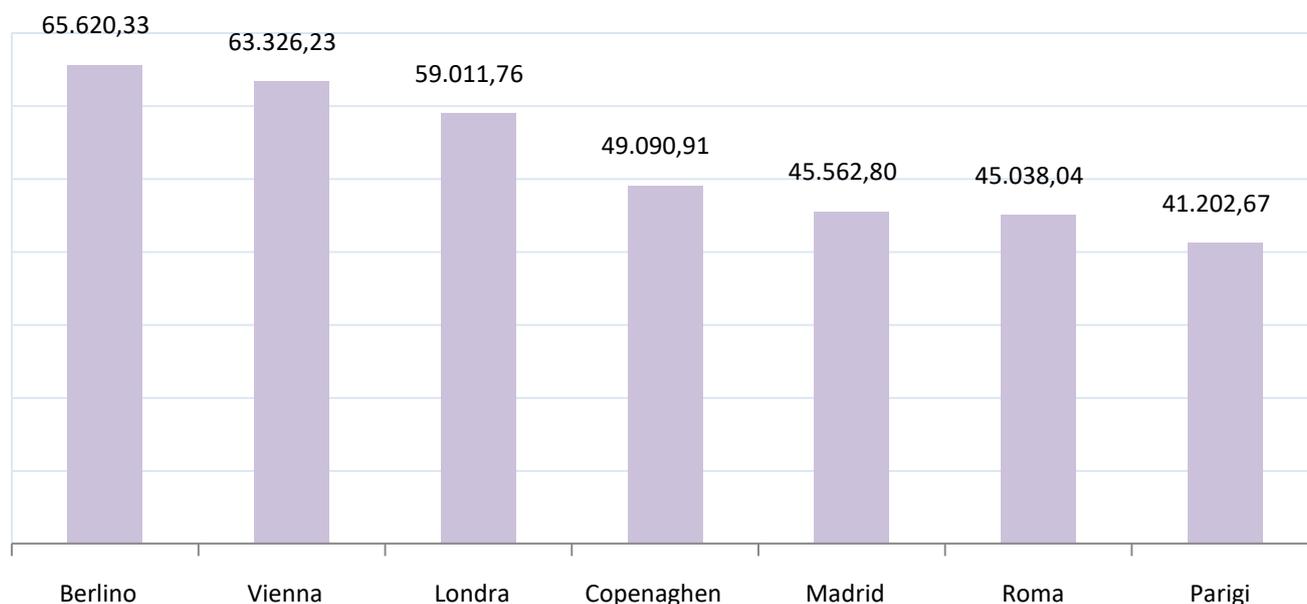
*Fonte: Elaborazione su dati ufficiali Transport for London, ATAC, Optil, BVG Geschäftsbericht 2015, Metroselskabet I/S*

È proprio il dato romano quello più eclatante. Nella capitale italiana 17 treni metropolitani su 100 non hanno effettuato le corse previste, un dato che è 8 volte maggiore rispetto a quello della metropolitana londinese, la seconda per corse saltate, ma che presenta comunque livelli vicinissimi a quelli previsti dal contratto di servizio. La metropolitana di Parigi ha invece rispettato a pieno l'impegno assunto, non facendo segnare neanche una corsa soppressa. Il numero di corse autobus sopresse più elevato, 7,5 ogni 100, è sempre di Roma, a cui seguono Parigi, con un dato di circa la metà, e Londra. Il dato relativo alle corse bus di Copenaghen è mancante. I dati negativi relativi a guasti, e scarti tra servizio erogato ed effettuato, che riguardano Roma, oltre a dipendere da fattori come scioperi e assenteismo del personale, sono sicuramente dovuti dell'età media elevata del parco mezzi romano, soprattutto per ciò che riguarda gli autobus. Tale problema richiederà nel futuro prossimo, ingenti investimenti per il rinnovamento dei mezzi, uno sforzo economico ancora più oneroso per un'azienda con i problemi finanziari di ATAC.

## 5.5. Performance aziendali a confronto

In questa parte della nostra analisi, compareremo alcuni dati relativi alla performance delle aziende erogatrici del servizio di TPL. Si compareranno in particolare alcuni indici di produttività, i ricavi annuali delle diverse aziende di trasporto, i costi sostenuti dagli utenti per una corsa singola, i costi sostenuti dalle aziende a livello di personale.

### *Produttività degli autobus (bus km/n. bus)*

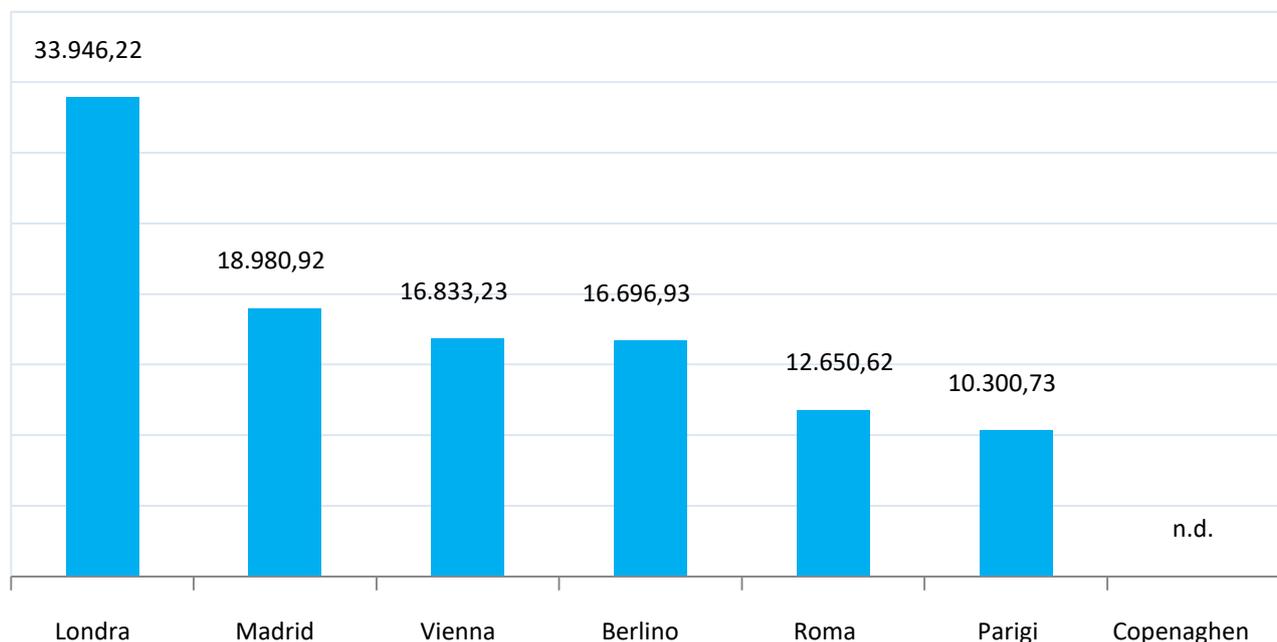


*Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari*

*Note: il dato di Parigi sui km percorsi include anche il dato riferito al tram.*

Il primo dato che andiamo ad analizzare è il tasso di produttività degli autobus, calcolato come il rapporto tra il totale dei km percorsi dall'intera flotta bus in un anno e il numero degli autobus. Berlino mostra il più alto tasso di produttività a livello di autobus insieme a Vienna, terzi per produttività i bus londinesi. I bus romani fanno segnare un tasso di produttività basso, pari a 45.000 km per mezzo, circa 20.000 km in meno di un bus berlinese. Gli autobus di Parigi sono i meno produttivi in assoluto. Sicuramente su questo dato incide l'età del parco mezzi, infatti Roma e Parigi, ricordiamo, hanno la flotta bus con età media più elevata, Berlino quella con età media più giovane. Veniamo ad un altro dato sulla produttività riguardante il numero di addetti. L'indice utilizzato in questo caso è dato dal rapporto tra vetture-km, ossia il totale di km realizzato in un anno da tutte le vetture adibite al TPL, e numero di addetti.

**Produttività del personale in termini di vetture km prodotte (vetture km/n. addetti)**

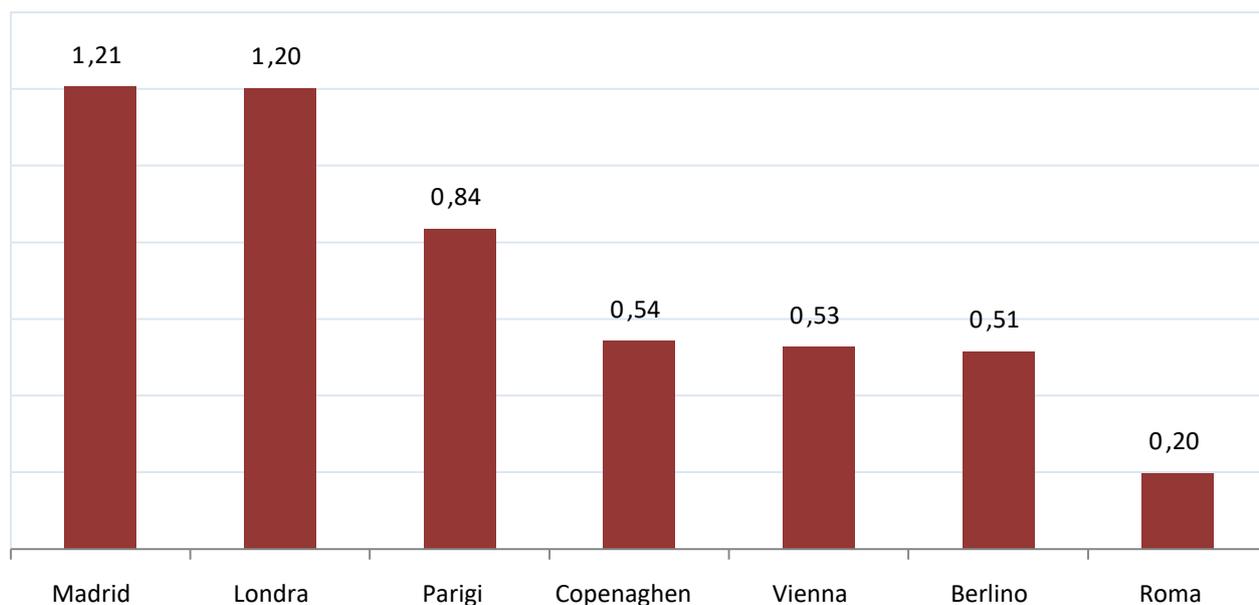


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Come si evince facilmente dal grafico, rispetto a tale indice di produttività, sono gli addetti al TPL londinesi i più produttivi, tra le capitali analizzate, con 34.000 km annuali circa. I meno produttivi gli addetti di Parigi con un valore più di tre volte inferiore a quello degli addetti di Londra. Gli addetti romani sono penultimi a livello di produttività con quasi 12.700 km prodotti. I dati relativi alla produttività per addetto, risentono molto della normativa sul lavoro vigente nei diversi contesti nazionali, del livello di conflittualità tra ente datore e lavoratori e del livello di assenteismo tra gli addetti. Per quanto riguarda il caso romano, gli scioperi nell'ultimo biennio hanno raggiunto un numero vicino ai 2 al mese, mentre per l'assenteismo, la capitale italiana ha fatto segnare un record negativo a livello nazionale. Nel primo trimestre del 2017 il tasso di assenza dei dipendenti ATAC è stato infatti pari al 12,1%, in crescita del 9% rispetto allo scorso anno. Il dato è il più elevato tra le aziende di trasporto italiane. L'ATM, l'azienda di trasporti milanesi, e l'ANM, l'azienda per la mobilità di Napoli, hanno fatto segnare un tasso di assenteismo rispettivamente pari all'8 e al 6% nello stesso periodo. Anche il tasso medio di malattia risulta in forte aumento, pari al 5,9%, più 20% rispetto allo scorso anno<sup>47</sup>. Passiamo adesso ad analizzare alcuni indici di efficienza economica, iniziando dai dati relativi ai ricavi finanziari che le diverse aziende di TPL riescono a conseguire.

<sup>47</sup> <http://roma.corriere.it/cronaca/cards/bus-metro-tram-emergenze-atac/assenteismo-turni-scoperti.shtml>

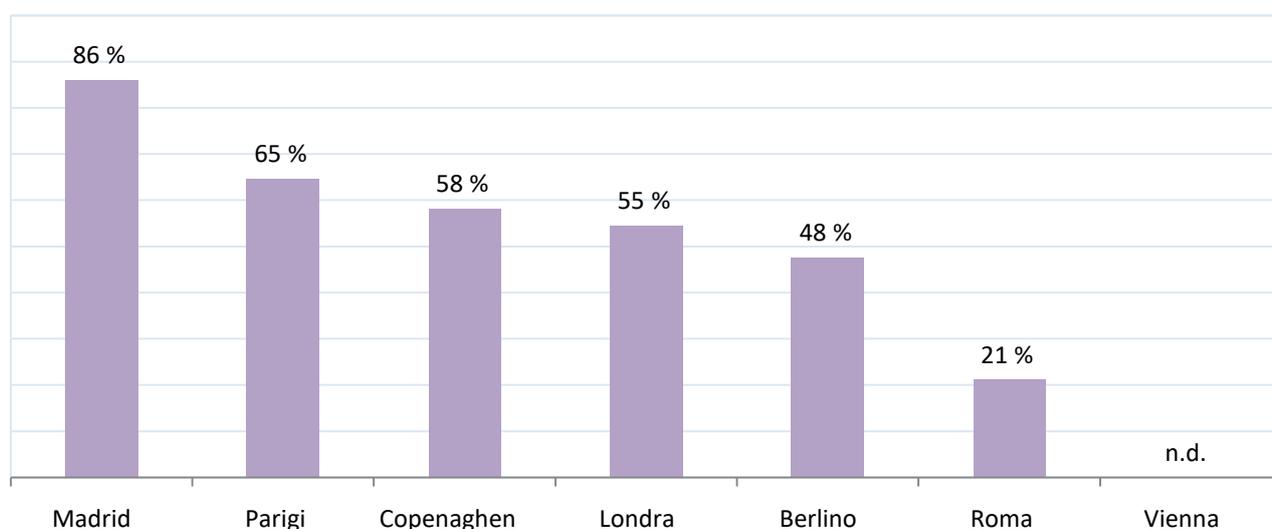
### Ricavi da traffico/passeggeri trasportati (per tutte le modalità)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Questo primo grafico è molto importante perché rapporta i ricavi da traffico per tutte le modalità con i passeggeri trasportati. L'indice ci dice quindi quanto il singolo passeggero contribuisca all'ammontare totale dei ricavi dell'ente erogatore. Esso è influenzato sia dal numero di passeggeri trasportati, numero che dipende da fattori come domanda e offerta di TPL, sia da altri fattori come il livello delle tariffe o il tasso di evasione tariffaria. Sulla base di questo indice Madrid e Londra sono in assoluto le città che mostrano il rapporto migliore, con un valore rispettivamente pari a 1,21 e 1,20 €. Roma sotto questo punto di vista è di gran lunga indietro, con 0,20 € a passeggero. Vediamo il grafico seguente.

### Ricavi da traffico/costi totali

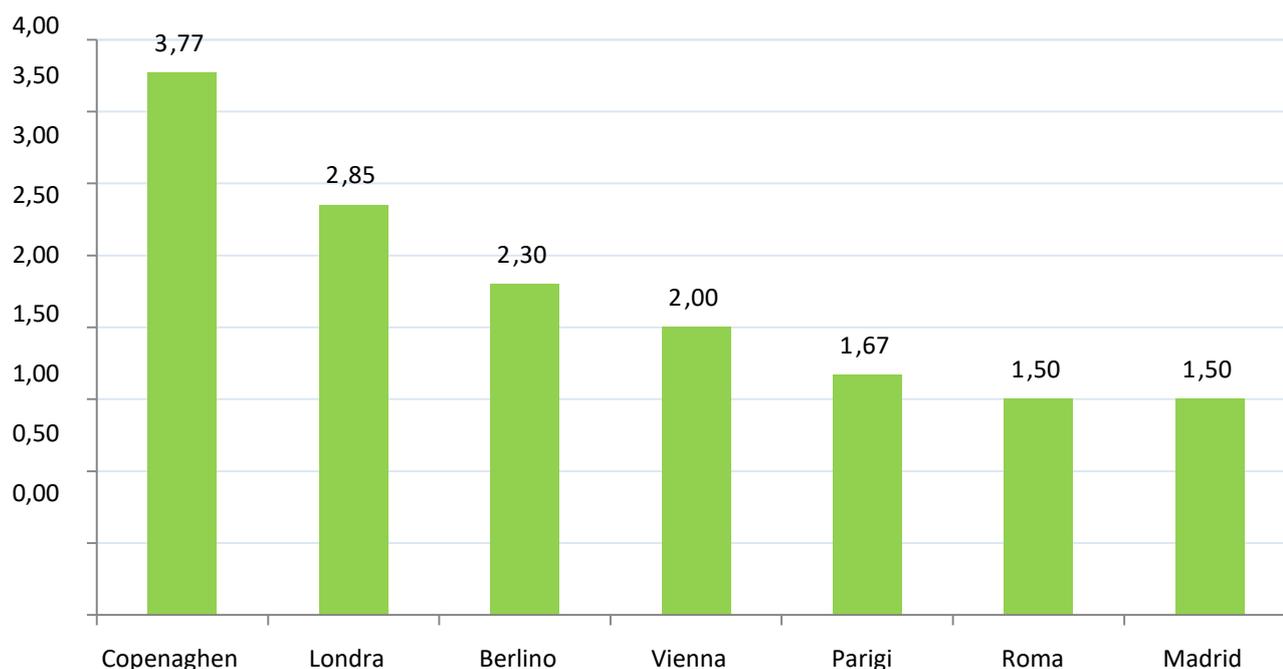


Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati raccolti tramite i questionari

Note: il dato di Madrid è riferito esclusivamente al trasporto via metropolitana poiché per la gomma non è stato possibile reperire l'ammontare dei costi totali

L'indice preso in considerazione in questo caso è il rapporto tra i ricavi da traffico e i costi totali, indice che ci dice quanto dei costi sostenuti dagli enti erogatori di TPL nelle rispettive città sia coperto dai ricavi. Tralasciando il dato di Madrid, possiamo dire che Parigi sotto il punto di vista dei ricavi presenta il dato migliore, pari ai 2/3 dei costi totali sostenuti. Buono il dato di Copenaghen e Londra, sopra il 50%, preoccupante il dato di Roma. La capitale italiana mostra il dato in assoluto più basso di ricavi finanziari da traffico, che riescono a coprire i costi sostenuti solo per il 21%. Cerchiamo di dare spiegazione a tale performance negativa. Abbiamo detto in precedenza come su questi dati influiscano tariffe ed evasione tariffaria. Abbiamo anche visto nel corso del nostro studio come Roma abbia basato il TPL principalmente sulla rete di autobus, detenendo di contro il peggior sistema di trasporto metro tra le città analizzate. Una prima spiegazione della negativa performance romana risiede proprio nel fatto che l'evasione tariffaria è in media più sostenuta nel trasporto via bus e tram, rispetto al trasporto metro, servizio rispetto al quale è più facile effettuare il controllo. Inoltre Roma presenta il livello di tariffe più basso in Europa.

**Prezzo di un biglietto individuale per i trasporti pubblici (autobus, tram o metropolitana) per un percorso di circa 10 km o 6 miglia o almeno 10 fermate**



Fonte: *Prix et salaires*, CIO Wealth Management Research, Edizione Settembre 2012

## 5.6. Il sistema di ferrovia suburbana

Menzione a parte merita l'argomento delle ferrovie suburbane. Questo sistema di trasporto ha assunto nell'ultimo decennio un rilievo crescente nelle diverse realtà metropolitane europee come conseguenza dell'aumento della domanda di mobilità e della continua estensione delle periferie cittadine. Tra le città considerate

nella nostra analisi, Parigi, Londra, e Roma, hanno la maggiore estensione a livello di superficie, motivo per cui tale tipo di servizio risulta in queste molto importante. Nonostante la capitale presenti il servizio di ferrovia suburbana migliore a livello italiano, questa è ancora molto indietro rispetto le maggiori capitali europee. Vediamo una breve analisi comparata riguardante il servizio di trasporto ferroviario suburbano tra le 5 maggiori città per estensione considerate nel nostro studio, ossia Parigi, Londra, Roma, Berlino e Madrid concentrandoci su numero di linee, capienza e velocità media dei treni. È opportuno specificare che i dati di seguito riportati si riferiscono ai treni con frequenza massima di 15 minuti, caratteristica fondamentale per rendere competitiva e attrattiva tale modalità di trasporto rispetto ad altre private.

#### *Qualità trasporto ferroviario suburbano*

<b>Città</b>	<b>Numero linee</b>	<b>Velocità media (km/h)</b>	<b>Capienza massima del treno</b>
Londra	21	37	1120
Parigi	17	47	2096
Roma	5	37	1200
Berlino	6	39	1200
Madrid	4	52	997

*Fonte dati: Legambiente 2015*

Come si evince dalla tabella, Roma ha il secondo minor numero di linee in assoluto tra le città considerate, superiore solo a quello di Madrid, che ne ha una in meno, ma che è al tempo stesso una città molto meno estesa e dotata come abbiamo visto del miglior servizio di trasporto via metropolitana a livello europeo. Se restringiamo il paragone alle tre città maggiori per estensione, ossia Parigi, Londra e Roma, il dato relativo al numero di linee della capitale italiana risulta ancora più preoccupante: 4 volte inferiore a quello londinese e oltre 3 volte a quello parigino. La capitale francese è dotata dei treni in assoluto più capienti, secondi per capienza quelli romani e berlinesi. Infine Roma e Londra hanno i treni mediamente più lenti, 10 km/h più lenti di quelli di Parigi e 15 km/h più lenti di quelli di Madrid. In definitiva i dati relativi al servizio ferroviario suburbano di Roma segnalano l'esistenza di un sistema arretrato rispetto soprattutto a quelli delle città più estese, come Londra e Parigi, caratterizzato da un basso numero di linee e treni mediamente lenti. Buono il dato relativo alla capienza, secondo solo a quello parigino. Anche rispetto a tale modalità di trasporto sarebbe dunque opportuno impegnare risorse economiche per implementare numero di linee e innovare il parco mezzi.

## 6. L'analisi di *benchmark*: un confronto a livello nazionale

### 6.1. Il TPL a Roma e nelle altre città metropolitane

L'analisi sino ad ora svolta ha messo in evidenza l'arretratezza sotto diverse angolature del TPL di Roma rispetto a quello di altre capitali europee. Vediamo ora di operare un confronto a livello nazionale tra le città metropolitane<sup>48</sup>, per valutare il servizio trasporti di Roma all'interno del contesto italiano. Iniziamo da un confronto del livello di offerta di trasporto e consideriamo a tal scopo il dato relativo al numero di mezzi ogni 100.000 abitanti, riguardante 5 modalità di trasporto pubblico, queste sono: autobus, filobus, tram, metropolitana ed un'ultima modalità in cui sono ricompresi diversi servizi di trasporto alternativi, come quelli funicolari, funivie e via acqua.

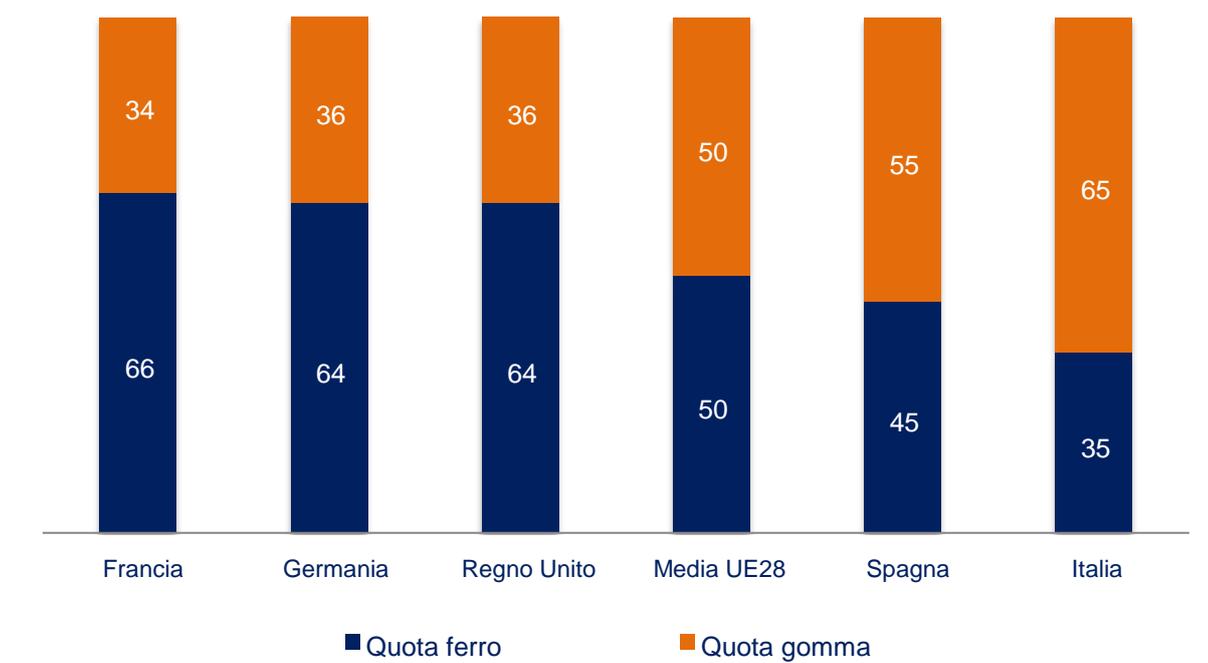
Totale di mezzi per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) per Comune (mezzi per 100mila abitanti)					
Città	Autobus	Filobus	Tram	Metropolitana	Altro
Bari	74,4	-	-	-	-
Bologna	104,4	11,9	-	-	-
Cagliari	152,4	18,8	5,8	-	-
Catania	66,5	-	-	1,3	-
Firenze	123,4	-	4,5	-	-
Genova	118,4	2,9	-	3	1,0
Messina	18,7	-	2,5	-	-
Milano	103,3	10,4	29,8	66,1	1,6
Napoli	57,8	5,6	4,3	5,1	-
Palermo <sup>a</sup>	37,9	-	-	-	-
Reggio Calabria	47,7	-	-	-	-
Roma	95,5	1,0	5,7	20,6	-
Torino	100,4	-	21,6	6,4	59,4
Venezia	107,0	-	4,5	-	-

<sup>a</sup> Palermo ha inaugurato il proprio sistema di tram (4 linee) il 30 dicembre 2015 mentre e celle vuote indicano che il mezzo non è presente nella città.  
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati ISTAT,

<sup>48</sup>Sono state istituite dalla Legge 7 aprile 2014, N° 56, "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni" o dalle Regioni a statuto speciale. Hanno numerose funzioni, tra cui quelle riguardanti la gestione e l'erogazione di servizi a rete di area vasta, come quelli di trasporto pubblico.

Questa tabella è indicativa di come ognuna delle città abbia differenziato l'offerta di TPL. È necessario a questo punto fare un passo indietro nel nostro studio, sino all'analisi di *benchmarking* precedente. Questa ha mostrato come tra le capitali europee, Roma sia quella che fonda maggiormente il proprio sistema di trasporti pubblici sull'autobus, a differenza delle altre che, oltre ad avere delle reti metropolitane molto più estese, differenziano molto l'offerta ricorrendo ad altre modalità. Torniamo ora all'ultima tabella: Milano esclusa, il dato romano a livello di differenziazione dell'offerta, è in linea con quello di tutte le altre città metropolitane. L'autobus risulta la modalità di trasporto in assoluto prediletta da tutte queste, e la centralità del trasporto su gomma a livello nazionale, risalta ulteriormente, se si compara il rapporto percentuale gomma/ferro relativo al TPL italiano con quello di altri paesi europei.

**Rapporto gomma-ferro (% su passeggeri-km) del trasporto collettivo riferito al 2014.**

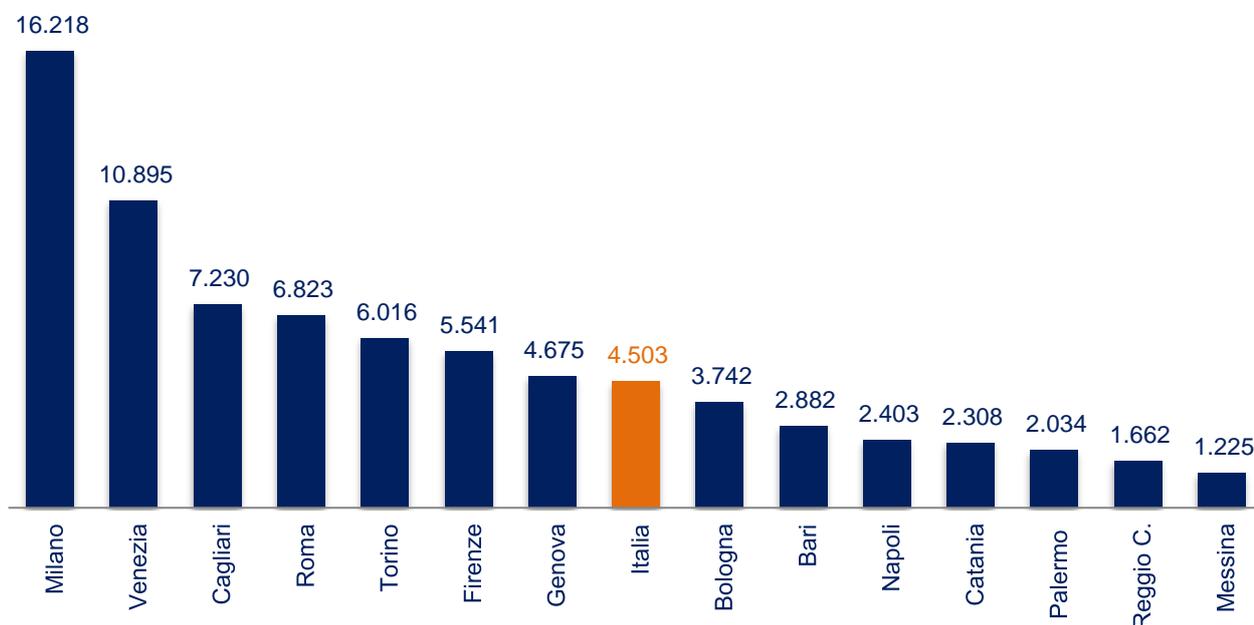


Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Cassa Depositi e Prestiti, 2017.

L'Italia eroga il trasporto pubblico locale per il 35% su ferro e per il restante 65% su gomma, una percentuale quest'ultima, quasi doppia a quella di Germania, Francia e Regno Unito, e del 15% superiore alla percentuale media europea. Dunque è opportuno rilevare come sia tutto il TPL italiano ad essere fondato sul trasporto su gomma, e come l'eccezione rappresentata da Roma a livello europeo, non lo sia a livello nazionale. Questo dato è sintomo di un grave deficit infrastrutturale da cui il nostro Paese è affetto e che richiederà necessariamente nei prossimi anni una puntuale pianificazione ed un'ingente investimento pubblico. Veniamo

ora a valutare il livello di offerta complessiva erogato nelle città italiane. A tal fine dobbiamo rapportare il dato complessivo dei posti/km al numero degli abitanti.

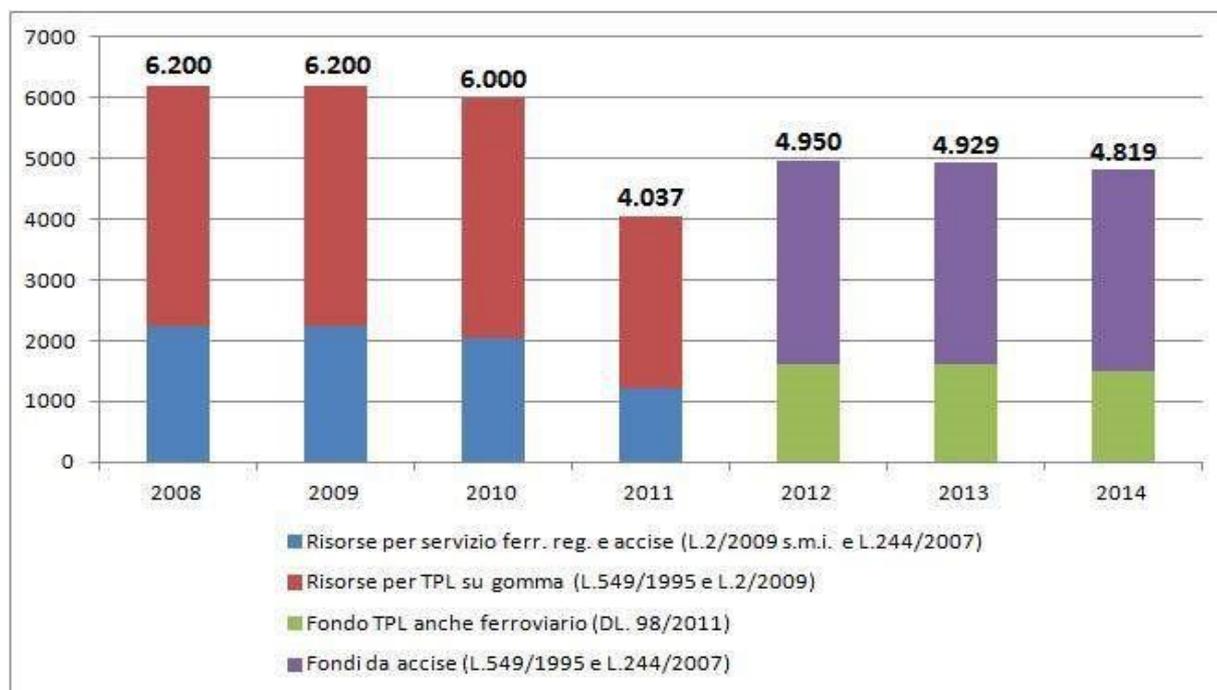
*Grafico relativo ai posti/km offerti nelle città italiane.*



Fonte: Istat, Dati Ambientali nelle Città 2016.

Roma risulta in questa classifica, la quarta città per numero di posti/km offerti in un anno, dato superiore alla media italiana di circa 2000 posti/km, ma quasi 3 volte inferiore al dato di Milano. È inoltre largamente preceduta da Venezia, e, per circa 500 posti/km, da Cagliari. Il capoluogo sardo è inoltre l'unica città meridionale a presentare un rapporto tra posti/km e abitanti sopra la media nazionale. Veniamo ad approfondire un altro dato che abbiamo riportato nella prima parte della nostra analisi, ossia quello relativo alla diminuzione dell'offerta di TPL a Roma di quasi il 7% negli ultimi 10 anni. È questo un dato sicuramente significativo, ma che è opportuno al tempo stesso contestualizzare a livello italiano. Un dato importante alla base di tale contrazione, non solo a Roma ma anche in altri contesti urbani nazionali, è innanzitutto stata la crisi economica del 2008. Con il presentarsi della congiuntura il Governo ha infatti dato avvio ad una graduale opera di razionalizzazione della spesa pubblica, che ha portato a tagliare diverse voci di spesa del bilancio nazionale. L'opera di *spending review* ha anche riguardato i fondi statali destinati ai

trasporti, che tra il 2008 e il 2014 sono gradualmente diminuiti.



Fonte: Legambiente 2014

I fondi stanziati dal Governo per i trasporti sono così passati dai 6,2 miliardi complessivi del 2008, a toccare il minimo di 4 nel 2011, sino ad assestarsi attorno ai 4,8 del 2014. Un altro fattore che ha impattato negativamente sull'offerta e di cui è necessario tenere conto è il trend della domanda di mobilità dello stesso periodo.

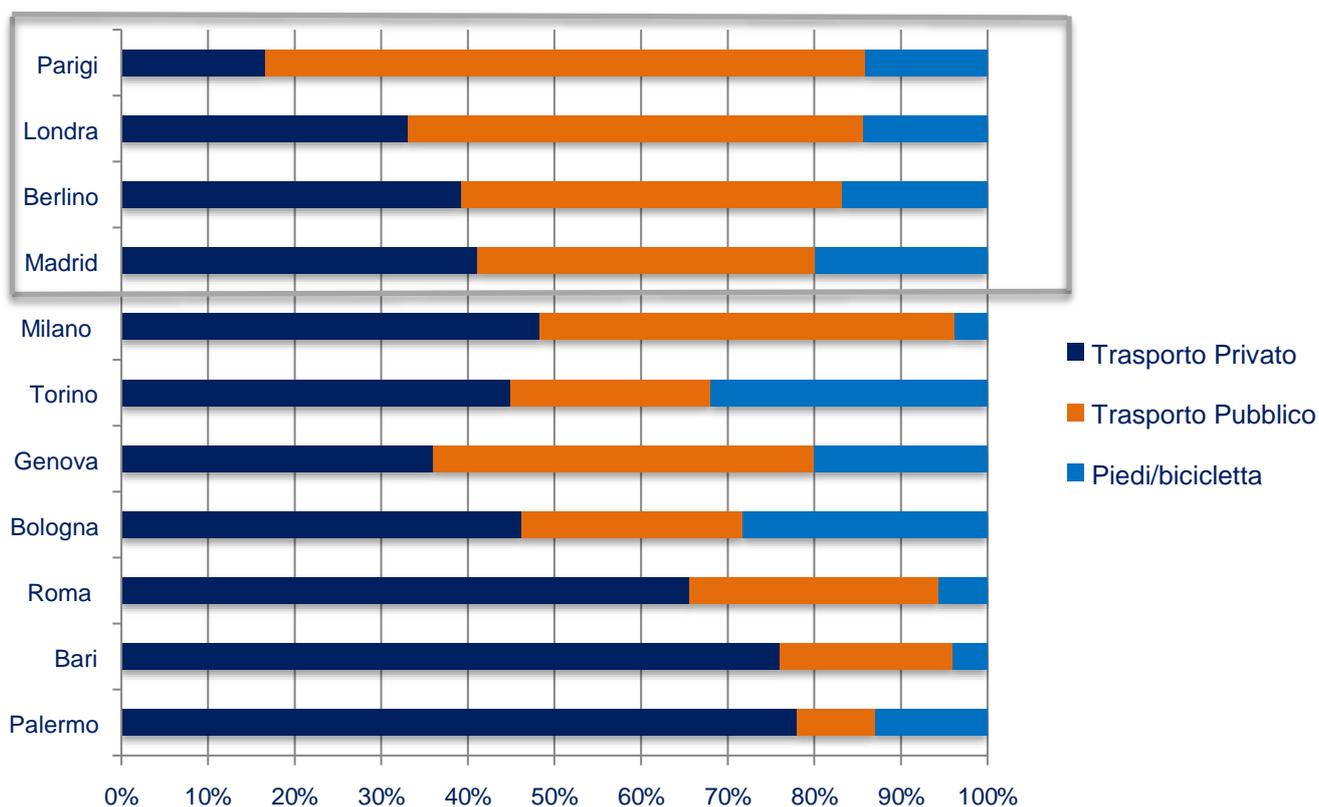
#### Domanda di Trasporto Pubblico Locale (passeggeri annui per abitante)

Domanda di Trasporto Pubblico Locale - TPL (passeggeri annui per abitante)		
Città	2015	Variazione 2011-2015
Venezia	760,2	+9,1%
Milano	442,6	-22,2%
Roma	412,3	-26,4%
Bologna	276,5	+10,1%
Torino	275,8	+21,7%
Firenze	231,5	+3,8%
Genova	225,6	-14,5%
Cagliari	155,4	-3,0%
Napoli	130,6	-35,0%
Bari	69,8	+12,0%
Catania	49,2	-25,3%
Reggio Calabria	36,8	-10,7%
Palermo	34,0	-25,6%
Messina	32,2	+5,3%

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati ISTAT, 2017.

La domanda di mobilità dei romani tra il 2011 e il 2015 è diminuita del 26,4%, facendo segnare la seconda maggiore diminuzione tra tutte le città metropolitane, seconda solo a quella di Napoli. Il dato relativo alla contrazione dell'offerta di trasporti a Roma, deve quindi essere riletto anche alla luce di queste considerazioni, e della tendenza che, con alcune eccezioni, ha caratterizzato l'andamento della domanda di mobilità nella maggior parte del Paese. Ritorniamo al nostro confronto tra le città metropolitane italiane, analizzando un altro dato che nella comparazione precedente tra le capitali europee, ha visto Roma spiccare in negativo: l'altissimo tasso di motorizzazione. Il dato della capitale se comparato con quello delle altre città italiane non risulta così elevato. Infatti l'ampio ricorso ai mezzi privati è un tratto caratteristico delle abitudini a livello di mobilità degli italiani. Vediamo a tal proposito il seguente grafico sulle abitudini a livello di mobilità di alcune delle maggiori città metropolitane del nostro paese, e come queste si differenziano da quelle esistenti in alcune capitali europee.

**Split modale in quattro capitali europee e in alcune città metropolitane italiane**



Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Eurostat Urban Audit per le città europee e Istat per le città italiane.

Se fra le città metropolitane italiane, solo Genova fa segnare livelli di utilizzo dei mezzi privati bassi, inferiori anche a quelli di Londra e Madrid, il livello di Torino, Bologna e Milano è più elevato di quelli di tutte e 4 le città europee considerate. Al tempo stesso il capoluogo lombardo presenta però un tasso di utilizzo dei mezzi pubblici molto elevato, maggiore di quelli di Berlino e Madrid, città che compensano tale svantaggio solo grazie ad un uso più diffuso della bicicletta. Roma come abbiamo visto nella parte precedente della nostra

analisi, presenta un livello di ricorso al mezzo privato preoccupante, il più alto tra le capitali europee, ma non il più alto tra le città metropolitane italiane, visto che Bari e Palermo la superano di circa il 10%. L'uso dei mezzi pubblici in queste tre città è di conseguenza molto basso. In definitiva un confronto tra le città metropolitane italiane permette di guardare a Roma e al suo sistema di TPL in maniera diversa. Il TPL romano fondato su un'estesa rete di autobus, carente sotto il punto di vista delle infrastrutture in ferro, rappresenta una fotografia del Paese. Fatte salve alcune eccezioni come Milano, e tralasciando l'aspetto qualitativo del servizio offerto, le città italiane qui considerate presentano gli stessi limiti a livello di servizio di trasporto erogato.

## 6.2. La performance delle maggiori aziende di trasporto locale

Occupiamoci adesso di confrontare a livello di performance aziendale e di servizio offerto, alcune delle aziende di trasporto locale operanti nelle maggiori città italiane. A tal scopo ci serviremo di alcuni dati relativi alla produttività delle singole aziende.

*Dati produttivi di ATAC, ATM, GTT, ANM, ATAF, AMTAB e AMT (2015).*

Azienda	Numero mezzi	Numero km anno (mln)	Numero addetti	Passeggeri anno (mln)
ATAC – Roma	2.352	150,3	11.857	1.301
ATM – Milano	2.077	154,7	9.588	715,9
GTT – Torino	1.220	66,5	4.878	251,1
ANM – Napoli	865	23	2.671	124
ATAF – Firenze	481	20,2	1.029	90,2
AMTAB – Bari	241	10,03	689	22,8
AMT – Genova	702	26,6	2238	133

*Fonte: Elaborazioni su bilanci aziendali*

Possiamo innanzitutto notare come l'ATAC disponga del parco mezzi più numeroso, nonché del numero di addetti più elevato, tra tutte le aziende di trasporto pubblico italiane. Questi dati devono però essere considerati a fronte del dato relativo ai passeggeri trasportati all'anno dall'azienda romana: L'ATAC trasporta infatti all'anno il numero di gran lunga maggiore di passeggeri a livello nazionale, pari a 1,3 miliardi. Il primato a livello di km annuali offerti è però dell'ATM di Milano, che sotto questo punto di vista, pur con un parco mezzi ed un organico a livello di personale meno numerosi, supera di quasi 5 milioni di km, l'offerta della municipalizzata romana. Segue al terzo posto per estensione di parco mezzi e personale, ma anche per numero passeggeri trasportati e km offerti, la GTT di Torino. Un altro dato interessante emergente da questa tabella, è il confronto tra l'ANM di Napoli e la AMT di Genova. Le due aziende presentano uno scarto minimo a livello di passeggeri trasportati, di circa 5 milioni a favore dell'azienda napoletana, ma il numero di km offerti da

quella genovese è superiore di circa 6 milioni, a fronte di un parco mezzi e di un organico a livello di addetti meno numeroso. Incrociando alcuni di questi dati è possibile ricavare dei significativi indicatori di produttività che ci permetteranno di confrontare l'operato delle diverse aziende, superando l'ostacolo delle differenze dimensionali. Ci riferiremo in particolare ai costi operativi e ai ricavi da traffico, rapportando i primi a numero di addetti e km offerti dall'azienda, i secondi al solo numero degli addetti. Costi e ricavi in questione, sono dati estrapolati dalle voci di bilancio delle relative aziende, ed indicano rispettivamente: i costi che ogni azienda sostiene per porre in essere l'attività e i ricavi derivanti dalla sola vendita di abbonamenti e biglietti. Il primo indicatore di produttività cui faremo riferimento, è il rapporto tra vetture-km offerti e numero di addetti.

*Indici di produttività di ATAC, ATM, GTT, ANM, ATAF, AMTAB e AMT (2015).*

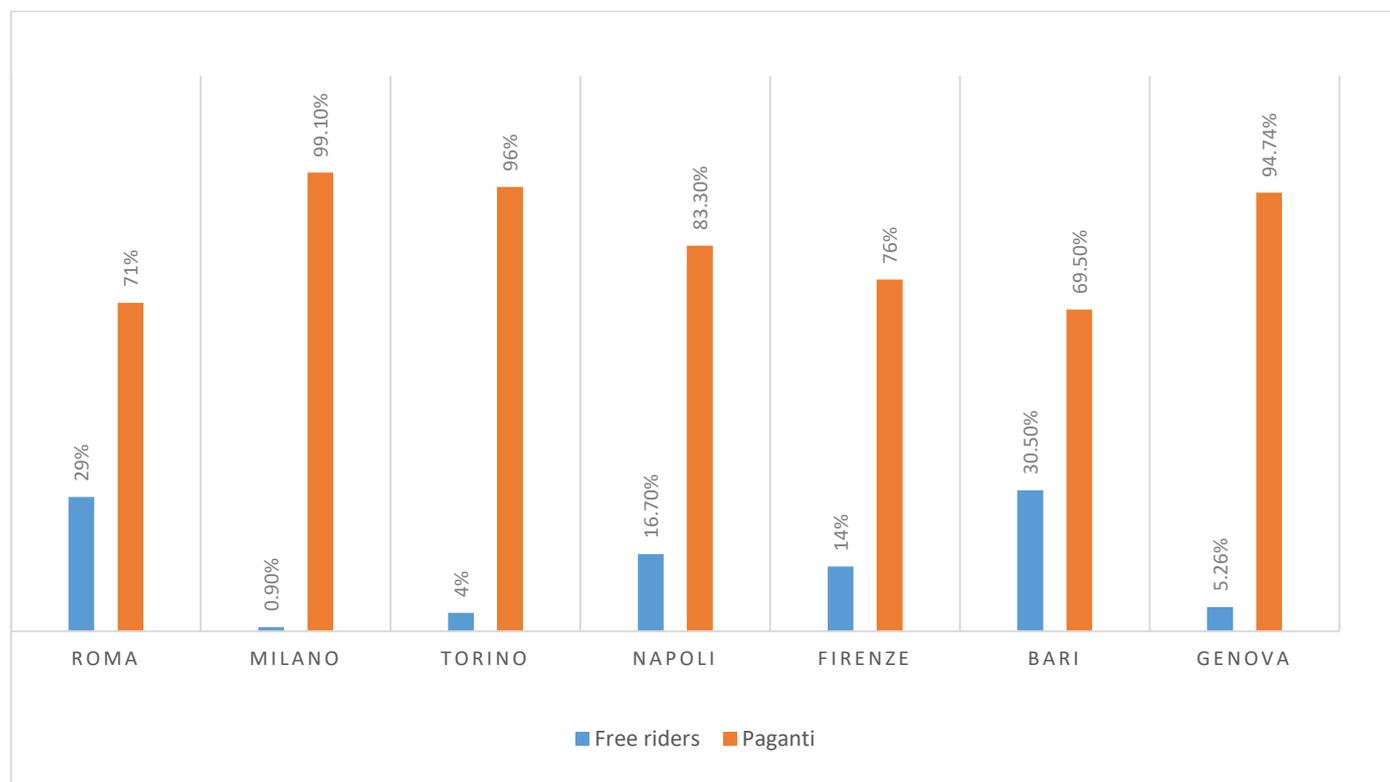
<b>Azienda</b>	<b>Km-addetti</b>	<b>Costi operativi per km (€)</b>	<b>Costi operativi per addetto (€)</b>	<b>Ricavi da traffico per addetto (€)</b>
ATAC – Roma	12.651	5,8	73.891	21.987
ATM – Milano	16.135	2,98	48.090	44.118
GTT – Torino	13.633	6,05	82.501	21.724
ANM – Napoli	8.611	9	77.571	13.946
ATAF – Firenze	19.631	3,67	72.196	27.424
AMTAB – Bari	14.557	4,1	59.744	4.919
AMT – Genova	11.885	6,03	71.697	24.632

*Fonte: Elaborazioni su bilanci aziendali*

Il valore maggiore in relazione ai km per addetto lo fa registrare l'ATAF di Firenze, con ben 19.631 km. Secondo il dato dell'ATM milanese, terzultimo il dato dell'ATAC, meglio solo della genovese AMT e della napoletana ANM. ATM e ATAF sono le aziende più produttive, anche per ciò che attiene i costi per km: queste infatti, con rispettivamente 2,98 e 3,67 €, sono le uniche a scendere sotto la soglia dei 4 € per km. I costi più elevati sono quelli di ANM, con ben 9 € per km, mentre il dato di ATAC, pari a 5,8 €, è nella media dei costi per km delle aziende considerate. Passiamo adesso ai dati riguardanti costi e ricavi da traffico per addetto, e notiamo come l'ATM di Milano faccia segnare il miglior dato in tutti e due gli ambiti. Per ciò che concerne i costi per addetto, quelli dell'azienda milanese sono più bassi di circa 10.000 e 20.000 € rispetto a quelli dell'AMTAB di Bari e dell'AMT genovese, che fanno segnare rispettivamente il secondo e il terzo miglior dato. I costi per addetto più elevati sono quelli della torinese GTT. Per quanto riguarda invece i ricavi da traffico per addetto, il dato dell'ATM è di gran lunga maggiore rispetto a quello delle altre aziende: ben 17.000 € sopra il dato di ATAF, il secondo più elevato, e 20.000 € sopra quello della genovese AMT. Il dato dell'ATAC è nella media, pari a 21.987 €, ma oltre la metà di quello milanese. Con riferimento ai suddetti indici, il più alto livello di produttività è nel complesso quello dell'ATM di Milano, mentre l'ATAF fiorentina, nonostante i costi operativi per addetto sopra la media, rappresenta la seconda azienda per produttività tra

quelle analizzate. Per quanto riguarda invece l'ATAC possiamo concludere che la performance in termini di produttività è mediocre. Il dato relativo al rapporto tra km e addetti è troppo basso, i costi per km e per addetto sono nella media, mentre il livello dei ricavi da traffico per addetto, è insufficiente. Rispetto la questione dei ricavi è opportuno riflettere su un altro dato, ossia quello relativo all'evasione tariffaria.

*Percentuale di utenti paganti e free riders nelle aziende considerate.*



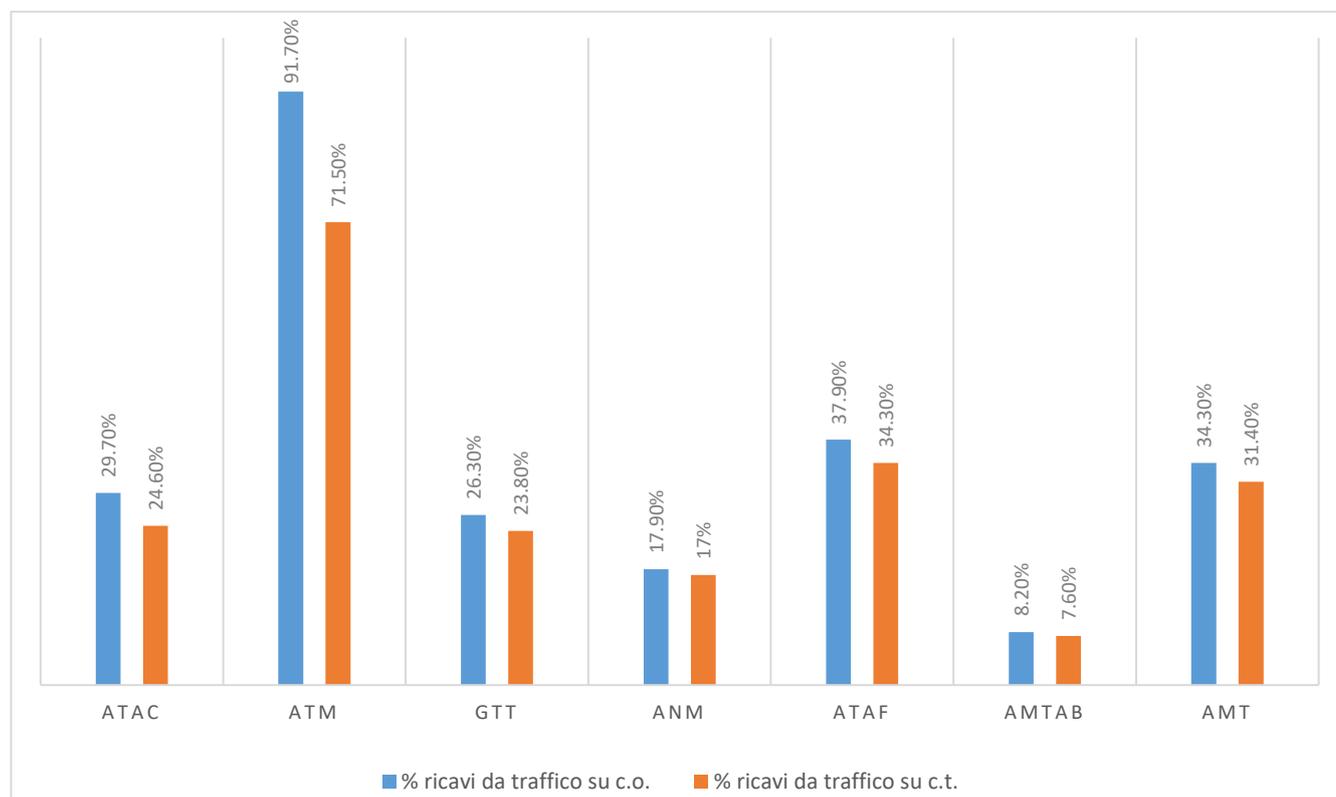
Fonte: [http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2015/04/10/trasporto-locale-portoghesi-bus-metro-italia-solo-multe-pagate\\_cNX4CAhIv1t5h PLuTCUjKN.html?refresh\\_ce](http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2015/04/10/trasporto-locale-portoghesi-bus-metro-italia-solo-multe-pagate_cNX4CAhIv1t5h PLuTCUjKN.html?refresh_ce)

Come abbiamo visto dalla precedente tabella sugli indici di produttività, il rapporto ricavi da traffico per addetto di Milano era in assoluto il migliore tra quello delle aziende considerate. Questo dato è in gran parte conseguenza del più basso tasso di evasione tariffaria a livello nazionale, che come possiamo notare dal grafico, è pari a un *free riders* ogni 100 utenti. Il più alto tasso di evasione tra le città considerate, pari al 30,5%, è quello di Bari, mentre il secondo più elevato è proprio il dato romano, pari al 29%. Il tasso di *free riders* a Roma è elevatissimo, ed è alla base del basso ammontare di ricavi da traffico per addetto precedentemente riportato. Rimanendo sul dato negativo di Roma, è opportuno riportare che, l'allarmante tasso di evasione tariffaria, ha portato l'azienda nell'ultimo biennio a reagire intensificando i controlli. Le sanzioni accertate nel 2016 sono infatti aumentate del 26% rispetto al 2015 e del 75% rispetto al 2014, con una media di 5 sanzioni al giorno per agente<sup>49</sup>. Vediamo adesso un ultimo indicatore di efficienza gestionale,

<sup>49</sup> [http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2017/03/06/paga-biglietto-ecco-campagna-anti-evasione-per-roma-multe-sui-bus\\_RjEfdnQ3WiBZMIkiRpM8mM.html?refresh\\_ce](http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2017/03/06/paga-biglietto-ecco-campagna-anti-evasione-per-roma-multe-sui-bus_RjEfdnQ3WiBZMIkiRpM8mM.html?refresh_ce)

ossia il rapporto tra costi operativi e ricavi da traffico. Questo rapporto secondo quanto previsto dall'art. 19, comma 5 del D.Lgs. n. 422/1997 precedentemente richiamato, dev'essere almeno pari a 0,35. Ciò significa che i costi operativi devono essere coperti almeno per il 35% dai ricavi da traffico. Vediamo l'indicatore per le aziende analizzate nel nostro studio.

**Quota dei ricavi da traffico su costi operativi e costi totali<sup>50</sup>**



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali

Come si evince dal grafico, solo l'ATM e l'ATAF superano la quota di ricavi da traffico sui costi operativi, con la prima che li copre per la quasi totalità, 91,7 %, confermandosi l'azienda di trasporti più virtuosa a livello nazionale, e la seconda che li copre per il 37,9 %. Tutte le altre aziende sono al di sotto del 35 %, con AMTAB e ANM che fanno segnare i risultati peggiori, pari rispettivamente a 8,2 % e 17,9 %. Il dato ATAC è di 29,7 %, quota inferiore a quella stabilita dal D.lgs. 422/1997 e superiore solo alla percentuale di ricavi da traffico su costi operativi delle due aziende meridionali, e della GTT di Torino. Da questa analisi condotta a livello nazionale emerge che, Roma, come tutte le maggiori città nazionali, Milano esclusa, soffre di un deficit a livello infrastrutturale rispetto alle maggiori città europee, in particolare dovuto alla rete metropolitana e di ferrovia suburbana poco estese. Per quanto riguarda la performance aziendale, l'ATAC presenta livelli di produttività bassi, ed una quota di ricavi da traffico sufficiente a coprire solo un terzo dei costi operativi.

<sup>50</sup> I costi totali comprendono oltre ai costi operativi, i costi dovuti agli ammortamenti, alle svalutazioni e gli accantonamenti per rischi.

Quest'ultimo dato è in gran parte dovuto ad un alto tasso di evasione tariffaria, secondo solo a quello di Bari. Se si confrontano i dati dell'azienda romana con quelli dell'ATM di Milano, la seconda per numero di addetti, mezzi a disposizione e passeggeri trasportati annualmente, si rileva una grave arretratezza dell'ATAC sia per offerta erogata, che per performance a livello di produttività. In particolare è importante sottolineare l'enorme dipendenza, rispetto all'azienda dei trasporti milanese, dalle compensazioni pubbliche, dovuta per lo più ai bassi ricavi da traffico.

## 7. Il contratto di servizio e la performance dell'ATAC.

### 7.1. Le condizioni contrattuali per l'offerta del TPL

Il 6 agosto 2015 la Giunta Capitolina, presieduta dall'allora sindaco Ignazio Marino, ha approvato l'attuale Contratto di servizio tra Roma e ATAC S.p.a.. Questo documento ha posto le basi per un rinnovamento del TPL romano, mirando ad aumentare il controllo sulla performance dell'azienda, mediante la previsione di strumenti come l'*automatic vehicle monitoring* (AVM), e ricorrendo per la prima volta a parametri come costi standard e livelli adeguati di servizio (LAS), per regolare il rapporto con l'ATAC e finanziarne le attività. Vediamo nello specifico quali servizi il Comune di Roma ha affidato mediante quest'atto alla municipalizzata, quali sono stati i costi standard cui ha fatto riferimento, nonché i LAS stabiliti. Mediante contratto sono stati affidati ad ATAC i seguenti servizi:

- la gestione del servizio di metropolitana (linee A, B/B1 e C);
- la gestione del servizio di superficie (autobus su gomma, tram, filobus, autobus elettrico, servizi a chiamata);
- prestazioni complementari (gestione dei canali di vendita e commercializzazione dei titoli di viaggio; esazione e controllo dei titoli di viaggio sia per la rete affidata sia sulle linee della rete esercita da Roma TPL S.c.a.r.l.; rapporto con l'utenza in relazione ai reclami; manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni – infrastrutture – mezzi ed impianti di ATAC S.p.A.; manutenzione ordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di terzi strumentali al servizio di TPL);
- prestazioni accessorie (sfruttamento commerciale e pubblicitario su mezzi, infrastrutture ed aree di proprietà di ATAC S.p.A. e su quelli ad essa affidati; attività di sorveglianza delle corsie riservate, delle aree di fermata, di capolinea e delle aree delle soste di interscambio, elevando sanzioni amministrative, e manutenzione ordinaria delle corsie protette e riservate; manutenzione straordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di terzi laddove previsto nel Programma degli investimenti).<sup>51</sup>

L'affidamento dei suddetti servizi e prestazioni, decorre dall'1 agosto 2015 e terminerà il 3 dicembre 2019. Per quanto riguarda la definizione dei costi standard, la Giunta Capitolina ha fatto affidamento su due modelli di definizione degli stessi: il metodo "Università La Sapienza", mediante cui sono stati individuati i costi standard per il trasporto su gomma, e il "Modello RSM", sviluppato dall'Agenzia Roma Servizi per la

---

<sup>51</sup> Contratto di Servizio del Comune di Roma con ATAC S.p.a.

Mobilità di Roma Capitale, mediante cui sono stati individuati quelli per il trasporto su ferro e filobus. I costi standard, stabiliti per ogni tipologia di mezzo, sono il parametro base tramite cui è possibile individuare l'importo di denaro che il Comune di Roma deve corrispondere ad ATAC per l'erogazione del servizio.

**Tabella 1 – Costo standard per tipologia di mezzo di trazione.**

<b>Modalità di trasporto</b>	<b>Costo Standard (€/vett*km)</b>
Autobus (diesel, metano)	5,20
Autobus (elettrici)	7,31
Tram	10,91
Filobus	10,17
Metro	26,50*

\*Si riferisce ai Treni-km

*Fonte: Contratto di Servizio del Comune di Roma con ATAC S.p.a.*

In osservanza del D.lgs. 442/1997, i costi operativi relativi all'erogazione del servizio devono essere coperti almeno per il 35 % dai ricavi da traffico, di conseguenza, i costi standard calcolati devono essere finanziati solo per il 65 % dal Comune. A tal fine si calcolano i c.d. corrispettivi unitari chilometrici, pari al 65 % dei costi standard individuati per ogni tipo di servizio.

**Tabella 2 – Corrispettivi chilometrici unitari per tipo di servizio.**

<b>Tipo di servizio di TPL</b>	<b>Corrispettivo chilometrico unitario (€/vett*km al netto dell'IVA)</b>
Servizi di metropolitana (linea A)	17,23
Servizi di metropolitana (linea B/B1)	17,23
Servizi di Superficie eserciti con Autobus diesel/metano	3,38
Servizi di Superficie: Linee ferroviarie	6,61
Servizi di Superficie: Linee tranviarie	7,09
Servizi di Superficie eserciti con Autobus a trazione elettrica	4,75

(\*) Si riferisce ai Treni-km

*Fonte: Contratto di Servizio del Comune di Roma con ATAC S.p.a.*

Infine, per la definizione dell'importo preciso che ATAC deve ricevere per l'erogazione del servizio di TPL, azienda e Comune hanno stabilito i LAS, espressi in treni-km e vetture-km, e riferiti all'anno. Per il 2015 i LAS concordati sono stati i seguenti.

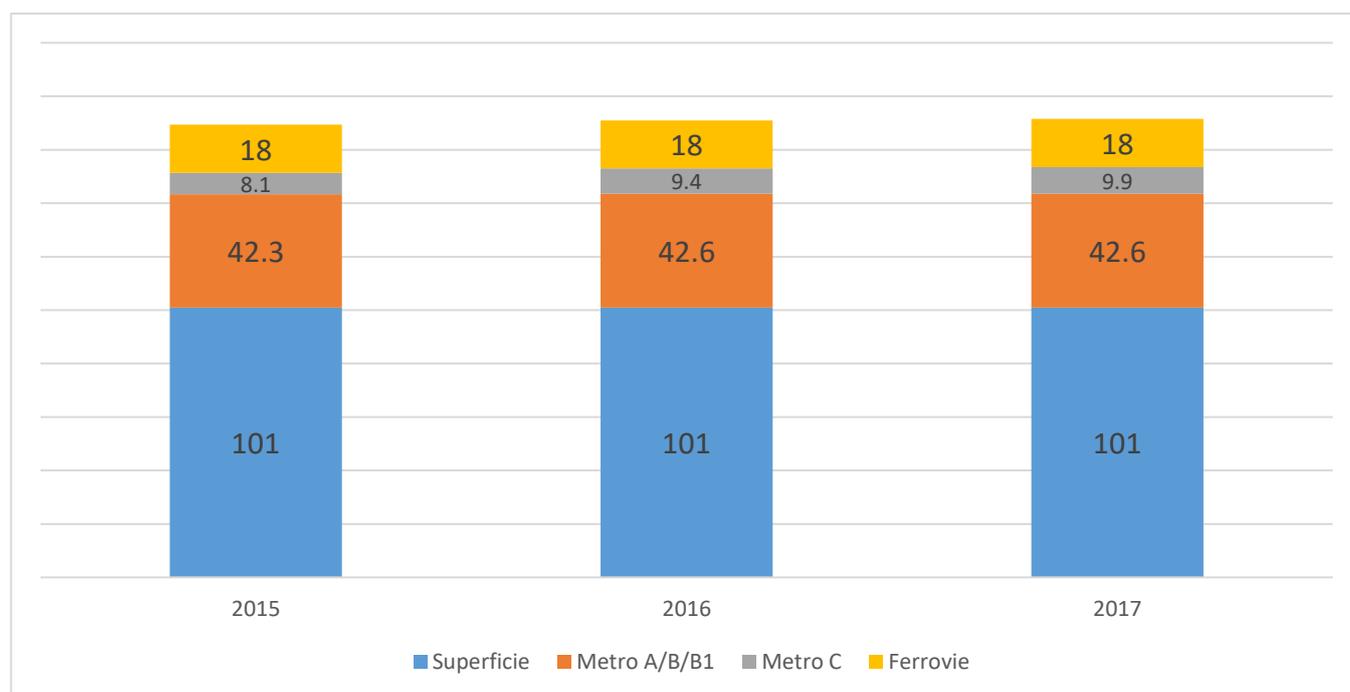
**Tabella 3 – LAS per modalità di trasporto**

<b>Tipo di servizio di TPL</b>	<b>Produzione chilometrica annua</b>
Servizi di Metropolitana (Linea A)	3.839.882 treni/km
Servizi di Metropolitana (Linea B/B1)	3.896.702 treni/km
Servizi di Metropolitana (Linea C)	1.152.416 treni/km
<b>TOTALE SERVIZI DI METROPOLITANA</b>	<b>8.889.000 treni/km</b>
Servizi di superficie eserciti con autobus diesel/metano	95.510.930 vett/km
Servizi di superficie: Linee Filoviarie	427.504 vett/km
Servizi di superficie: Linee Tranviarie	4.700.000 vett/km
Servizi di superficie eserciti con autobus a trazione elettrica	291.566 vett/km
<b>TOTALE SERVIZI DI SUPERFICIE</b>	<b>101.000.000 vett/km</b>

Fonte: Contratto di Servizio del Comune di Roma con ATAC S.p.a.

Nel contratto di servizio è stato anche stabilito il volume di produzione per il 2016 e il 2017 come riportato di seguito, espresso interamente in vetture-km.

**Grafico 1 – Volume di produzione per il triennio 2015-2017 (vett/km)**



Fonte: Contratto di Servizio del Comune di Roma con ATAC S.p.a.

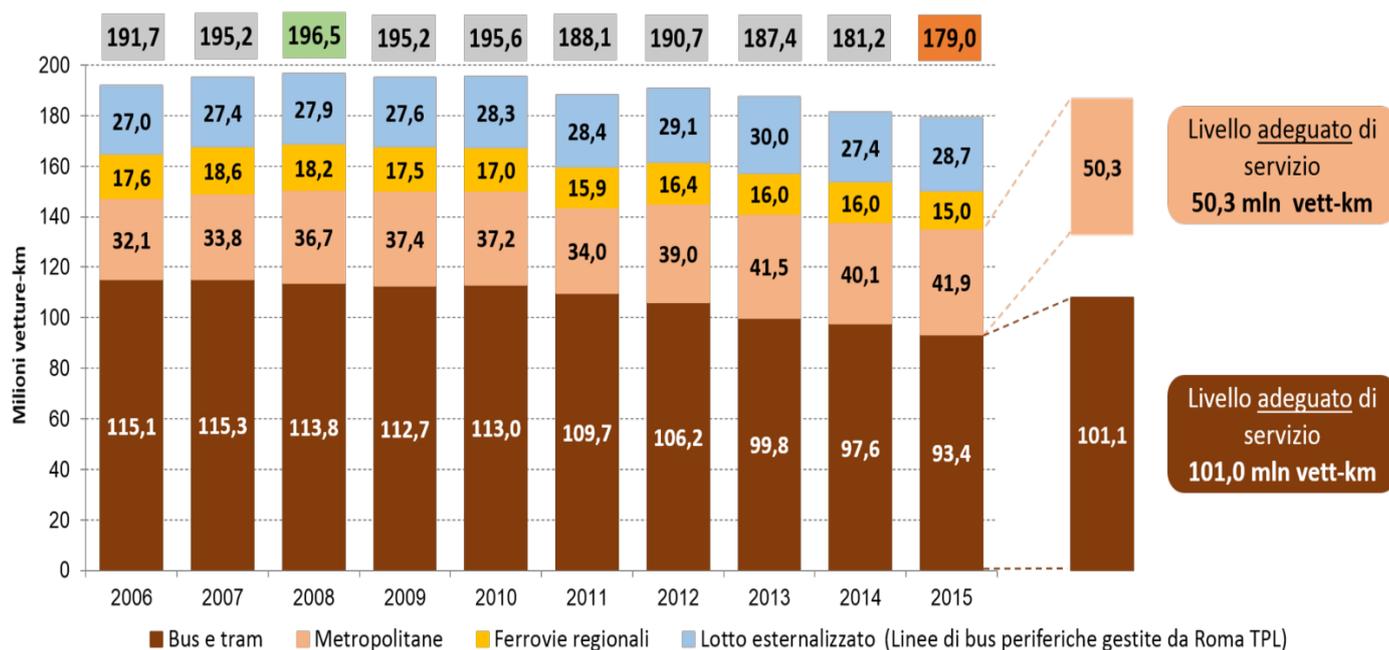
Dunque sulla base di costi standard, corrispettivi chilometrici unitari e LAS, sono stati stabiliti nel contratto i seguenti livelli di stanziamento:

- 1° agosto 2015 – 31 dicembre 2015: Euro 228,6 mln, I.V.A. al 10% inclusa, (a ciò si aggiunge l'onere di Euro 253,1 mln per il periodo 1° gennaio 2015 – 31 luglio 2015 riferito al precedente Contratto di Servizio);
- 2016: Euro 559,0 mln, I.V.A. al 10% inclusa;
- 2017: Euro 565,8 mln, I.V.A. al 10% inclusa.<sup>52</sup>

## 7.2. La performance dell'ATAC nel 2015, e l'andamento della produttività 2006-2015

Nel corso del paragrafo, servendoci dei dati forniti dall'ASPL di Roma, vedremo se la performance dell'ATAC sia stata sufficiente o meno a rispettare le condizioni stabilite nel contratto di servizio. Analizzeremo inoltre come l'erogazione del servizio si sia evoluta negli ultimi 10 anni sotto il punto di vista della produttività e ricorreremo a specifici indici di efficienza ed efficacia per valutare le prestazioni della municipalizzata romana.

Grafico 1 – Livello di produzione del servizio 2006-2015

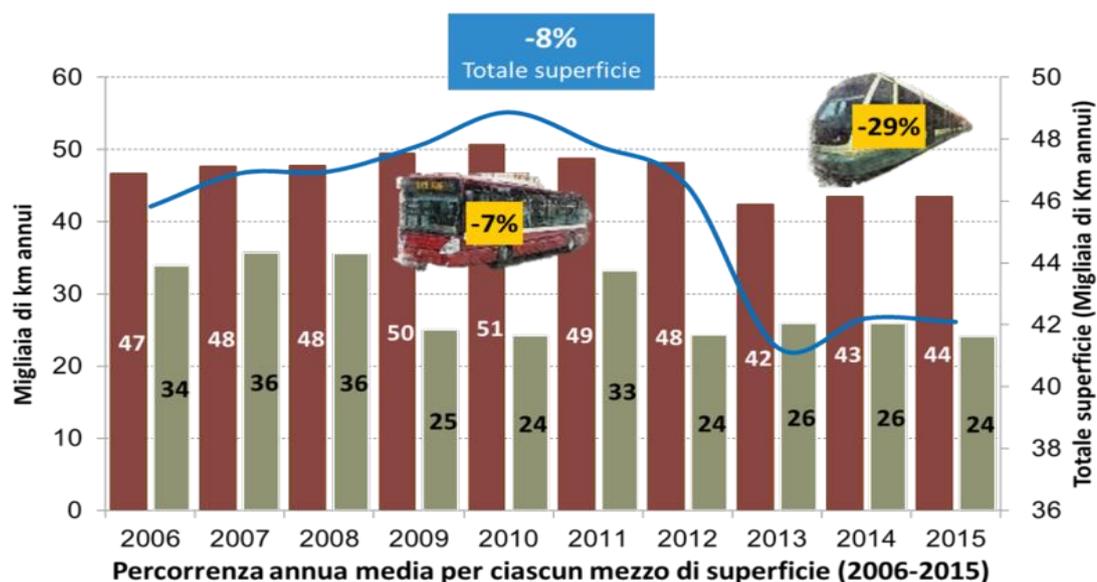


Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac.

<sup>52</sup> Contratto di Servizio del Comune di Roma con ATAC S.p.a.

L'offerta erogata nel 2015 dall'azienda è inferiore ai LAS stabiliti nel contratto di servizio: l'offerta di trasporto via bus e tram e l'offerta via metro sono rispettivamente di 7,7 e 8,4 milioni di km-vetture inferiori ai LAS stabiliti. Anche il dato relativo alle ferrovie regionali si attesta al di sotto dei LAS di circa 3 milioni di vetture-km. Per quanto riguarda invece l'andamento dell'offerta di trasporto negli ultimi 10 anni, questa ha raggiunto il massimo di vetture-km offerti nel 2008, toccando i 196,5 milioni, ed il minimo proprio nel 2015, attestandosi sui 179 milioni di vetture-km. La diminuzione rispetto al 2006 dell'offerta di trasporto di superficie (bus e tram) in termini percentuali è del 19 %, pari a 22 milioni di vetture-km. Di contro si è verificato un aumento dell'offerta relativa al servizio di metropolitana, di 31 punti in termini percentuali, e di 10 milioni di vetture-km in termini assoluti. Questo aumento è dovuto all'apertura delle linee B1 e C. Una diminuzione sostenuta dell'offerta rispetto al 2006, pari a circa 14 punti percentuali, si è verificata anche a livello di ferrovie regionali. Nello specifico la linea Roma-Giardinetti fa registrare una diminuzione della produzione di vetture-km pari al 40 %, mentre l'offerta della Roma-Lido è diminuita del 12 %. L'offerta della terza linea ferroviaria, la Roma-Viterbo è invece rimasta sostanzialmente invariata. Vediamo il trend della performance ATAC nell'ultimo decennio concentrandoci su alcuni indici di produttività.

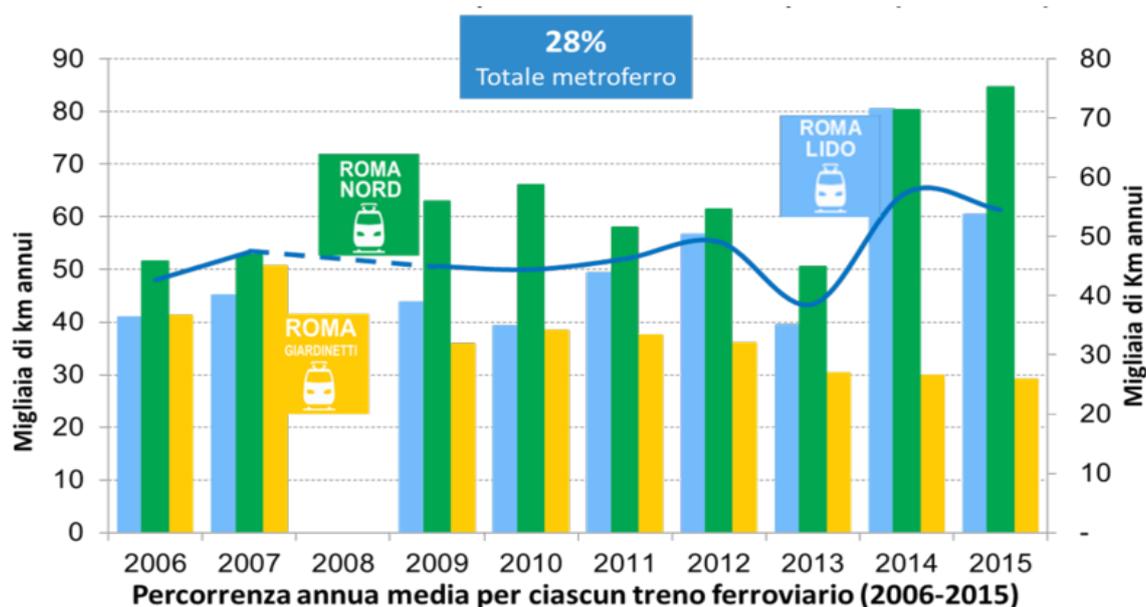
**Grafico 2 – Migliaia di km annui per mezzo di superficie periodo 2006-2015.**



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac.

Rispetto al dato 2006, ogni autobus nel 2015 ha percorso in media 3000 km in meno, valore che sale a 7000, se lo si paragona con quello del 2010, anno in cui la percorrenza media per autobus ha toccato il massimo nel decennio ossia 51.000 km annui. Lo scarto per i tram nel 2015 è ancora più netto visto che, rispetto al 2006, ogni tram ha percorso in media 10.000 km in meno, 12.000 se si raffronta il dato a quello del 2008, massimo valore di percorrenza annua per tram nel decennio, pari a 36.000 km. In percentuale la percorrenza media annua dei mezzi di superficie è diminuita di 8 punti percentuali.

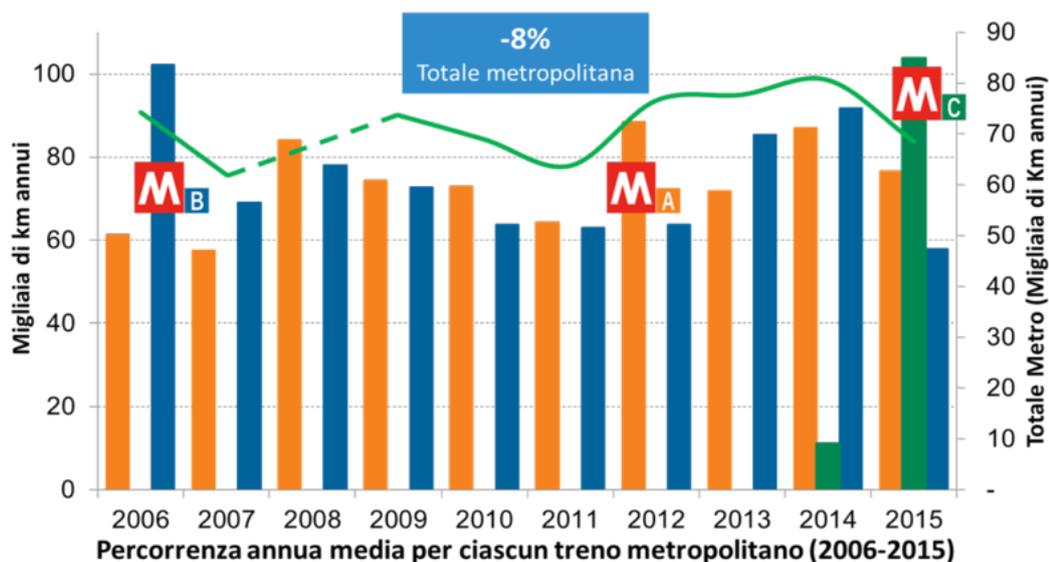
Grafico 3 – Migliaia di km annui per treno ferroviario periodo 2006-2015.



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac.

Per quanto riguarda la percorrenza media annua per treno ferroviario nel 2015, si registra rispetto al 2006 un aumento del 28%. Questo dato dipende però non da un efficientamento del servizio, bensì dalla diminuzione dei treni.

Grafico 4 – Migliaia di km annui per treno metropolitano periodo 2006-2015.

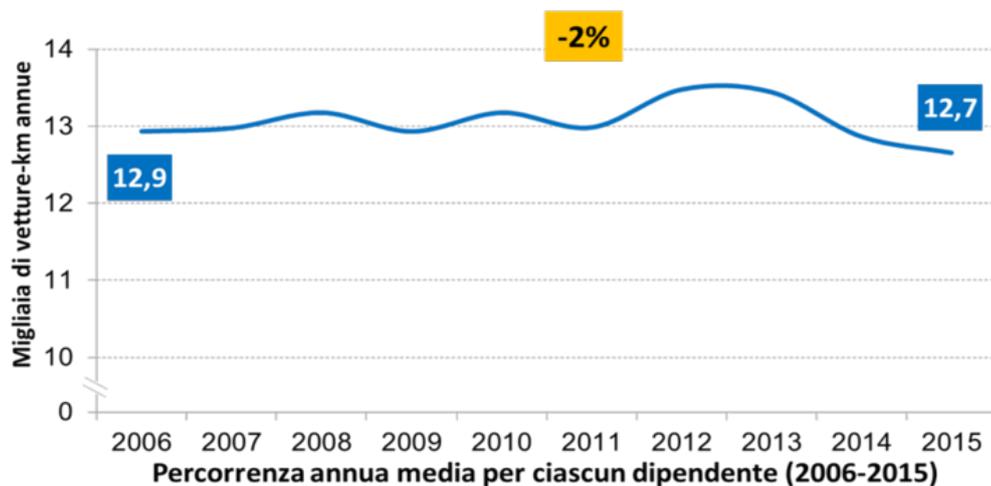


Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac.

Per ciò che attiene la percorrenza media annua per treno metropolitano, si registra nel 2015 un calo di 8 punti percentuali rispetto al 2006, nonostante l'aumento di produttività che ha riguardato la linea A. La diminuzione

è infatti dovuta alla diminuzione dei km medi annui per treno, della linea B, che nel 2015 ha fatto segnare il dato più basso del decennio ossia 58.000 km annui rispetto ai 102.000 del 2006.

**Grafico 5 – Percorrenza media annua per dipendente periodo 2006-2015.**



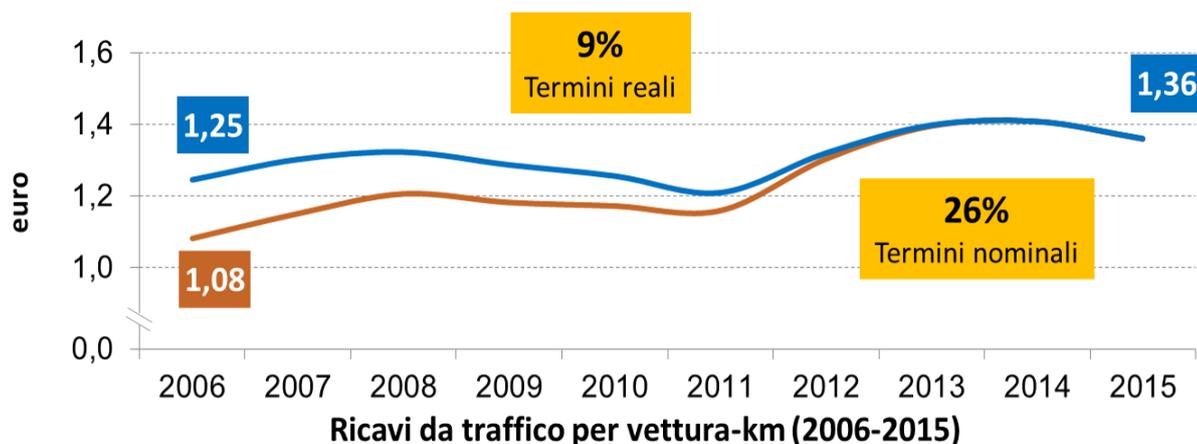
Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac.

Per quel che riguarda infine la percorrenza media annua per dipendente del 2015, questa è in lieve diminuzione rispetto al dato 2006, ma sostanzialmente stabile.

### 7.3. Indici di efficienza economica: il trend dei ricavi da traffico e dei costi nel periodo 2006-2015

#### 7.3.1. L'andamento dei ricavi da traffico

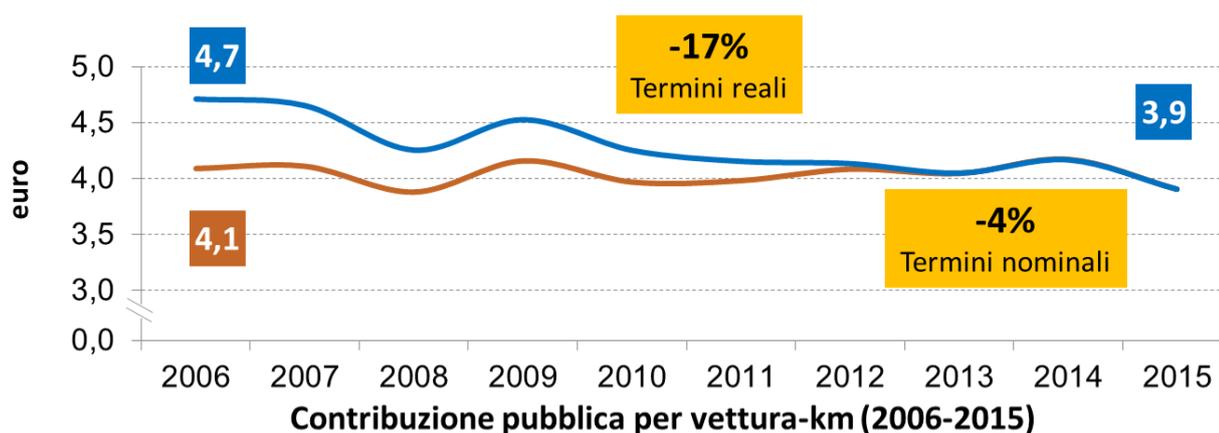
**Grafico 1 – Ricavi da traffico per vettura-km nel periodo 2006-2015**



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Il primo indice di efficienza economica dal lato dei ricavi che prenderemo in considerazione è quello relativo ai ricavi da traffico per vettura-km prodotti nel 2015: come si evince dal grafico 1, questi sono in aumento di 9 punti percentuali in termini reali e di 26 in termini nominali<sup>53</sup> rispetto al dato 2006. L'aumento si è verificato a partire dal 2012, anno in cui a fronte della diminuzione dell'offerta di servizio, si decise l'innalzamento delle tariffe dei titoli di viaggio.

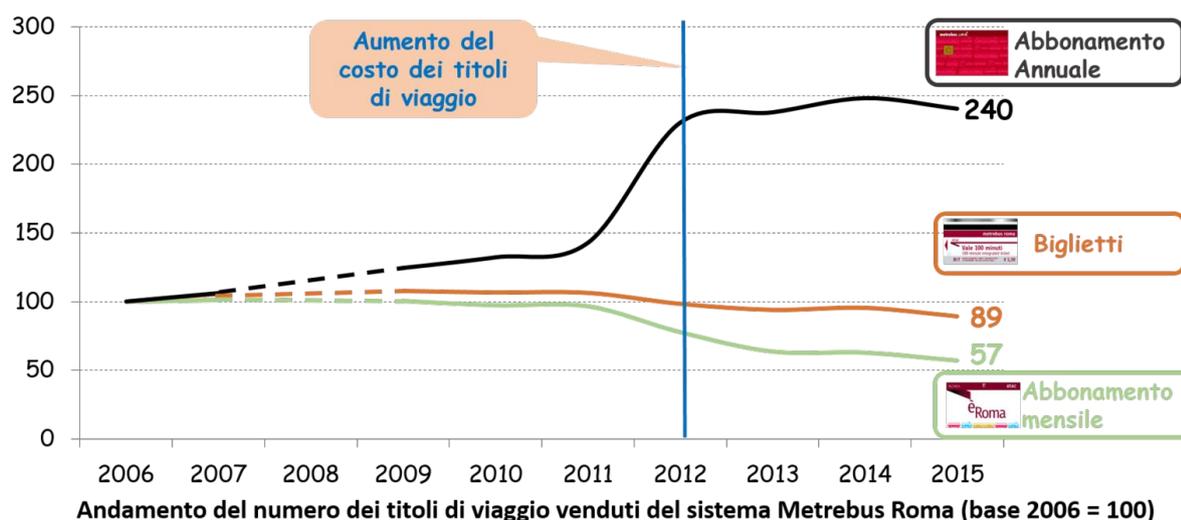
**Grafico 2 – Andamento delle compensazioni pubbliche per vettura-km nel periodo 2006-2015.**



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Nel grafico 2, la contribuzione pubblica per vettura-km presenta, di contro all'aumento dei ricavi visto nel grafico precedente, presenta invece un andamento decrescente. La dipendenza dalle compensazioni pubbliche nel 2015 rimane comunque elevata, pari a 3 volte la quota dei ricavi per vettura-km.

**Grafico 3 – Andamento della vendita dei titoli di viaggio periodo 2006-2015.**

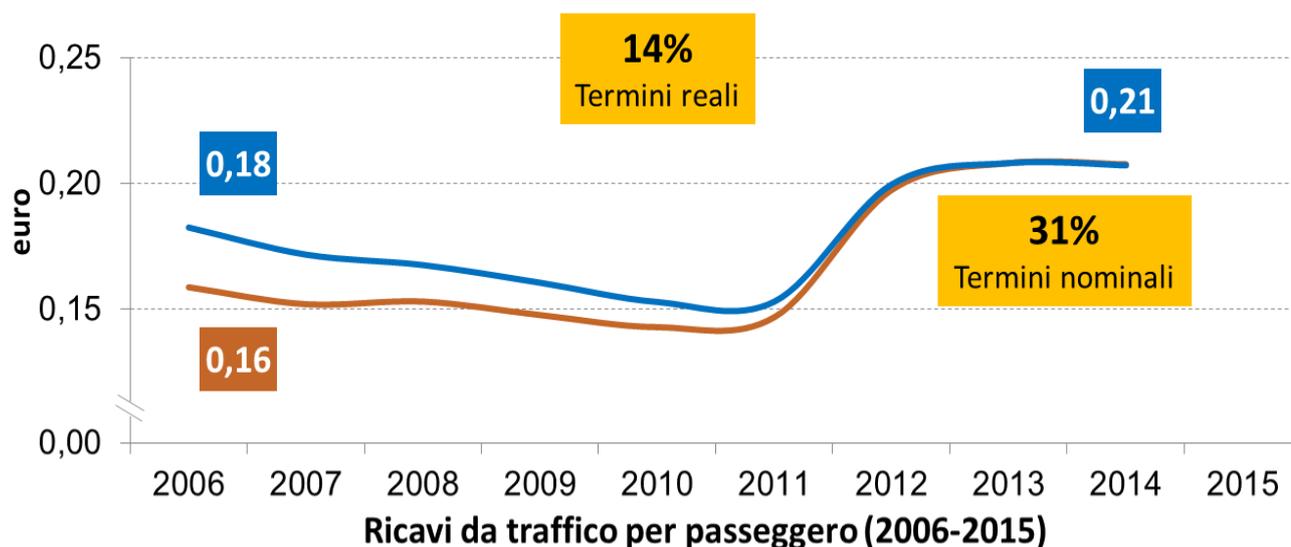


Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

<sup>53</sup> L'aumento in termini reali, a differenza di quello in termini nominali, è calcolato considerando l'indice dei prezzi al consumo dell'ISTAT, tenendo dunque conto delle rivalutazioni monetarie nei diversi anni.

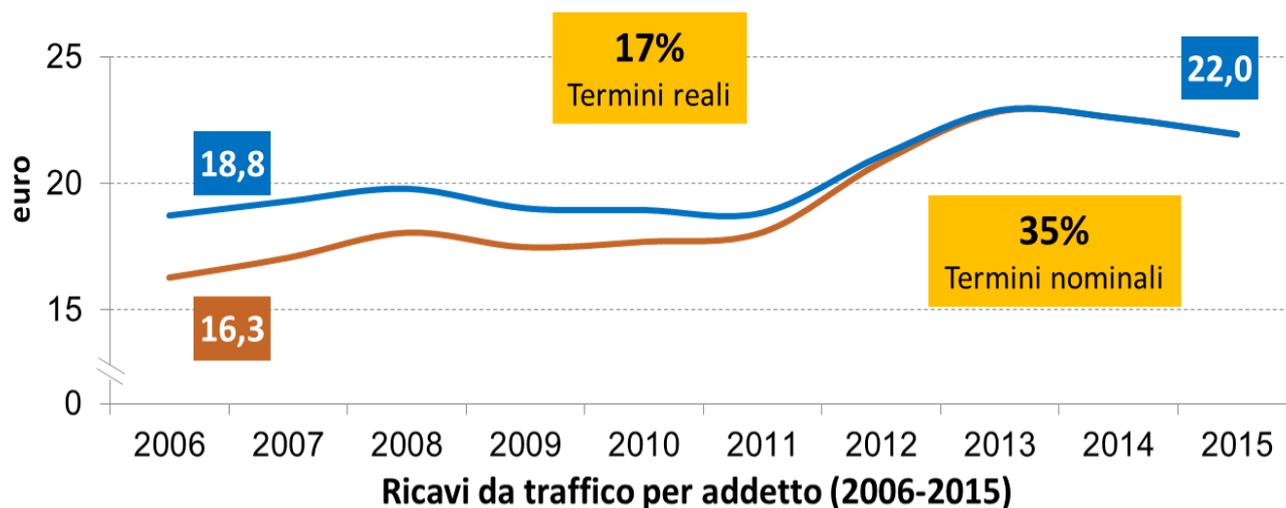
Una dinamica di cui è necessario tener conto nell'analisi relativa ai ricavi da traffico è sicuramente quella della vendita dei titoli di viaggio. Rispetto al suo andamento nel corso del decennio 2006-2015, è possibile osservare come questo sia stato fortemente influenzato dall'aumento tariffario del 2012: la vendita degli abbonamenti annuali, dal rialzo del costo dei titoli di viaggio in poi, è infatti aumentata vertiginosamente, facendo registrare nel 2015 la vendita di 152.000 abbonamenti in più rispetto al 2006; di contro gli abbonamenti mensili sono diminuiti del 40 %, mentre la vendita di biglietti<sup>54</sup>, in crescita sino al 2009, presenta un andamento decrescente negli ultimi 6 anni del periodo, toccando il minimo proprio nel 2015. Abbiamo visto nel corso dell'analisi di benchmark come i ricavi da traffico rapportati ai costi operativi risultino ancora al di sotto della quota del 35 % stabilita dal D.lgs. 422/1997, è adesso importante osservare quale sia stato il trend di tali ricavi nel corso del periodo 2006-2015, rapportandolo al numero di passeggeri trasportati e al numero di addetti.

**Grafici 4 e 5 – Andamento dei ricavi da traffico per passeggero e per addetto periodo 2006-2015.**



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

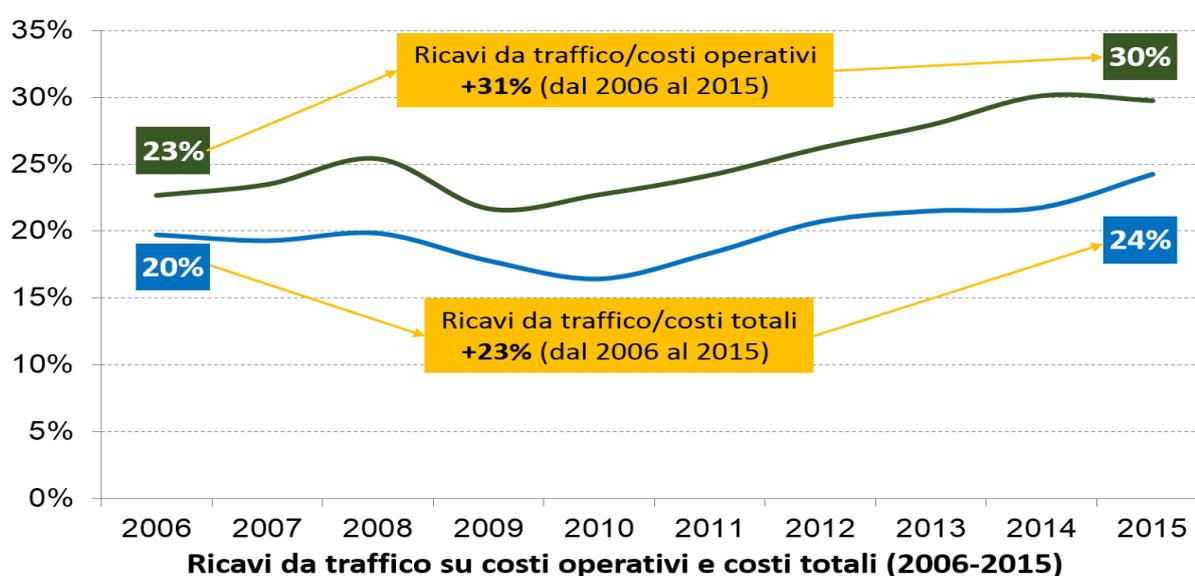
<sup>54</sup> Per biglietti si intende tutte le tipologie, dunque biglietti orari, giornalieri e plurigiornalieri.



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

L'andamento dei ricavi da traffico per passeggero e per addetto nel periodo considerato, è in aumento sia in termini reali che in termini nominali. A fronte dunque di un livello basso di ricavi da traffico rispetto a quello di altre aziende dei trasporti operanti a livello europeo e italiano, si registra nel decennio 2006-2015 un lieve e graduale aumento di ambedue i dati. Sia i ricavi per passeggero che per addetto decrescono sino al 2011, per poi crescere sino al 2015: l'inversione del trend è imputabile al rialzo tariffario 2012, a maggior ragione se si considera che tra il 2011 e il 2014 il numero dei passeggeri-corsa ha subito una contrazione di 21 punti percentuali ed il numero degli addetti di 8. Consideriamo infine, per concludere l'analisi sul versante dei ricavi, l'andamento di due indici: il trend del rapporto ricavi da traffico-costi operativi e quello dei ricavi da traffico-costi totali.

Grafico 6 – Ricavi da traffico-costi operativi e ricavi da traffico-costi totali periodo 2006-2015



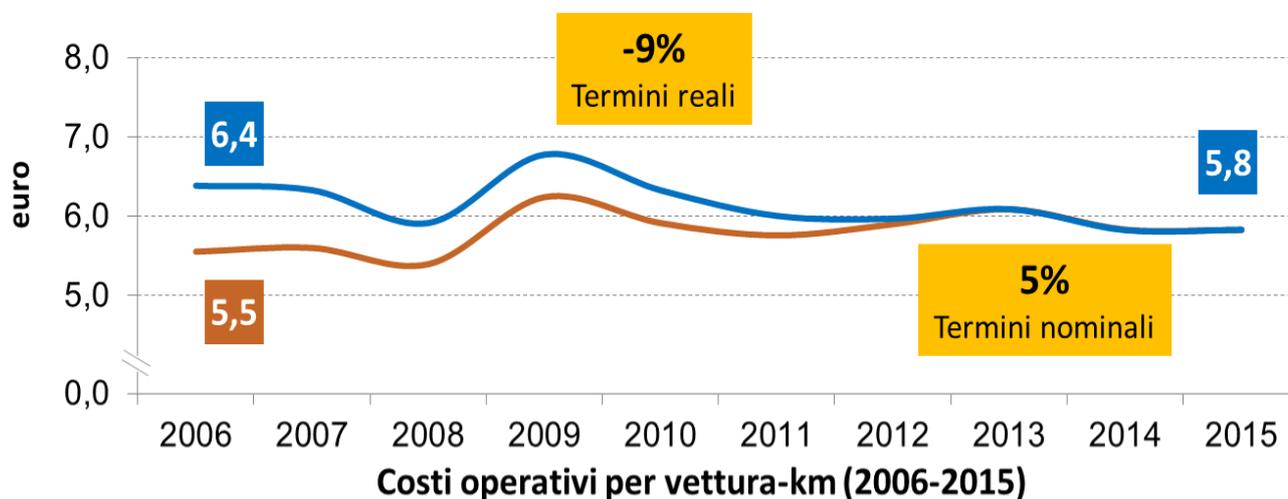
Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Come è possibile notare dal grafico 6, l'indice relativo alla percentuale di copertura dei costi operativi tramite i ricavi da traffico, presenta un andamento crescente dal 2009 in poi, ma rimane per tutto il periodo considerato al di sotto della soglia del 35 % individuata dal D.Lgs. 442/1997. Da rilevare inoltre l'interruzione del trend positivo nel corso del 2015. Anche l'andamento del rapporto ricavi da traffico-costi totali è in crescita lieve lungo tutto il periodo. In definitiva possiamo concludere che un lieve efficientamento sotto il punto di vista dei ricavi da traffico, tra il 2006 e il 2015, si è verificato, ma questo è ancora insufficiente: il rapporto tra ricavi e costi operativi sale di 7 punti percentuali rispetto al 2006 e quello ricavi costi totali di 4, ma la soglia del 35% è ancora lontana.

### 7.3.2. L'andamento dei costi

Come per i ricavi da traffico, iniziamo la nostra analisi dei costi di produzione sostenuti dall'ATAC, prendendo in considerazione come primo indice di efficienza economica i costi operativi per vettura-km.

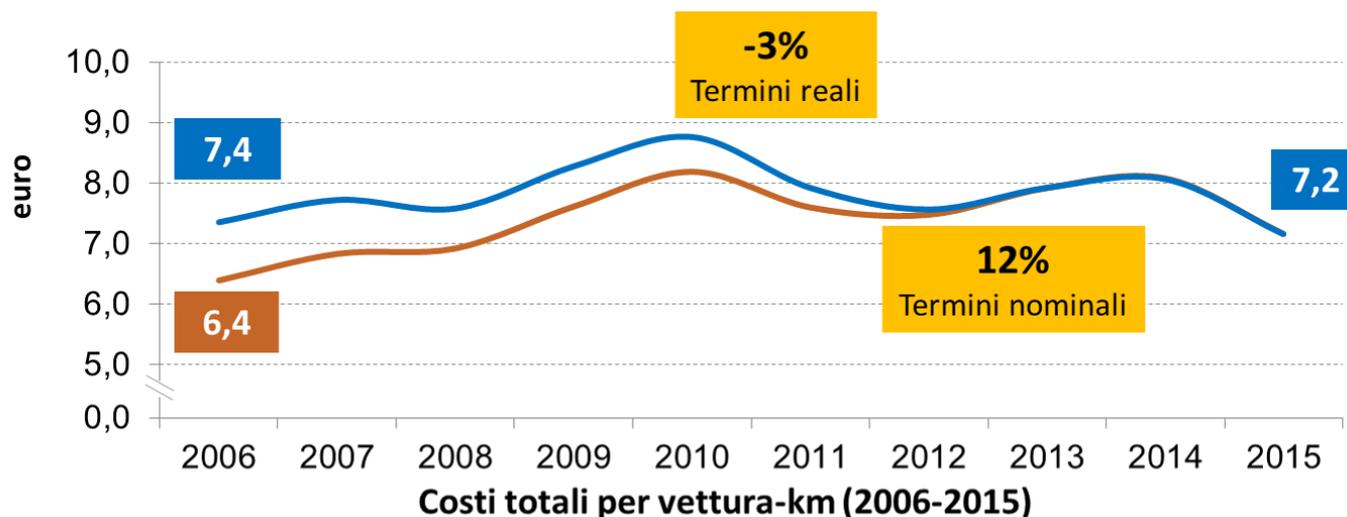
Grafico 1 – Andamento dei costi operativi per vettura-km periodo 2006-2015.



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

I costi operativi per vettura-km, nel decennio considerato, presentano una diminuzione del 9 % in termini reali ed un aumento del 5 % in termini nominali. L'indice è in ambedue i casi stabile dal 2012, segnalando la possibilità di un efficientamento ulteriormente i costi per l'erogazione del servizio.

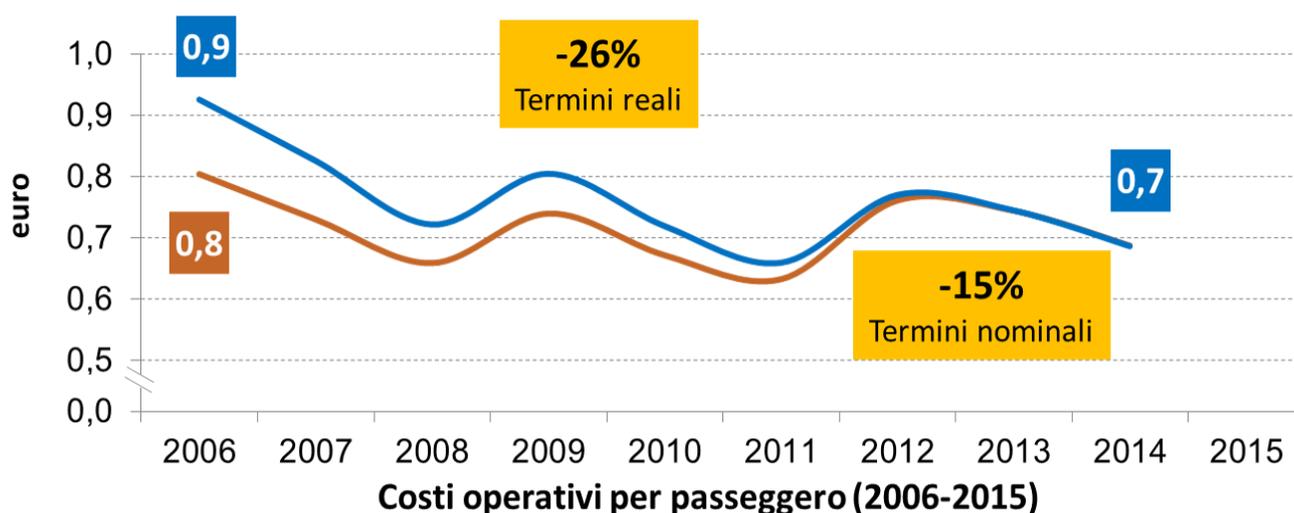
Grafico 2 – Andamento costi totali per vettura-km periodo 2006-2015.



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Lo stesso vale per i costi totali per vettura-km che presentano un andamento decrescente in termini reali, -3%, e crescente in termini nominali, +12%, nel periodo 2006-2015. Il trend in termini reali segue un andamento crescente sino al 2010 toccando quasi i 9 € per vettura, scendendo poi gradualmente sino ai 7,2 € del 2015, con una differenza di soli 0,2 €, rispetto al dato iniziale, segnalando dunque l'esistenza di maggiori margini di efficientamento. Un altro indice significativo a livello di costi è quello relativo ai costi operativi per passeggero. Vediamone l'andamento sempre in riferimento al decennio 2006-2015.

Grafico 3 – Andamento costi operativi per passeggero periodo 2006-2015.

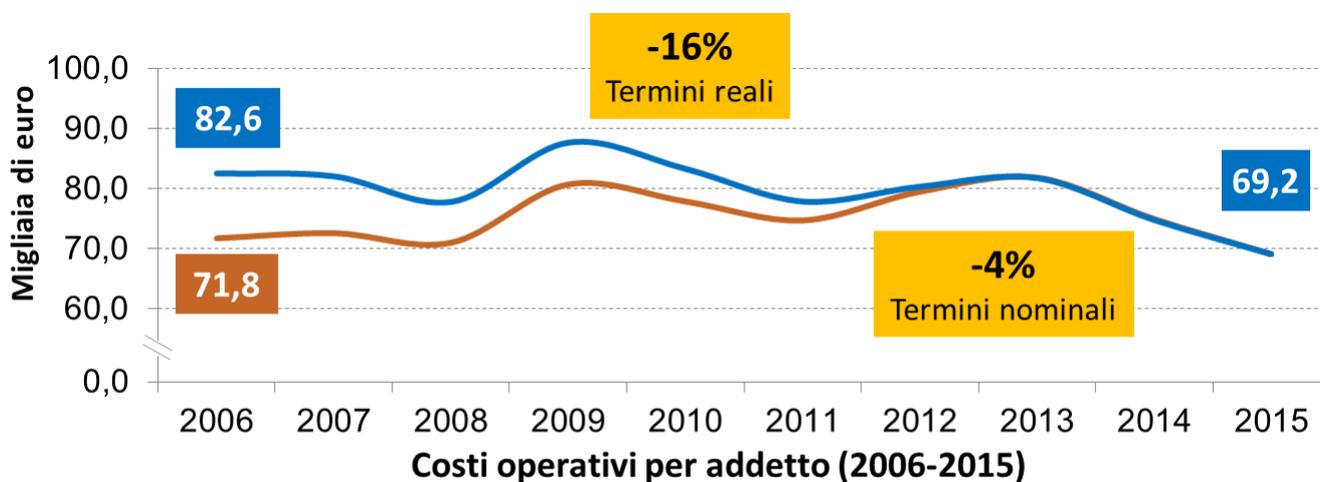


Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Dal grafico 3 si evince come il trend di questa tipologia di costi sia decrescente nel decennio, presentando un dato al 2015 inferiore di 0,20 €, rispetto a quello iniziale, una diminuzione pari a 26 punti percentuali in termini

reali e di 15 in termini nominali. Passiamo adesso ad analizzare i costi dal lato del personale ATAC, come abbiamo visto il più numeroso a livello nazionale, iniziando dall'indice relativo ai costi operativi per addetto.

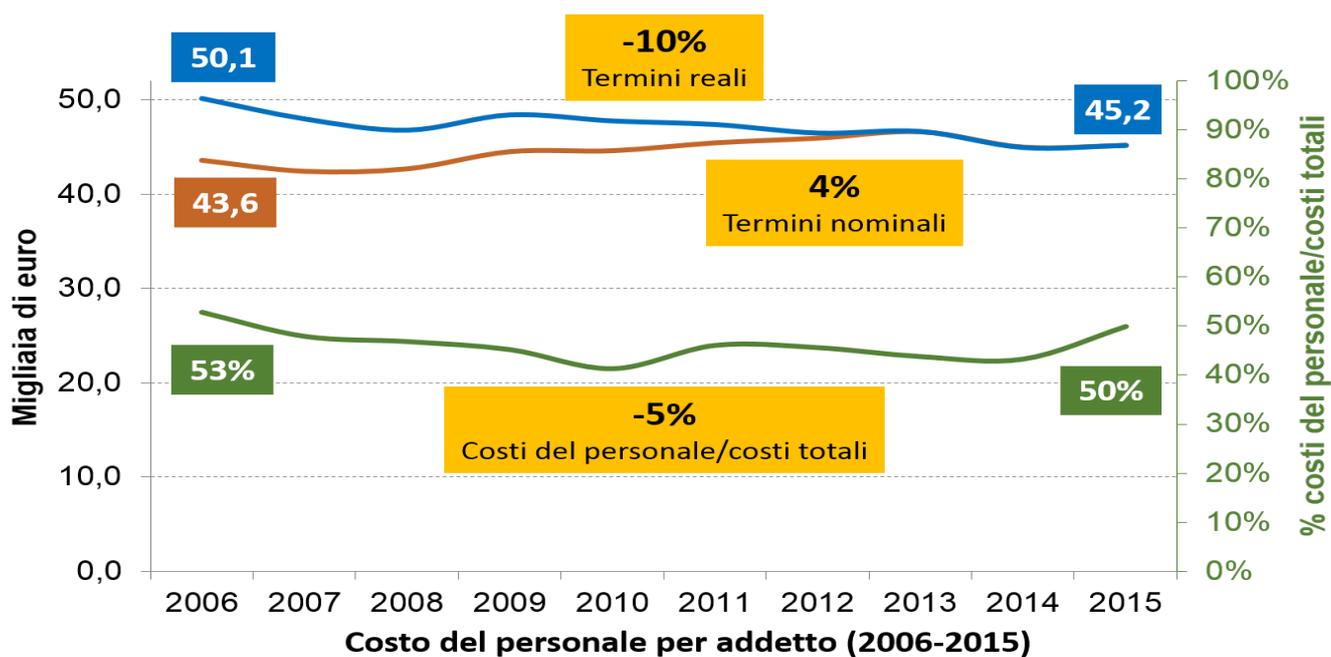
**Grafico 4 – Andamento costi operativi per addetto nel periodo 2006-2015.**



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

I costi operativi per addetto presentano una diminuzione graduale nel decennio, pari al 16 % in termini reali e al 4 % in termini nominali. Entrambi i valori presentano un andamento crescente sino al 2009, per poi decrescere sino al dato 2015. La decrescita si fa più marcata proprio negli ultimi sei anni del periodo considerato, in cui i costi operativi fanno registrare una contrazione doppia rispetto a quella del personale, -16 % contro -8 %.

**Grafico 5 – Andamento del costo del personale per addetto periodo 2006-2015.**



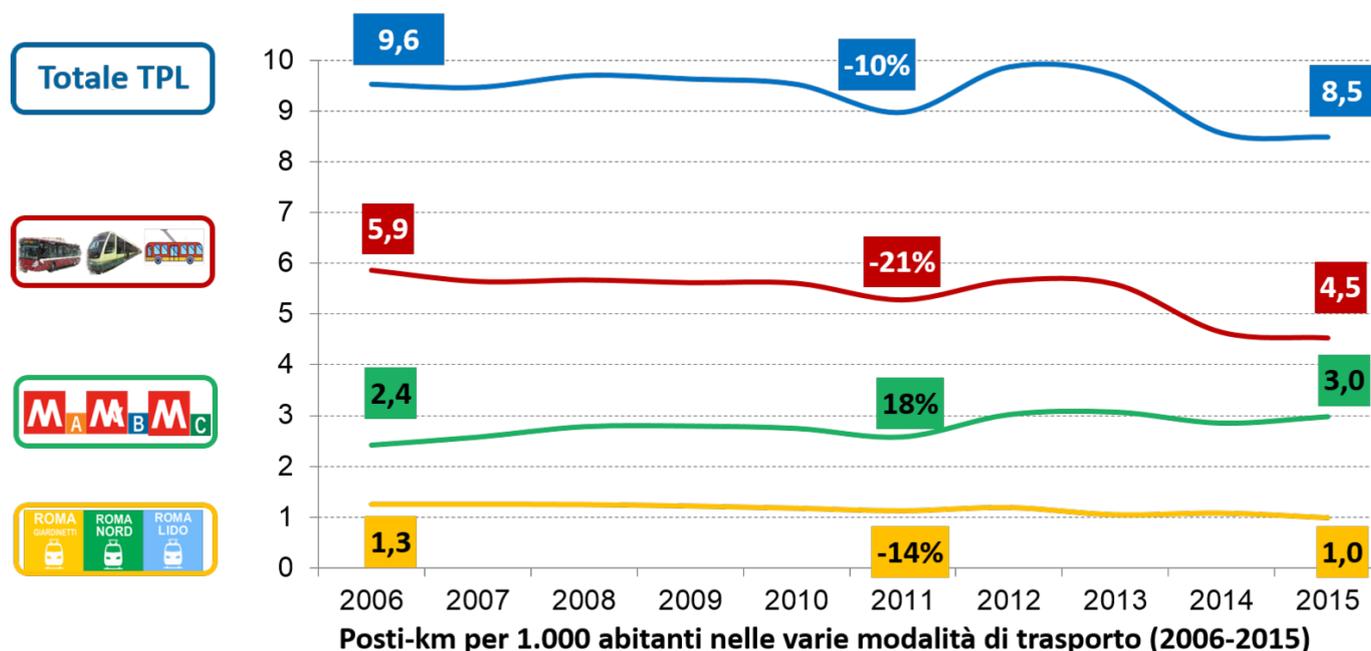
Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Questo indice presenta un andamento decrescente in termini reali di 10 punti percentuali nel decennio, con il dato che passa dai 50.100 € per addetto del 2006 ai 45.200 € del 2015. L'andamento in termini nominali è invece crescente, e superiore del 4 % rispetto al dato iniziale. Ciò che è interessante rilevare in quest'ambito, è la sostanziale stabilità dell'ammontare di costi del personale sui costi totali lungo il decennio: l'andamento di questo rapporto, corrispondente nel grafico 6 alla linea verde, presenta una graduale diminuzione sino al 2010 per poi tornare a crescere sino a quota 50 %, solo 3 punti percentuali in meno rispetto al dato 2006. Lo stesso vale per il rapporto costi del personale-costi operativi, che dal 2009 in poi è stabile al 55%. Questo segnala, a partire dal 2009, la costanza dei costi del personale a livello di peso nel bilancio, e al tempo stesso la possibilità di ottenere migliori risultati a livello di efficientamento di tali costi rispetto a quelli attuali.

#### 7.4. Indicatori di efficacia

Per operare l'analisi dei livelli di efficacia riguardanti la performance dell'ATAC, utilizzeremo due indici: i posti-km<sup>55</sup> ogni 1000 abitanti per tutte le modalità di trasporto, che indicano il livello dell'offerta per densità territoriale; e il rapporto tra vetture-km e lunghezza della rete, che indica il livello di utilizzo della rete di TPL.

Grafico 1 – Andamento dell'offerta di posti-km ogni 1.000 abitanti, per modalità di trasporto (2006-2015)

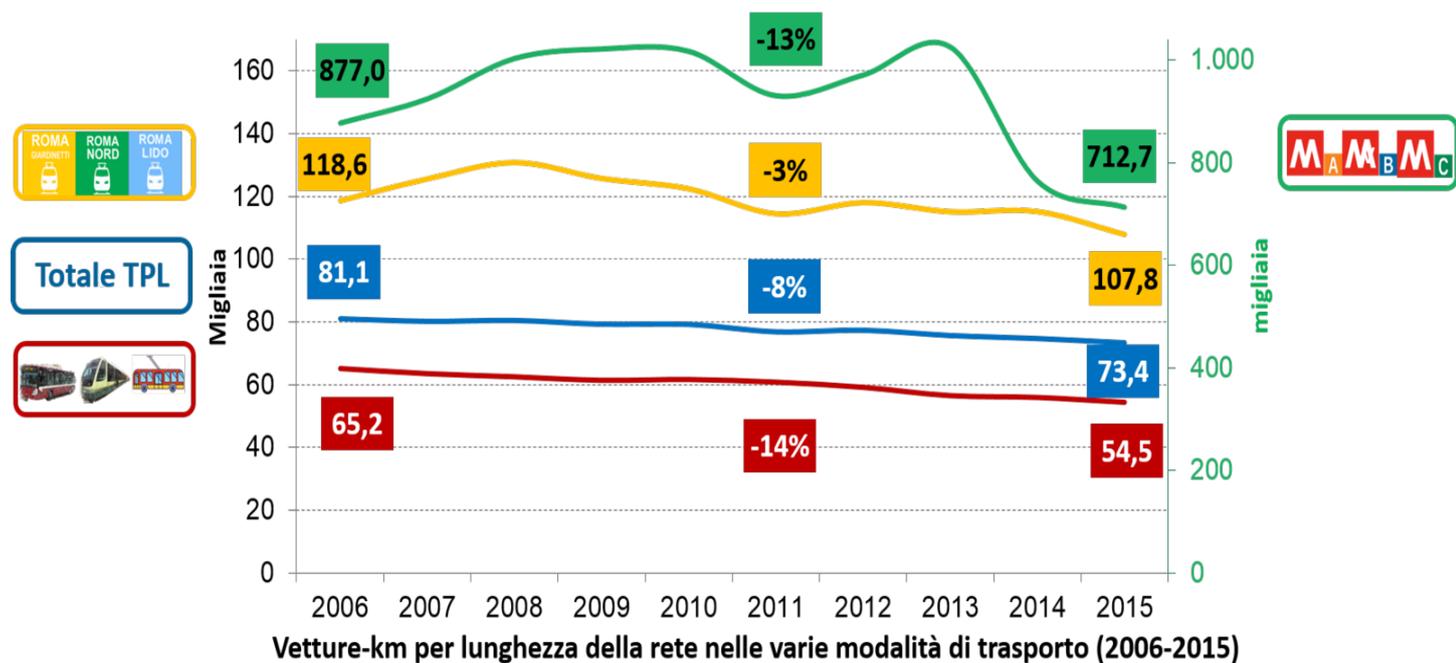


Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

<sup>55</sup> I posti-km indicano il totale di posti offerti agli utenti in un determinato periodo di tempo, solitamente l'anno, ed è dato dal prodotto delle vetture-km per la capacità media a livello di capienza dei mezzi in dotazione.

Iniziamo dal dato complessivo relativo all'andamento dell'offerta di posti-km ogni 1.000 abitanti, rappresentato nel grafico 1 dalla linea blu. Rispetto al dato del 2006 si rileva una contrazione del 10% dell'offerta, che si attesta nel 2015 a 8,5 posti-km ogni mille abitanti, 1,1 posto in meno rispetto al dato iniziale del 2006 pari a 9,6 posti. Il massimo di offerta, pari a 10 posti-km ogni 1.000 abitanti, viene invece raggiunto nel 2012. La diminuzione complessiva dell'offerta è la risultante delle tre dinamiche riguardanti l'offerta di posti per le singole modalità di trasporto: della contrazione dell'offerta di posti-km ogni 1.000 abitanti di 21 e 14 punti percentuali, fatta registrare rispettivamente dal servizio di superficie e dalle ferrovie regionali, e dell'aumento del 18% verificatosi a livello di metropolitana. Il calo maggiore dell'offerta si ha a partire proprio dal 2012, ed è dovuto all'opera di razionalizzazione della rete che ha riguardato per lo più il servizio di superficie. Il trend crescente dell'offerta di posti-km ogni mille abitanti per la metropolitana, è dovuto invece all'apertura della linea B1 e C.

**Grafico 2 – Andamento Vett-km per lunghezza rete, per modalità di trasporto periodo 2006-2015**



Fonte: Elaborazioni ASPL su dati Atac

Anche in questo caso partiamo dal dato complessivo, rappresentato nel grafico dalla linea blu, e vediamo come il grado di utilizzo della rete di trasporto mostri un andamento decrescente, con il dato del 2015 pari a 73.400 vetture-km che fa segnare una diminuzione di 8 punti percentuali rispetto al dato del 2006 di 81.100 vetture-km. La diminuzione maggiore, pari al 14 %, è quella del trasporto di superficie, rispetto al quale l'intensità di utilizzo di ogni km di rete è diminuito da 65.200 mila vetture nel 2006 a 54.500 nel 2015. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario di metropolitana, per ogni km di rete si registra una diminuzione di intensità di utilizzo da 877.000 di vetture nel 2006 a 712.700 del 2015, per una contrazione in percentuale pari a 13 punti. Infine del 3% la diminuzione del grado di sfruttamento della rete ferroviaria rispetto al 2006. Importante sottolineare

come la riduzione dello sfruttamento della rete metropolitana si sia avuto solo a partire dal 2013 ossia dall'apertura della linea B1, alla quale è poi seguita tempo dopo anche l'apertura della metro C. Ciò è dovuto al fatto che, a fronte dell'aumento dell'estensione della rete metropolitana, la produzione del servizio non sia aumentata di pari passo rispetto a quella programmata, comportando una perdita di efficacia complessiva.

## **8. La *customer satisfaction*: il parere degli utenti**

In questo capitolo riporteremo la valutazione data dagli utenti che usufruiscono del servizio di TPL di Roma, in occasione di due analisi di *customer satisfaction*: la prima, è stata svolta dall'ASPL di Roma Capitale nel secondo semestre del 2017, ed ha indagato sulla qualità percepita dall'utenza, di tutti i servizi pubblici erogati sul suolo romano; la seconda è stata condotta dalla Direzione Generale per le politiche Regionali e Urbane della Commissione Europea, in occasione dell'Indagine sulla Qualità della Vita nelle Città Europee, un'indagine condotta dal 2012 con cadenza triennale, riguardante la qualità della vita percepita in 83 città Europee tra cui le 28 capitali e risalente al 2015.

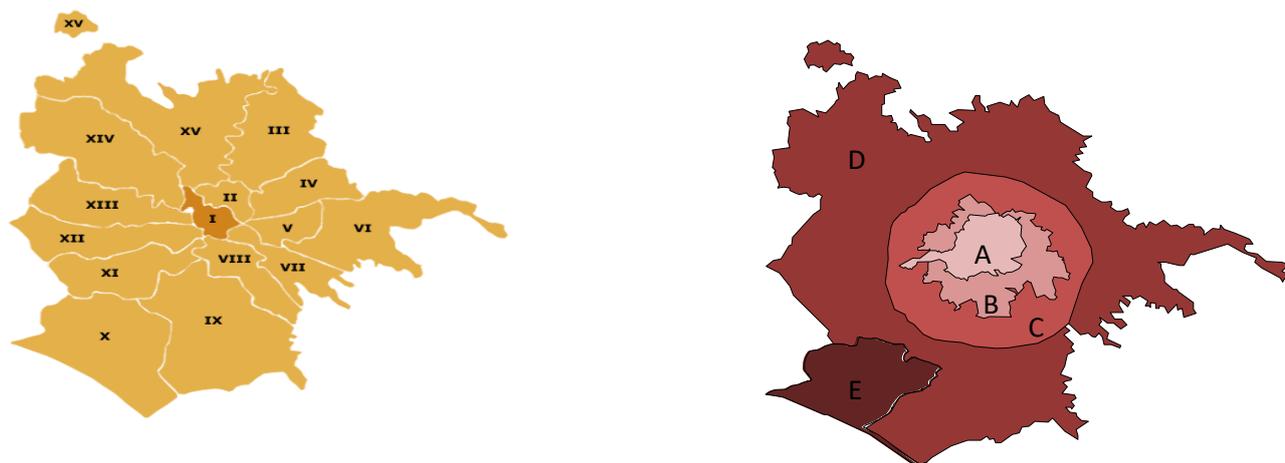
### **8.1. L'indagine di *customer satisfaction* dell'ASPL**

Vediamo in primis quali sono le caratteristiche strutturali dell'indagine di *customer satisfaction* svolta dall'ASPL. L'indagine si basa su 5.760 interviste telefoniche effettuate tra il 26 aprile e il 13 giugno 2017, l'universo di riferimento è stata la popolazione residente nella capitale di età superiore ai 15 anni. Gli intervistati, sulla base della tecnica statistica del campionamento per quote, sono stati stratificati per: sesso, età (15-29, 30-64, over 65), livello d'istruzione (4 diverse classi di scolarizzazione), condizione lavorativa (6 classi). Il campione è stato anche suddiviso in base a 5 aree geografiche concentriche, approssimate alle fasce del PGTU<sup>56</sup>, e per municipio. L'indagine ha infine differenziato gli utenti abituali dei servizi dai non abituali o occasionali, somministrando ai due gruppi quesiti diversi. Per quanto riguarda la natura dei quesiti, è stato chiesto ai cittadini di esprimere: un voto sulla qualità generale della vita a Roma e particolare su quella della propria zona di residenza; un giudizio su alcuni aspetti della vita nella città e su aspettative riguardanti la situazione personale ed infine un voto su 18 servizi pubblici. Alla parte di campione che ha dichiarato di utilizzare abitualmente determinati servizi è stato chiesto di indicare una criticità per servizio, mentre agli utenti non abituali è stata domandata la causa principale di disaffezione. Vediamo la suddivisione geografica del territorio romano in aree e municipi.

---

<sup>56</sup> Piano generale del traffico urbano

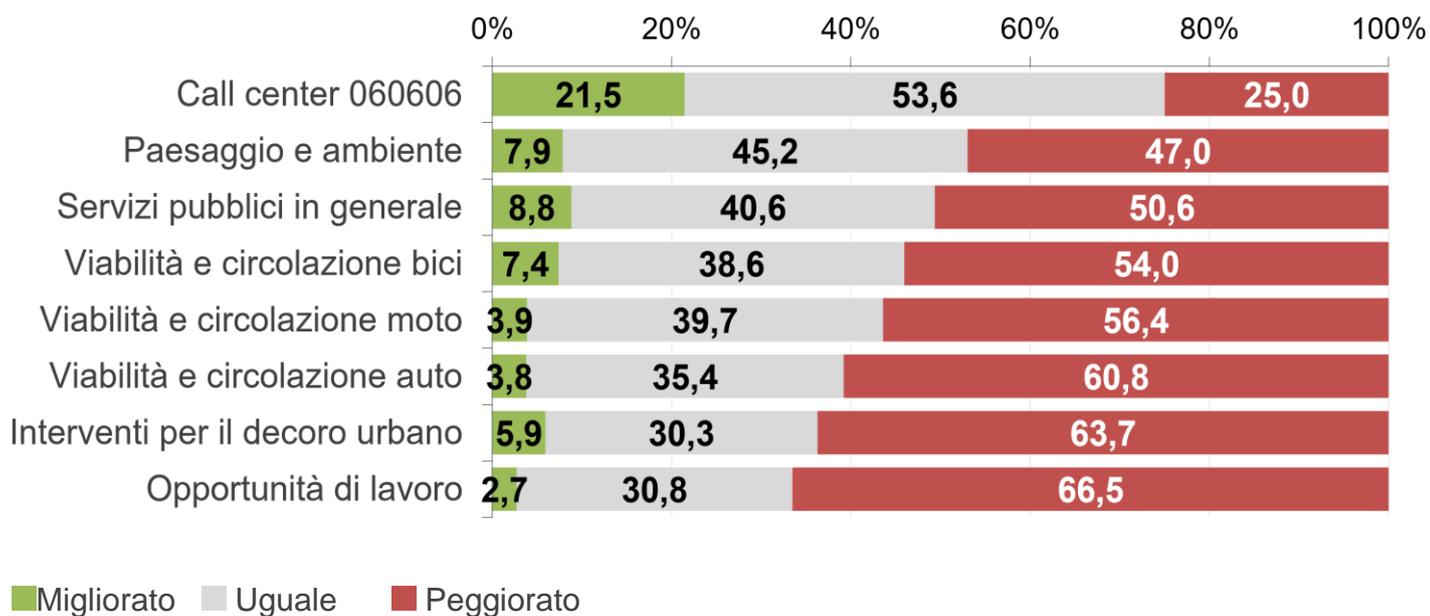
Figura 1 – Divisione territoriale del territorio romano in aree e municipi



Fonte: elaborazione ASPL

Prima di dedicarci nello specifico alla valutazione del TPL operata dagli utenti, è opportuno riportare alcune informazioni generali riguardanti l'esito dell'indagine. L'Agenzia, che compie questo tipo di interviste ormai da 10 anni, ha rilevato nell'andamento della soddisfazione dei cittadini per i servizi pubblici locali una diminuzione costante nel periodo 2007-2017. Il valore medio della soddisfazione 2017, rimane comunque sufficiente, esattamente pari a 6 su 10, toccando però il minimo valore nel periodo considerato. Il voto sulla qualità della vita nella città e nella propria zona di residenza dato dagli utenti, è abbastanza diversificato per territorio: il IV municipio è quello che presenta la maggiore percentuale di non soddisfatti, pari al 60 %, e che lamenta le maggiori criticità a livello di trasporti; il XII municipio è quello che presenta la maggiore percentuale di soddisfatti, pari al 53 % e quello che ha ricevuto dai propri residenti il voto più alto per la qualità di vita in zona, pari a 5,83. Il voto dato alla qualità della vita in città è pari a 5,16 su 10, in lieve risalita rispetto al dato dell'anno precedente di 5,12, e prima variazione positiva del valore dal 2012. Il dato medio dei voti relativi alla qualità della vita per municipio è pari invece a 5,63. Le zone al di fuori del GRA, ossia quelle dell'area D, e quelle del c.d. semicentro, ossia della zona B, sono in media le meno soddisfatte, quelle del centro e periferiche, ma interne al GRA, sono invece le più soddisfatte. Veniamo adesso ad analizzare alcuni giudizi espressi dai cittadini riguardanti l'oggetto della nostra ricerca. Osserviamo in primis le risposte date dai cittadini alla domanda: "Le nominerò ora alcuni servizi pubblici; per ognuno di essi vorrei sapere se nel corso degli ultimi due anni sono migliorati, rimasti uguali o peggiorati?".

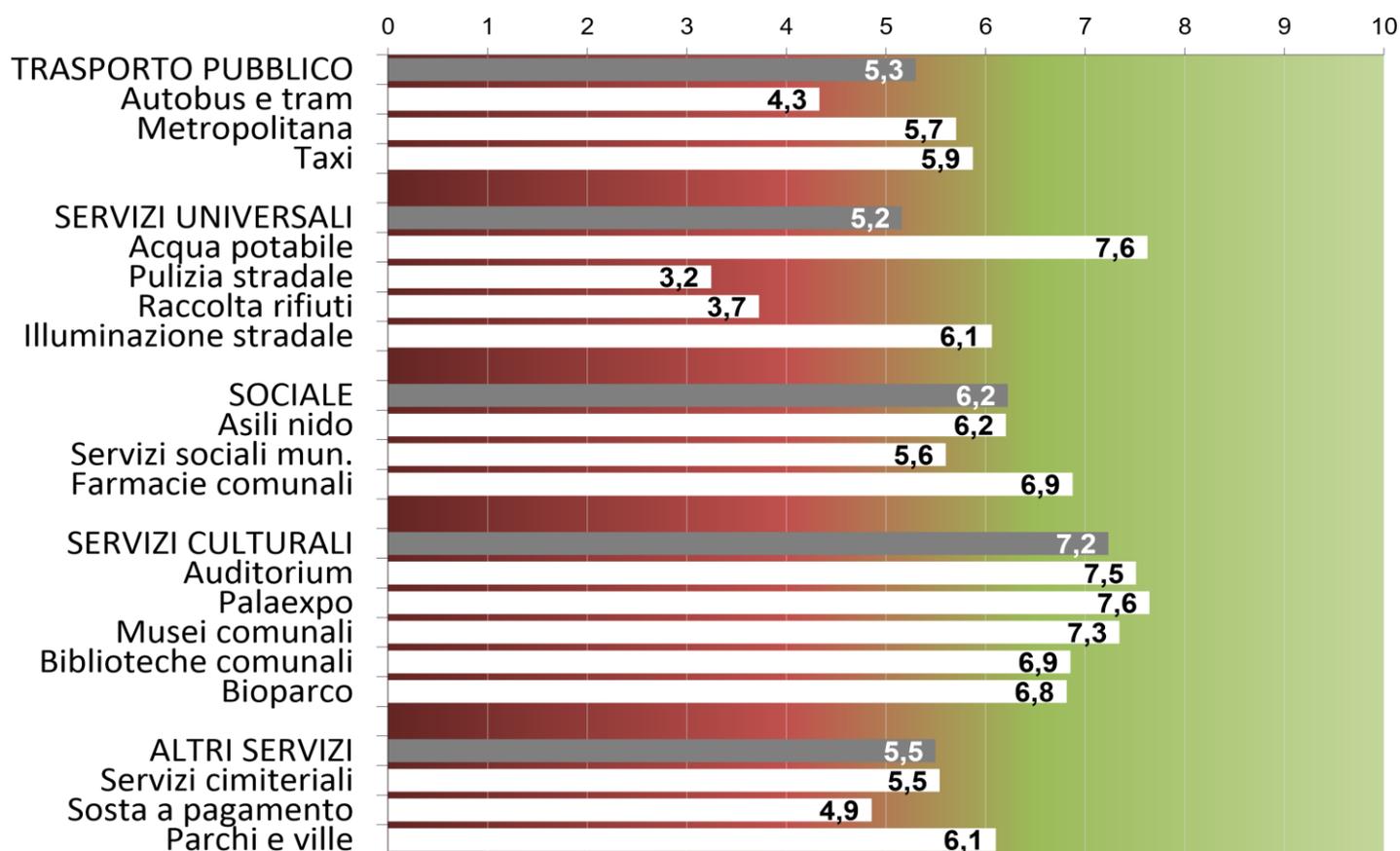
*Grafico 1 – Giudizio sul recente andamento di alcuni servizi e aspetti della vita a Roma*



Fonte: Elaborazioni ASPL

Com'è possibile notare dal grafico 1, i giudizi relativi alla qualità della viabilità e della circolazione nella città sono in netto peggioramento, soprattutto per quanto riguarda gli spostamenti in macchina. È questo un primo importante rilievo per il nostro studio, visto che traffico, circolazione con mezzi e viabilità, sono aspetti della vita cittadina strettamente legati alla qualità del servizio di TPL, aspetti che in questo caso sono peggiorati in maniera netta negli ultimi due anni. Si presti attenzione adesso attenzione alle risposte date dai cittadini ad una domanda più specifica sui servizi pubblici, ossia: “Quanto è soddisfatto di ogni servizio pubblico? Assegni un voto da 1 a 10”.

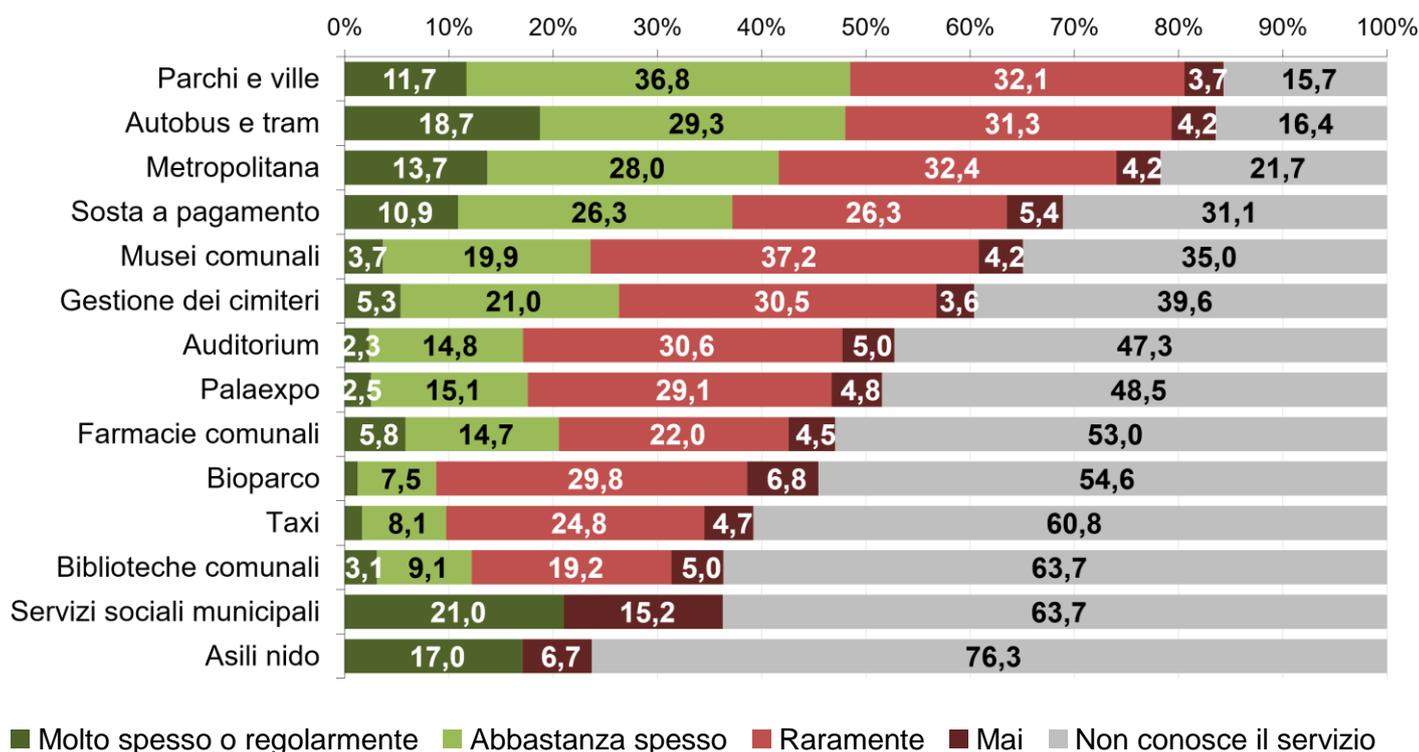
Grafico 2 – Voto medio per i servizi pubblici locali



Fonte: Elaborazioni ASPL

Tra i servizi valutati dai cittadini, quelli ritenuti in media qualitativamente peggiori sono il trasporto pubblico e i c.d. servizi universali, con voto medio rispettivo di 5,3 e 5,2 su 10 (con il dato relativo al trasporto che comprende anche la valutazione sul servizio taxi, la migliore per voto tra le modalità, che non rientra nel nostro studio). Analizzando nello specifico si nota dal grafico come, insieme al servizio di pulizia stradale e raccolta rifiuti, il servizio di TPL di superficie sia il peggiore per valutazione tra tutti quelli elencati, con voto medio di 4,3. Meglio, ma sempre al di sotto della sufficienza, il voto espresso per il servizio di metropolitana, pari a 5,7. È interessante verificare come, tra i servizi pubblici valutati, il servizio di TPL sia particolarmente importante per i cittadini. Questa rilevanza la si può evincere dai seguenti due grafici.

**Grafico 3 – Conoscenza e frequenza di utilizzo dei servizi pubblici non universali<sup>57</sup>**

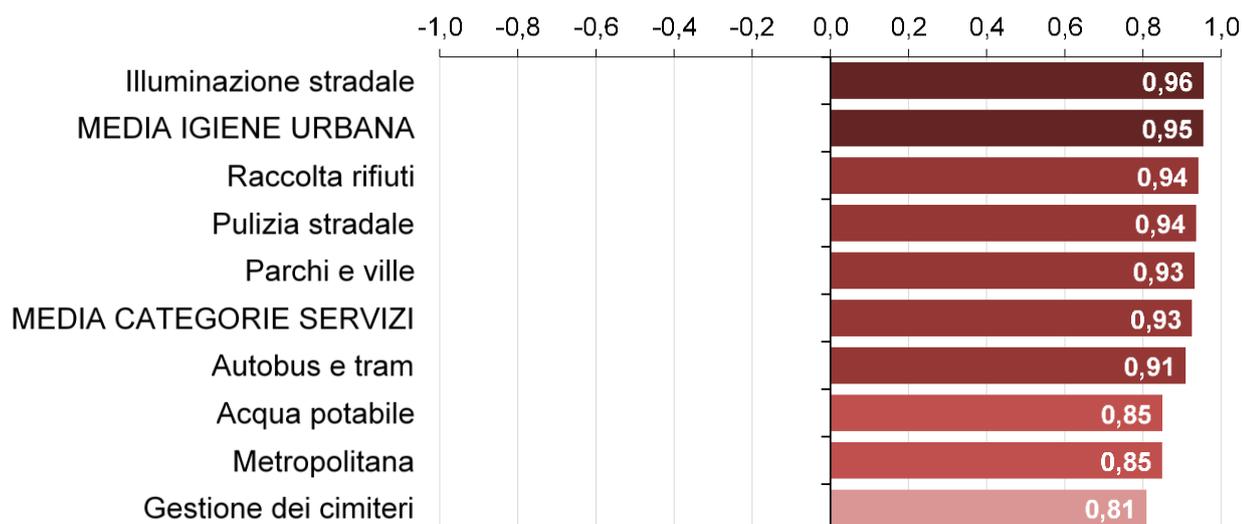


Fonte: Elaborazioni ASPL

Tra i servizi valutati dai cittadini, quelli di TPL sono tra i più utilizzati e quindi automaticamente più conosciuti dai cittadini. Questo sottolinea l'importanza di tale tipo di servizi per la città ma soprattutto avvalorata il giudizio dato dall'utenza. Infatti, come chiarito dal grafico 3, quasi 5 cittadini su 10 utilizzano molto spesso/regolarmente o abbastanza spesso i mezzi pubblici di superficie, e oltre 4 su 10 la metropolitana, il loro giudizio sul TPL risulta dunque maggiormente significativo e attendibile di quelli riguardanti altri servizi poco o per niente conosciuti. Per quanto riguarda invece l'importanza data al TPL da parte dei cittadini, si presti attenzione al seguente grafico 4 in cui è riportata l'incidenza dello stato di alcuni particolari servizi, sul giudizio espresso dai questi. Nel corso dei 10 anni di interviste svolte dall'Agenzia infatti, ci sono dei servizi che risultano più rilevanti di altri, influenzando maggiormente la percezione del livello di qualità della vita avvertita dai cittadini; tra questi ci sono anche i servizi di TPL.

<sup>57</sup> I servizi non universali sono quelli per i quali, a differenza di quanto avviene per gli universali, lo Stato non deve garantire la fruizione diffusa e omogenea su tutto il territorio nazionale di prestazioni essenziali. Il servizio universale invece dev'essere accessibile ed omogeneo, entro dei livelli minimi prestabiliti, su tutto il territorio.

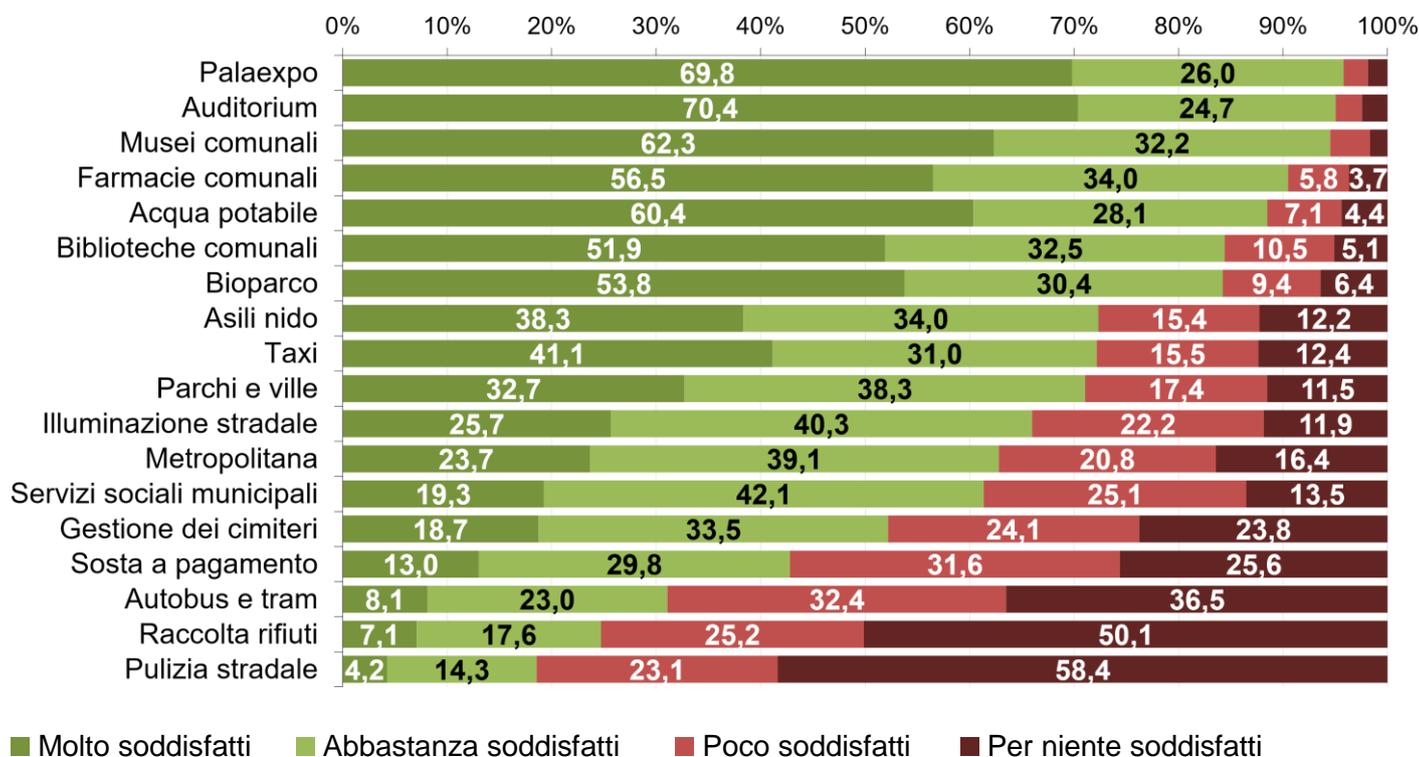
**Grafico 4 – Grado di correlazione tra voto su qualità avvertita dai cittadini e voto sui servizi pubblici**



Fonte: Elaborazioni ASPL

Abbiamo detto in precedenza che l’Agenzia nello svolgere quest’indagine ha distinto gli utenti abituali da quelli occasionali, vediamo allora la soddisfazione degli utenti che usufruiscono in maggior misura dei servizi di TPL e quali sono le criticità da essi rilevate.

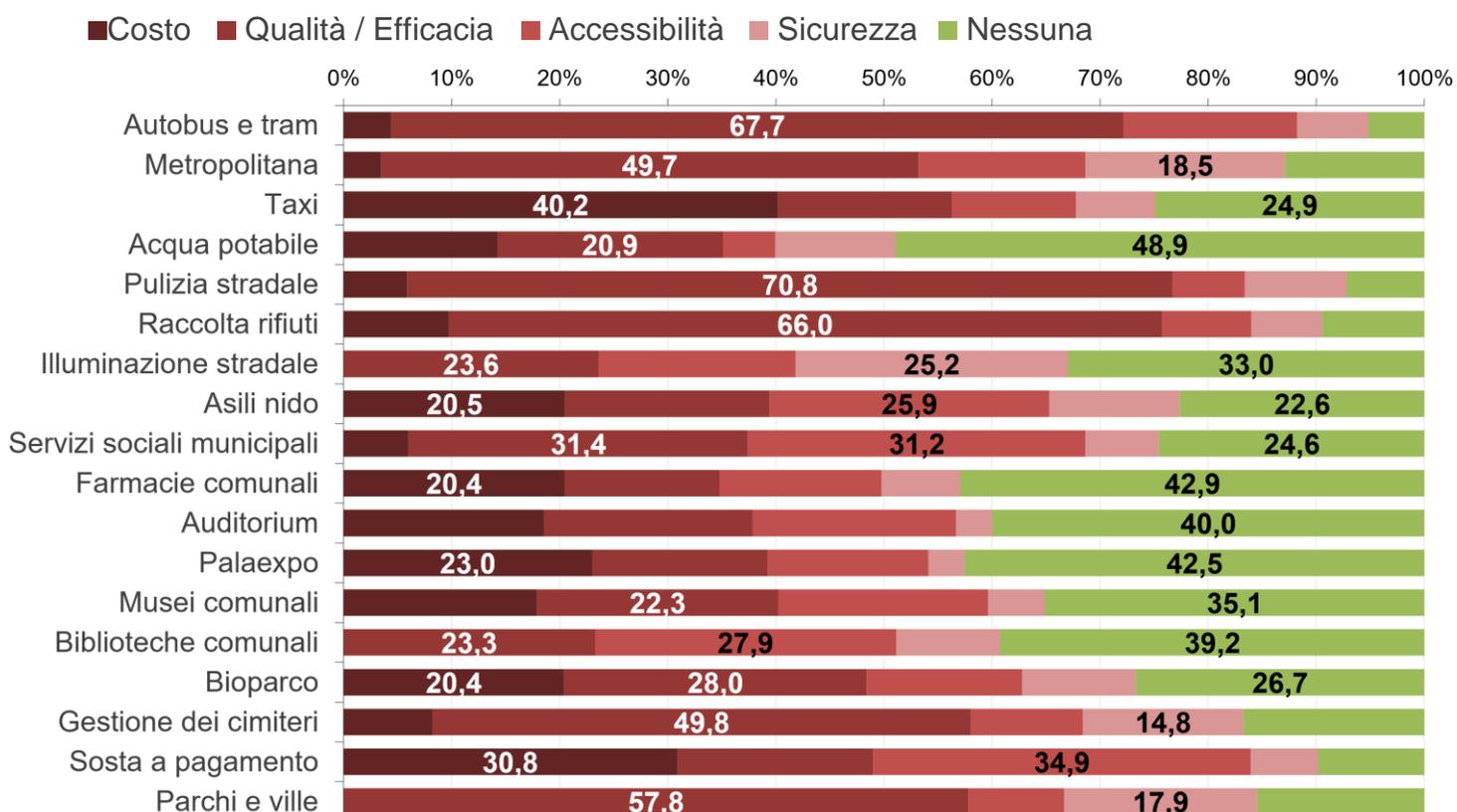
**Grafico 5 – Soddisfazione utenti abituali per i servizi pubblici**



Fonte: Elaborazioni ASPL

Dal grafico si nota come gli utenti abituali presentino in assoluto bassi livelli di soddisfazione rispetto al servizio di trasporto di superficie, meno bassa solo la soddisfazione per pulizia stradale e raccolta dei rifiuti. Inoltre si rileva un grande scarto a livello di soddisfazione, tra il servizio di superficie e quello di metropolitana. Infatti se si sommano le percentuali di utenti abituali poco e per niente soddisfatti del servizio metro, si ottiene una percentuale del 37,2 %, gli insoddisfatti del servizio di superficie sono invece pari al 68,9 %, quasi il doppio. Vediamo quali sono le criticità rilevate da questa tipologia di utenza per ogni singolo servizio, concentrandoci sul giudizio espresso riguardo al TPL.

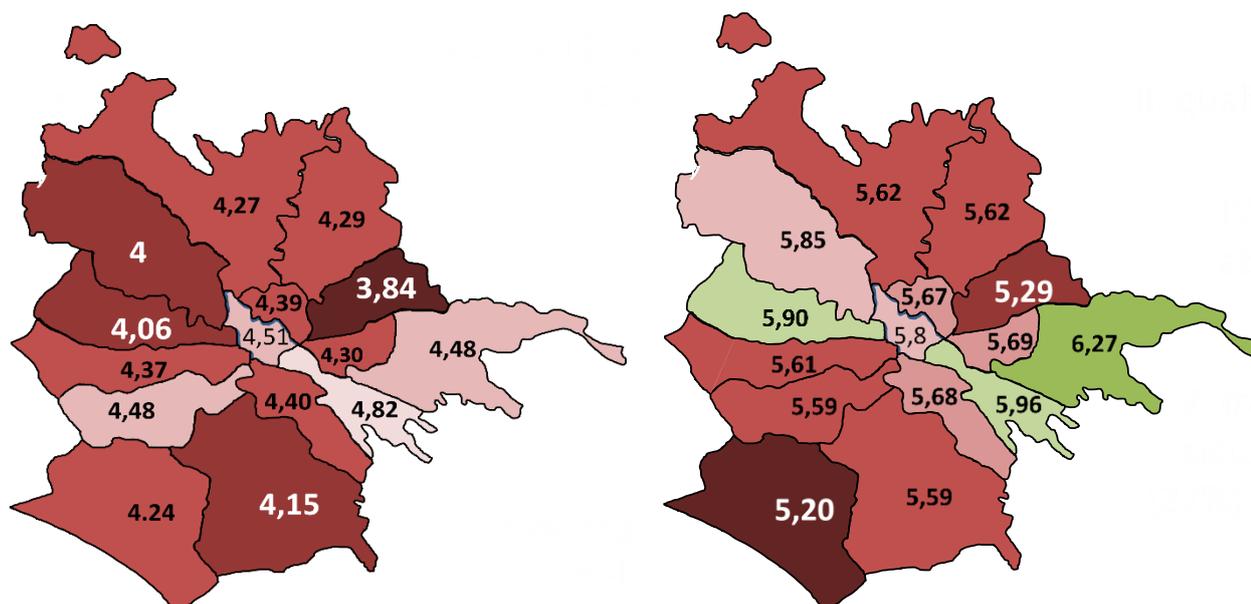
**Grafico 6 – Criticità rilevate da utenti abituali per ogni tipologia di servizio**



Fonte: Elaborazioni ASPL

La criticità in assoluto più avvertita dagli utenti abituali per i servizi di trasporto è la qualità/efficacia, medesima criticità per la quale la maggioranza degli utenti occasionali ha dichiarato di non utilizzarli. Anche in questo caso, la percentuale di utenti che segnala l'efficacia come criticità più avvertita tra quelle riportate nell'indagine, è circa un 20% maggiore nel caso del servizio di superficie rispetto a quella del servizio di metropolitana. Rispetto a quest'ultima modalità di trasporto, colpisce invece la percentuale di utenti abituali che ha sottolineato carenze a livello di sicurezza, pari al 18,5 % del totale. Veniamo adesso ad un focus di tipo territoriale, sulla qualità avvertita a livello di TPL dagli utenti.

Figure 2.a e 2.b – Voto medio per municipio sul TPL di superficie e di metro-ferro.



Fonte: Elaborazioni ASPL

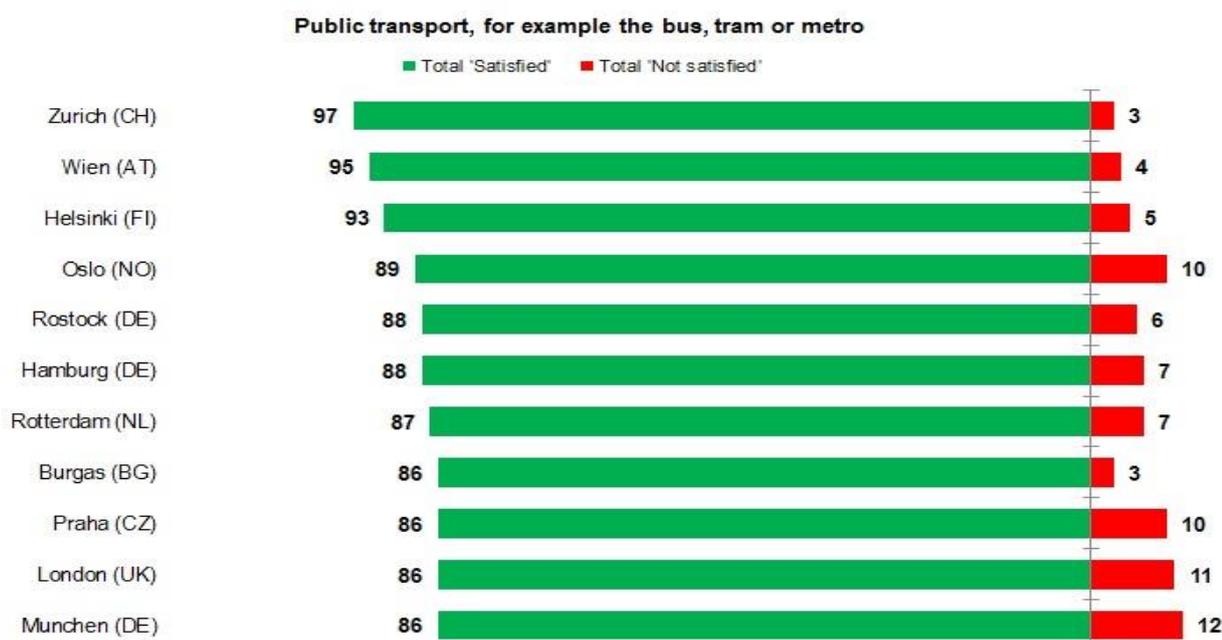
Iniziamo ad analizzare il contenuto della figura 2.a in alto a sinistra, in cui è riportato il voto medio ottenuto dal trasporto di superficie in ogni singolo municipio. La media dei voti per municipio è pari 4,3, il più basso livello di soddisfazione è invece quello del IV municipio, con un voto di 3,84, di molto sotto la media. Il servizio ottiene la migliore valutazione nel VII municipio, con un valore di 4,82. Il TPL di superficie non raggiunge un voto sufficiente in nessuna parte del territorio. Per quanto riguarda invece le criticità relative al trasporto via autobus e tram, si segnalano valutazioni di scarsa qualità oltre la media nel I e II municipio, pari rispettivamente al 76 % e al 73 % degli utenti abituali. Passiamo ora all'analisi della figura 2.b, quella relativa alla valutazione per municipio del servizio di metropolitana e ferroviario. In questo caso la valutazione data dagli abitanti offre diversi spunti di riflessione. In primis la media dei voti per municipio del servizio metro-ferroviario è pari a 5,70, dunque, come già rilevato in precedenza, più elevata del voto medio del servizio di superficie. In secondo luogo è rilevante sottolineare come, nel VI municipio, il servizio ottenga una valutazione pari a 6,27, dunque ben oltre la sufficienza, e come anche VII e XII municipio presentino valutazioni superiori alla media, rispettivamente pari a 5,96 e 5,90. Criticità emergono invece dalle valutazioni dei residenti nel X e IV municipio, rispettivamente pari a 5,20, il voto più basso in assoluto, e 5,29. Concludiamo l'analisi relativa al servizio metro-ferroviario notando come, lungo la direttrice nord-ovest sud-est servita da metro A e C, i residenti dei municipi diano valutazioni migliori, mentre di contro le valutazioni peggiori siano espresse lungo la direttrice opposta, in particolare dal X e IV municipio, rispettivamente serviti dalla Roma-Lido e dalla metro B. Quanto a segnalazioni oltre la media delle criticità relative al servizio metro-ferroviario, queste sono molteplici: nel X, nell'XI e nel IV municipio è segnalata la scarsa qualità del servizio

da una percentuale di utenti abituali ben oltre la media del 49,7 %, vista nel grafico 6, con gli ultimi due municipi che fanno segnare le percentuali massime pari al 58,5 % e 59,9 %. Nel XV e II municipio ci sono segnalazioni oltre la media per una duplice criticità riguardante qualità e l'accessibilità del servizio, mentre nel V municipio si rileva la massima quota di utenti abituali e occasionali insoddisfatti sotto il punto di vista della sicurezza, pari al 27 % e 23 %.

## **8.2. La *customer satisfaction*: l'indagine dell'Eurobarometro**

Nel 2015, la Direzione Generale per le politiche Regionali e Urbane della Commissione Europea, ha presentato il risultato del Flash Eurobarometro riguardante la "Percezione della Qualità della Vita nelle Città Europee". Questo è uno studio che la Commissione pubblica ogni 3 anni dal 2004, basato sulla raccolta di oltre 40.000 interviste condotte telefonicamente in 83 città Europee, con una media di 500 intervistati per città. Il Flash Eurobarometro ha indagato circa l'opinione che i cittadini della Comunità hanno di alcuni aspetti della vita urbana, come il livello di soddisfazione per i servizi forniti dalle amministrazioni cittadine, o la qualità dell'aria, permettendo la ricostruzione di un quadro generale della qualità della vita nelle città dell'Unione. Utili ai fini della nostra ricerca, le risposte date dai cittadini romani sulla qualità dei trasporti pubblici, risposte che ci forniranno un ulteriore giudizio degli utenti sullo stato di tali servizi, anche se meno recente rispetto a quello emergente dalla *customer satisfaction* analizzata nel paragrafo precedente, e che ci permetteranno soprattutto di comparare il livello di soddisfazione da questi espresso con quello dei cittadini di altre realtà urbane Europee. Vediamo qual è il grado di soddisfazione dei cittadini europei rispetto alla qualità dei trasporti pubblici urbani. Le risposte date sono molto diversificate, e variano dal livello massimo di cittadini totalmente soddisfatti per i trasporti cittadini rilevato a Zurigo, pari al 97 %, al livello minimo fatto registrare da Palermo, in cui solo il 14 % è pienamente soddisfatto del TPL. Delle 83 città, in 40 si sono registrate percentuali di cittadini soddisfatti superiori del 75 %, tra cui tralasciando Zurigo, spiccano con oltre il 90 % di cittadini soddisfatti Vienna ed Helsinki, mentre con oltre l'85 % Oslo, Rostock, Amburgo, Rotterdam, Burgas, Praga, Londra e Monaco.

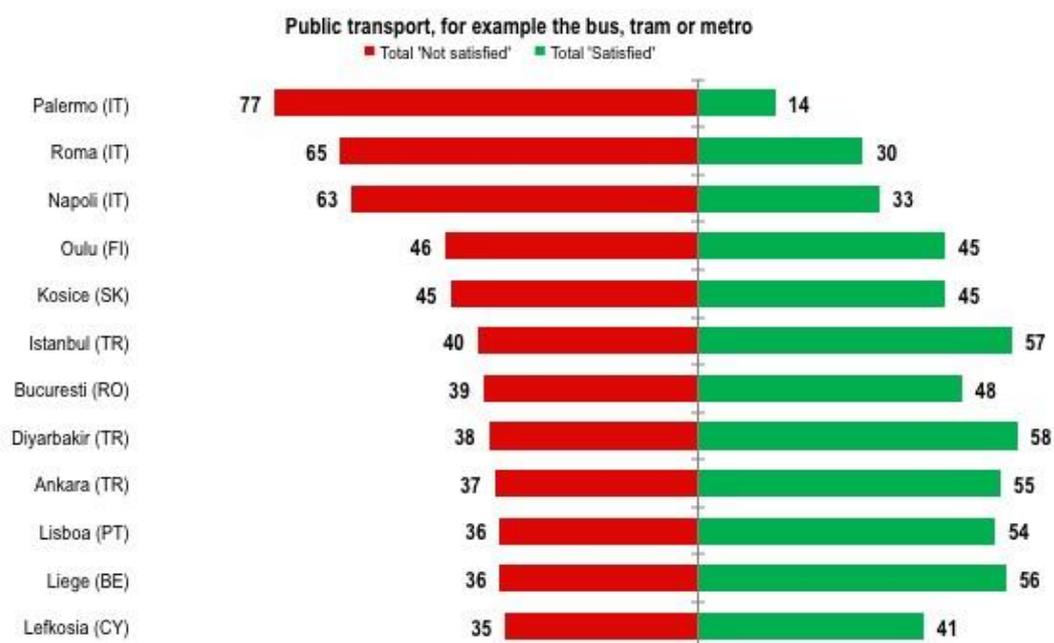
**Grafico 1 – Percentuali di cittadini pienamente soddisfatti/insoddisfatti dei trasporti pubblici cittadini**



Fonte: Flash Eurobarometro 419

Se queste sono le 11 città con le maggiori percentuali di soddisfatti, vediamo all'altro capo della classifica quali sono quelle che presentano le maggiori percentuali di cittadini totalmente insoddisfatti del servizio di TPL offerto dalle istituzioni cittadine. Vedremo in particolare le 12 città in cui almeno il 35 % dei cittadini è totalmente insoddisfatto dei trasporti pubblici.

**Grafico 2 – Percentuali di cittadini pienamente insoddisfatti/soddisfatti dei trasporti pubblici cittadini**



Fonte: Flash Eurobarometro 419

Ai fini del nostro studio, questa seconda serie di città è sicuramente più interessante, dato che al secondo posto per percentuale di cittadini pienamente insoddisfatti dei trasporti pubblici troviamo Roma, con il 65 %, preceduta da un'altra città italiana, Palermo che ha il primato negativo del 77 % di cittadini insoddisfatti. Al terzo posto segue Napoli con il 63 %. Questo ranking mette in luce in primis l'insoddisfazione dei romani per la qualità del TPL, in secondo luogo conferma, almeno in parte, due delle conclusioni tratte nel corso del nostro studio: l'arretratezza del TPL romano rispetto ai più alti standard dei trasporti presenti nelle città europee, ma anche un'arretratezza di fondo del TPL italiano, visto che le città con le percentuali più alte di insoddisfatti sono 3 italiane, ma soprattutto 3 grandi città come Roma, Napoli e Palermo. Prestiamo adesso attenzione al focus riportato nell'Eurobarometro, riguardante le 28 capitali. Nella tabella 1 sono riportati le percentuali di cittadini totalmente soddisfatti del servizio di trasporto offerto dall'amministrazione cittadina.

Satisfaction with public transport in EU capital cities

	Total 'Satisfied'
 Wien	95%
 Helsinki	93%
 Praha	86%
 London	86%
 Berlin	84%
 Amsterdam	82%
 Luxembourg	80%
 Paris	79%
 Stockholm	79%
 Zagreb	76%
 Warszawa	76%
 Dublin	75%
 Kobenhavn	75%
 Ljubljana	75%
 Sofia	74%
 Athina	72%
 Madrid	72%
 Tallinn	71%
 Brussel/Bruxelles	71%
 Budapest	67%
 Riga	67%
 Vilnius	56%
 Bratislava	54%
 Lisboa	54%
 Bucuresti	48%
 Valletta	46%
 Lefkosia	41%
 Roma	30%

**Tabella 1 – Livello di soddisfazione nelle 28 capitali –  
Fonte dati: Flash Eurobarometro**

Roma presenta in assoluto la percentuale di cittadini soddisfatti più bassa tra le città nella tabella, pari al 30 %. Delle 28 capitali, 4, ossia Vienna, Helsinki, Praga e Londra, rientrano nelle città con le percentuali di soddisfatti superiore all' 85 % vista ad inizio paragrafo, mentre altre 4, ossia Bucarest, Valletta, Nicosia e Roma sono tra le peggiori 10 delle 83 considerate nell'Eurobarometro. Tra le ultime 4 città vi è da operare un'ulteriore considerazione: Valletta, rispetto al Flash Eurobarometro 2012, presenta una percentuale di cittadini totalmente soddisfatti più alta del 10%, Bucarest e Roma presentano un peggioramento, seppur lieve, dell'1 e del 3 %, mentre Nicosia presenta un netto abbassamento della percentuale di soddisfatti, pari al 9 % rispetto al dato 2012<sup>58</sup> . Possiamo in definitiva concludere che, Roma presenta la percentuale più bassa in assoluta di cittadini soddisfatti del

<sup>58</sup> [http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl\\_366\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl_366_en.pdf)

TPL tra le 28 capitali dell'Unione, ma soprattutto la seconda percentuale più alta di insoddisfatti, preceduta solo da quella di Palermo.

## 9. Il caso ATAC: il racconto della stampa

Le maggiori testate nazionali, hanno quotidianamente raccontato nel corso degli ultimi anni le vicende riguardanti l'ATAC. La cronaca si è divisa principalmente tra le inchieste giudiziarie ed il racconto dei disagi vissuti dai passeggeri. Sotto questo punto di vista, possiamo dire che il numero di guasti ai mezzi, corse saltate e disservizi, è gradualmente aumentato nel tempo, di pari passo alla situazione di emergenza dell'azienda. Alcune delle statistiche riguardanti l'ATAC sono già state fornite nel corso del nostro studio, ma è interessante ricostruire grazie al resoconto di alcuni articoli, l'escalation negativa riguardante il servizio di trasporto offerto ai romani.

Ciò che vogliamo inoltre analizzare in questa sede, al fine di proseguire la nostra opera di valutazione del servizio offerto dall'ATAC, è in particolare il fatto che questa non sia mai stata gestita come un'azienda.

Il quadro emergente dall'analisi degli ultimi 6 anni di vita della municipalizzata romana, è infatti sotto questo aspetto allarmante. Ai diversi livelli che la compongono, questa presenta una serie di dinamiche anomale che riguardano l'operato di politici, dirigenti, addetti amministrativi, autisti, sindacalisti e lavoratori di qualsiasi rango. Vediamo allora di analizzare alcune delle cause alla base di gran parte dei problemi del sistema trasporti cittadino romano, riportando esempi concreti di queste anomalie.

È necessario premettere che lo studio delle vicende aziendali riguarda il periodo 2012-2017 in modo da abbracciare un arco di tempo in cui si sono succeduti alla guida della capitale 3 diversi sindaci di 3 diversi schieramenti politici: Gianni Alemanno (Pdl), Ignazio Marino (Pd) e l'attuale Sindaco Virginia Raggi (M5S). In questa parte finale del nostro lavoro di analisi, avremo inoltre modo di valutare come siano state gestite la costruzione e l'avviamento del segmento B1 della metropolitana, inaugurato nel 2012, e della linea C, in azione regolarmente da fine 2014. Le vicende riguardanti i lavori di costruzione delle due linee in questione, pur non sembrando direttamente concernenti alla valutazione del servizio di TPL offerto da ATAC, sono a nostro avviso da tenere in grande considerazione, in primis perché hanno inciso sull'offerta erogata dall'azienda e sulla qualità del servizio offerto, in secondo luogo perché ci permettono di analizzare alcune delle cause alla base del deficit infrastrutturale sofferto dalla capitale.

Per la ricostruzione dei fatti che riporteremo, e soprattutto per la comprensione di alcune dinamiche anomale dell'universo aziendale, è stata fondamentale la testimonianza diretta dell'ex-dirigente ATAC Pietro Spirito, riportata nel libro "Trasportopoli" edito nell'ottobre 2016.

## 9.1. Il biennio 2012-2013: l'ultimo anno della Giunta Alemanno e l'avvicendamento con Marino

Iniziamo la nostra analisi dal biennio 2012-2013, anni in cui sino a giugno 2013, alla guida della città c'è la giunta Alemanno. La stampa, nella prima parte del periodo, concentra principalmente le sue attenzioni sul servizio di metropolitana, in particolare sulla linea B/B1. L'anno si apre infatti con una delle più lunghe sospensioni vissute dal servizio di metro B, durata 3 giorni, e dovuta ad una violenta precipitazione che allaga parte della rete<sup>59</sup>. Il focus dei giornali sulla metro romana è però dovuto in gran parte all'inaugurazione, il 13 giugno 2012, della linea B1<sup>60</sup>, la nuova diramazione della metro B e alle vicende ad essa riguardanti. Infatti, il servizio erogato sulla nuova tratta, sin dal 14 giugno, è soggetto ad interruzioni e ritardi<sup>61</sup>, dovuti, come spiegato dall'azienda, ad un errore del software di gestione del controllo binari. Tale software aveva il compito di arrestare la corsa di una carrozza metro in caso di binario occupato, e nel caso in questione segnalava la presenza di binari occupati anche quando questi erano in realtà liberi<sup>62</sup>. La vicenda solleva un caso mediatico e politico, perché le opposizioni a fronte di tali problemi, attaccano la giunta, accusando il sindaco di aver voluto anticipare forzatamente l'apertura della tratta a costo di non eseguire tutti i necessari controlli riguardanti il c.d. di pre-esercizio. L'inaugurazione alla data del 13 giugno è in realtà frutto di continui rinvii rispetto al programma iniziale, secondo cui il taglio del nastro era previsto già per gennaio<sup>63</sup>. Questo è il motivo per il quale Alemanno, secondo le opposizioni, per non sfigurare ulteriormente dinanzi agli elettori, avrebbe inaugurato la tratta, nonostante la mancanza del necessario periodo di collaudo.

Nel libro "Trasportopoli", Pietro Spirito, dà la sua personale opinione sull'accaduto, facendo notare come la fretta di inaugurare l'opera non fosse logicamente spiegabile come mera necessità di far bella figura davanti agli elettori, data anche la lontananza delle scadenze elettorali. Secondo l'ex-dirigente ATAC l'accelerazione forzata dell'apertura è stata piuttosto dovuta a delle clausole contrattuali, ossia alle penali che impegnavano il fornitore-costruttore dell'opera, un consorzio di imprese private, a pagare al committente, il Comune e Roma Metropolitane, 75.000 € per ogni giorno di ritardo. La data di consegna della tratta, era prevista dal contratto stipulato nel 2004, per il 19 dicembre 2011, scadenza alla quale andavano aggiunti due mesi "cuscinetto" per le operazioni di messa in prova di mezzi ed infrastrutture, il pre-esercizio precedentemente detto. Alla data stabilita il consorzio pur dichiarando l'opera conclusa, ha consegnato al committente una struttura, secondo Spirito, ancora incompiuta. A causa di tale incompiutezza, continua l'ex dirigente, tutte le operazioni di

<sup>59</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/caos\\_sulla\\_metro\\_b\\_binari\\_allagati\\_ferma\\_meta\\_linea\\_fino\\_mercoledi-186060.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/caos_sulla_metro_b_binari_allagati_ferma_meta_linea_fino_mercoledi-186060.html)

<sup>60</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2012/06/13/news/metro\\_b1\\_apre\\_la\\_nuova\\_linea\\_ecco\\_tutti\\_i\\_numeri-37102581/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2012/06/13/news/metro_b1_apre_la_nuova_linea_ecco_tutti_i_numeri-37102581/)

<sup>61</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_giugno\\_15/metro-b-ritardi-disagi-201617820633.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_giugno_15/metro-b-ritardi-disagi-201617820633.shtml)

<sup>62</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/08/21/metro-b1-ancora-treni-bloccati-proteste.html?ref=search>

<sup>63</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_luglio\\_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_luglio_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml)

“rodaggio” delle infrastrutture sono iniziate con molto ritardo e sono state svolte troppo frettolosamente portando alle disfunzioni che si sono poi verificate<sup>64</sup>.

I guasti in questione, stando ai dati di un dossier prodotto all’epoca dalla stessa ATAC e pubblicato dal Corriere della Sera<sup>65</sup>, hanno inoltre comportato un aumento dei costi dell’opera pari a 3,7 milioni di euro. Proseguendo nella ricostruzione degli eventi, le interruzioni del servizio continuano nel corso dell’anno, sia per quanto riguarda la metro B che la metro A. Secondo i dati di un altro dossier elaborato dai sindacati, tra luglio e novembre 2012 si sono verificati 68 guasti per la linea B e 7 per la metro A<sup>66</sup>. Uno dei più gravi guasti relativi a quest’ultima linea, si verifica a metà dicembre, con la fuoriuscita di fumo e fiamme da un vagone causata da un cortocircuito che provoca il panico tra i passeggeri, costretti ad abbandonare la rete metro percorrendo un tratto a piedi in galleria sino a Termini<sup>67</sup>.

Passando oltre i disservizi della metropolitana, un importante evento per le sorti dell’azienda è il rialzo del prezzo dei biglietti ATAC, da 1 a 1,50 €, annunciato dall’allora amministratore delegato di ATAC Carlo Tosti a inizio anno<sup>68</sup> e poi effettivamente avvenuto il 25 maggio 2012<sup>69</sup>.

Per quanto riguarda invece altre notizie sul TPL romano e sulle altre modalità di trasporto, dobbiamo riportare che a differenza delle criticità relative alla metropolitana, quelle relative agli autobus sono state trattate, in questo periodo, solo marginalmente dalla stampa. Una notizia riguardante i bus, importante soprattutto per la sua valenza in prospettiva futura, è rappresentata dall’allarme lanciato dal consigliere PD Massimo Valeriani a inizio anno. Il consigliere dem, come riportato da la Repubblica, dichiara che circa 450 bus risultano fermi alle officine in attesa di manutenzione, e che per 145 di questi le riparazioni non avverranno per mancanza di pezzi di ricambio. Il consigliere prosegue individuando la causa della carenza di pezzi di ricambio nel grande ammontare di soldi dovuti dall’ATAC ai fornitori, non più disposti, secondo Valeriani, a far credito all’azienda<sup>70</sup>. Come vedremo, l’allarme lanciato dal consigliere Pd si rileverà quanto mai sensato.

A chiudere il 2012, un’importante intervista rilasciata a Repubblica dal nuovo amministratore delegato di ATAC, succeduto a Carlo Tosti, Roberto Diacetti, che a fronte dei dati sconcertanti sulle corse metro saltate, annuncia un piano di interventi strutturali per una cifra complessiva di 80 milioni per il biennio 2013-2014. Diacetti spiega che gli 80 milioni saranno destinati esclusivamente alla manutenzione della rete, manutenzione che, secondo l’allora amministratore delegato, è stata totalmente assente negli anni precedenti e per il cui svolgimento sarebbero oltretutto necessari investimenti di molto superiori pari a circa 250 milioni<sup>71</sup>.

---

<sup>64</sup> Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall’inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.

<sup>65</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_luglio\\_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_luglio_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml)

<sup>66</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/12/18/metro-ancora-blocchi-rallentamenti-inchiesta-sui.html?ref=search>

<sup>67</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro\\_blocco\\_linea\\_pendolari\\_caos-192663.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro_blocco_linea_pendolari_caos-192663.html)

<sup>68</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_gennaio\\_24/atac-aumento-biglietti-1902985084606.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_gennaio_24/atac-aumento-biglietti-1902985084606.shtml)

<sup>69</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/05/25/bus-oggi-scatta-laumento-assalto-alle-biglietterie.html?ref=search>

<sup>70</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/01/05/mancano-ricambi-fermi-450-bus.html?ref=search>

<sup>71</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/12/13/lad-diacetti-chiedo-scusa-ai-romani-ma.html?ref=search>

Dunque il 2012 è caratterizzato dall'esplosione dell'emergenza manutenzione, sia per i bus senza pezzi di ricambio, che per l'obsoleta rete metropolitana romana, assistiamo inoltre al primo cambio agli alti livelli dirigenziali, con il passaggio di consegne tra il vecchio AD Tosti ed il nuovo Diacetti.

Passando al 2013, si apre un periodo di grandi agitazioni sindacali riguardanti tutto il settore trasporti nazionale e quello romano in particolare, a causa delle decurtazioni salariali subite dai dipendenti di Roma Tpl Scarl, il consorzio di aziende private che eroga in quel periodo circa il 30 % dell'offerta totale di km-vettura sul territorio capitolino<sup>72</sup>. Gli scioperi nel TPL, la cui frequenza tra gennaio e giugno 2013 è di 2 al mese<sup>73</sup>, causeranno grandi disagi ai cittadini romani per tutto il periodo da noi analizzato.

Continuano intanto i disservizi sulla rete metro, e l'anno si apre infatti con due nuovi guasti della metro B<sup>74</sup>, e con i record negativi fatti segnare dalla linea ferroviaria Roma-Viterbo, che viene individuata da un dossier di Legambiente come peggiore ferrovia del Lazio. A tal proposito, nell'articolo de la Repubblica che riporta la notizia, vengono dati alcuni dati statistici sulle ferrovie suburbane romane: 6.150 corse saltate su 55.930 programmate, pari all'11 % del servizio per la Roma-Viterbo, 7.000 sopresse rispetto alle 94.800 programmate, pari al 7 % per la Termini-Giardinetti, mentre, dato diverso per natura ma comunque negativo, per la Roma-Lido flotta decurtata causa guasti, con solo 6 convogli su 11 disponibili per erogare il servizio; a questi record negativi vanno poi aggiunti i notevoli ritardi sopportati dai pendolari e la scarsa qualità del servizio<sup>75</sup>.

In genere possiamo però affermare che la mole di guasti metro e disservizi del trasporto di superficie, pur continuando incessanti, vengono messi in secondo piano dalla stampa che si concentra su diverse inchieste e sulla campagna elettorale, con l'ATAC al centro di tutti i programmi dei candidati. In particolare sul versante giudiziario, tiene banco il caso "parentopoli", uno scandalo riguardante nomine ingiustificate che ha colpito il Comune di Roma e le municipalizzate nel 2010, e che torna a scuotere la giunta Alemanno con il rinvio a giudizio per abuso di ufficio di 8 persone, tra ex-dirigenti e consiglieri. Per quanto riguarda l'ATAC, risultano nomine ingiustificate di diverse persone non qualificate, alcune delle quali poco dopo l'assunzione promosse a dirigenti con un netto scatto salariale<sup>76</sup>.

Alla vigilia delle elezioni, rileva anche la notizia della chiusura di bilancio 2012 comunicata dall'ATAC. A tal riguardo la Repubblica riporta i dati diramati dall'azienda sul documento contabile e da un giudizio generale alla gestione aziendale nell'era Alemanno: per quanto riguarda il bilancio ATAC, il comunicato aziendale parla di perdite in calo di 22,5 milioni di euro, effettivamente il deficit 2012 è di 156,7 milioni contro i 179,2 del 2011, ma il debito in assoluto è continuato a salire di 57 milioni, raggiungendo la cifra di 1,6 miliardi,

---

<sup>72</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_gennaio\\_30/bus-rischio-stop-tpl-debiti-2113771019806.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_gennaio_30/bus-rischio-stop-tpl-debiti-2113771019806.shtml)

<sup>73</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_giugno\\_2/trasporti-citta-bloccata-lunedì-sciopero-2221448922257.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_giugno_2/trasporti-citta-bloccata-lunedì-sciopero-2221448922257.shtml)

<sup>74</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/01/12/metro-di-nuovo-in-tilt-troppi-addetti.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/01/18/caos-trasporti-la-linea-si-fermaancora.html?ref=search>

<sup>75</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/02/10/flaminio-viterbo-saltate-seimila-corse.html?ref=search>

<sup>76</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/04/18/dall'assessore-alla-cubista-chiesto-il-processo-per.html?ref=search>

picco massimo di tutto il periodo considerato nel nostro studio. Per ciò che attiene la gestione aziendale sotto l'amministrazione Alemanno questa è, secondo l'articolo, fortemente negativa, con il debito che passa dagli 861 milioni del 2008 al 1,6 miliardi nel 2012, cifra composta principalmente dai debiti verso i fornitori, pari a 387 milioni, verso le banche 324 milioni, e verso il Comune pari 533 milioni. L'aumento tariffario 2012 ha portato alle casse dell'azienda capitolina 28 milioni in più rispetto ai ricavi dell'anno precedente, cifra però irrisoria rispetto alle spese complessive. L'ATAC, così come emerge dalla chiusura di bilancio 2012, versa in crisi di liquidità e sostiene prezzi elevatissimi per il personale pari a 550 milioni, con i dirigenti, 82 complessivi, che da soli costano 14 milioni di euro<sup>77</sup>.

Riportiamo adesso i dati di un dossier pubblicato da un altro articolo de la Repubblica, che ci fornisce una foto della situazione del servizio e del parco mezzi a metà del 2013. Bus e tram nel primo quadrimestre perdono circa un milione di km rispetto a quanto stabilito nel contratto di servizio, sul versante metro, una corsa su 10 non è partita. Nello specifico i km percorsi da bus e tram sono stati 33,6 milioni contro i 37 previsti. Il parco mezzi effettivamente operativo è pari al 71 % del totale, di molto inferiore all'87 % necessario per l'erogazione dei livelli regolari di servizio. Il parco ha un'età media di 9 anni, e il numero di mezzi fermi in riparazione, dato correlato al precedente, è anch'esso in aumento: nel triennio 2007-2009 i mezzi fermi in officina sono 30-40 contro i 90-100 del triennio 2010-2012. Anche il dato sui guasti per bus e tram risulta nel 2012 in forte aumento dal 2008: nel 2007 il dato era del 13,8 % di guasti sul totale dei mezzi di superficie, nel 2012 è salito al 24,8 %. Gli utenti più penalizzati sono però i pendolari delle ferrovie gestite da ATAC. Nel primo quadrimestre, 2000 corse soppresse su 18.500 per la Roma-Viterbo, pari al 10 % del servizio, 5.600 su 44.000 per la Roma-Giardinetti, pari al 13%, e il 5 % in meno di corse su quelle programmate per la Roma-Lido. I dati fatti registrare dalle linee metro sempre nello stesso periodo non sono migliori: 2.890 corse cancellate su 68.700 programmate, pari al 4%, per la metro A, mentre 6.000 le corse cancellate sulle 70.000 previste per la metro B-B1, pari al 9 %<sup>78</sup>.

Veniamo alle elezioni, il 10 giugno Ignazio Marino diviene il nuovo sindaco della capitale battendo Gianni Alemanno<sup>79</sup>, ed è subito accolto da un dossier scottante sull'ATAC che rivela una situazione più preoccupante di quella conosciuta: il debito è più alto di quanto dichiarato; le spese sono fuori controllo, preoccupanti soprattutto i maxi-stipendi ai dirigenti, e i costi elevatissimi per rifornimenti dei mezzi e pneumatici. Marino scioglie poco dopo il suo insediamento il vecchio cda ATAC, dando il benservito a Diacetti e nominando il nuovo ad Danilo Broggi<sup>80</sup>.

---

<sup>77</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/05/07/il-debito-al-record-di-miliardi.html?ref=search>

<sup>78</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/05/14/la-debacle-dei-mezzi-pubblici-perse-300mila.html?ref=search>

<sup>79</sup> <http://roma.corriere.it/politica/speciali/2013/elezioni-comune-roma/notizie/10elez-nuovo-sindaco-roma-risultati-2221573145018.shtml>

<sup>80</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_luglio\\_22/atac-dossier-debiti-2222273782397.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_luglio_22/atac-dossier-debiti-2222273782397.shtml)

Nel frattempo continuano i disservizi metro, con un allagamento della metro A, causa maltempo a luglio<sup>81</sup>, e con i guasti della metro B<sup>82</sup>, mentre il parco mezzi di superficie continua a perdere pezzi, con uno dei primi casi di bus in fiamme<sup>83</sup>. Infatti, come vedremo nel corso dell'analisi, la combinazione di debiti verso i fornitori, mancanza di manutenzione e parco mezzi con età media elevata, porterà all'incendio di diversi veicoli.

Il trio Marino-Improta-Broggi cerca di mettere in moto un processo di cambiamento, mirando a intervenire su tutti i livelli aziendali, con il nuovo ad che come prima mossa cerca il dialogo con i sindacati, al fine di aumentare la produttività dei lavoratori<sup>84</sup>. Le richieste di un numero maggiore di ore di lavoro scateneranno però l'ira di diverse sigle sindacali, portando a contrasti tra azienda e lavoratori che dureranno per gran parte del mandato dell'amministrazione Marino.

Nel novembre 2013 scoppia una maxi-inchiesta su un giro di biglietti clonati che coinvolge alcuni dipendenti ATAC e parte della dirigenza, iniziata molto tempo addietro, ai tempi dell'amministrazione Veltroni.

La Repubblica, che riesce ad ottenere un dossier interno all'azienda, parla di decine di milioni di euro annuali sottratti all'azienda, e descrive il sistema mediante cui si è creata negli anni una contabilità "nera" della vendita dei biglietti, parallela a quella legittima, tracciando il quadro di una vera e propria rete criminale interna alla municipalizzata<sup>85</sup>.

Il Messaggero in un articolo del 9 novembre, riporta l'apertura di un'altra inchiesta riguardante lo scandalo biglietti, che indaga sul presunto coinvolgimento di alcuni esponenti bipartisan della politica capitolina<sup>86</sup>. Nella truffa in questione risultano coinvolti anche dei rivenditori, che acquistavano i biglietti clonati alla cifra inferiore di 85 centesimi, e l'Expotel, azienda incaricata del ritiro dei caricatori dalle biglietterie automatiche<sup>87</sup>. A novembre infine, si apre un ulteriore filone di inchieste su sprechi e appalti truccati, che si trascinerà lungo tutto l'anno seguente<sup>88</sup>.

Nel 2013 dunque assistiamo al cambio di Giunta, con Marino che sembra voler rilanciare l'azienda. Si verifica un nuovo avvicendamento per il ruolo di amministratore delegato, con la nomina di Danilo Broggi, il 3° in due anni.

---

<sup>81</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/maltempo\\_meteo\\_roma\\_nubifragio\\_pioggia\\_metro\\_atac-201775.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/maltempo_meteo_roma_nubifragio_pioggia_metro_atac-201775.html)

<sup>82</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/08/03/roma-si-blocca-il-metro-passeggeri-si.html?ref=search>

<sup>83</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_settembre\\_12/autobus-incendio-via-fani-2223063901600.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_settembre_12/autobus-incendio-via-fani-2223063901600.shtml)

<sup>84</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/11/01/atac-lad-broggi-lancia-lallarme-il-35-40.html?ref=search>

<sup>85</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/11/07/biglietti-clonati-fondi-neri-per-finanziare-la.html?ref=search>

<sup>86</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_tramibus\\_biglietti\\_clonati\\_indagati\\_procura-212338.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_tramibus_biglietti_clonati_indagati_procura-212338.html)

<sup>87</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_dicembre\\_10/biglietti-fantasma-all-atac-buco-mezzo-milione-procura-chiede-rinvio-giudizio-d9f7dfb0-617a-11e3-9835-2b4fbc116d9.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_dicembre_10/biglietti-fantasma-all-atac-buco-mezzo-milione-procura-chiede-rinvio-giudizio-d9f7dfb0-617a-11e3-9835-2b4fbc116d9.shtml)

<sup>88</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_bilanci\\_biglietti\\_appalti-213510.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_bilanci_biglietti_appalti-213510.html)

## 9.2. Il biennio 2014-2015: la gestione Marino e il commissariamento

Il biennio 2014-2015 è un periodo di vera riorganizzazione in ATAC, la giunta Marino, finito il ciclo delle nomine e ormai assestata in Campidoglio lavora alla razionalizzazione del servizio. L'impegno della Giunta si direziona anche verso l'ottenimento di fondi indispensabili per il rilancio dell'azienda, trattando a tal fine con Regione, arrivando con questa anche a diversi scontri<sup>89</sup>, e governo, che da fine 2013 si sta occupando del decreto Salva-Roma.

Il periodo in questione vede pure l'avvenire di due importanti eventi: il 9 novembre 2014 apre il primo tratto della metro C, mentre a fine 2015 la capitale e l'ATAC vivono mesi intensi per il commissariamento del comune e l'organizzazione del Giubileo.

Le inchieste sulle passate gestioni intanto si susseguono<sup>90</sup>, così come i disservizi e l'abbandono delle strutture<sup>91</sup>. A gennaio si solleva un duplice caso proprio sulla metro C: il primo è rappresentato dall'emergere di clausole contrattuali controverse, che riconoscono al consorzio costruttore dei surplus a livello di corrispettivo, ritenuti troppo generosi per un ammontare di 30 milioni di euro aggiuntivi<sup>92</sup>; il secondo invece è la duplice richiesta avanzata dal consorzio di ulteriori 110 giorni di proroga per la consegna della struttura e di un aumento dei fondi, necessari per non arrestare i lavori.

A febbraio tiene invece banco un'inchiesta riguardante la fornitura di gomme che fa molto scalpore. Sotto accusa sia il contratto di fornitura, mal configurato dal committente ATAC, in quanto lascia troppe zone d'ombra e spazio discrezionale al fornitore, sia il fornitore stesso, reo di aver consegnato e montato sugli autobus gomme datate (si parla di alcuni pneumatici prodotti oltre 12 anni addietro) e gonfiate con semplice aria e non con azoto, fattore questo che implica una peggiore prestazione di ruote e quindi dei mezzi<sup>93</sup>; quest'inchiesta come vedremo avrà degli ulteriori sviluppi.

Permane la grave situazione di emergenza riguardante la metro B. Abbiamo parlato dello sfogo a fine 2012 dell'allora ad Diacetti, riguardante la totale mancanza di manutenzione della rete metropolitana, e della necessità sottolineata dallo stesso di circa 245 milioni per la messa in regola. A marzo 2014 la situazione è rimasta immutata, la manutenzione non è stata eseguita e le condizioni in cui viene erogato il servizio sono notevolmente peggiorate. I vagoni della metro B, come riportato da un articolo del Messaggero, sono costretti a mantenere una velocità tra i 5 e i 15 km/h tra le fermate Eur Fermi e Laurentina. Oltre la metà delle carrozze

---

<sup>89</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_aprile\\_29/bilancio-improta-avverte-senza-300-milioni-l-anno-atac-rischia-stop-b8d13b8a-cf64-11e3-bf7e-201ea72c5359.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_aprile_29/bilancio-improta-avverte-senza-300-milioni-l-anno-atac-rischia-stop-b8d13b8a-cf64-11e3-bf7e-201ea72c5359.shtml)

<sup>90</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/01/06/fatture-manipolate-creditori-inesistenti-cosi-allatac-si.html?ref=search>

<sup>91</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/02/15/metro-la-vergogna-delle-stazioni-discarda-da-giorni.html?ref=search>

<sup>92</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/01/15/un-collaudo-da-30-milioni-per-il.html?ref=search>

<sup>93</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/pneumatici\\_atac\\_bus\\_autobus\\_gomme\\_perizia-297955.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/pneumatici_atac_bus_autobus_gomme_perizia-297955.html)

metro che dovrebbero passare in revisione ogni 1,5 milioni di km percorsi, non vengono revisionate contraddicendo la legge, e subiscono solo interventi marginali per tamponare eventuali rotture.

Il problema è, oltre alla mancanza di fondi per pagare pezzi di ricambio, la mancanza di personale che si occupi della manutenzione. Inoltre, la penuria di meccanici implica che al verificarsi di guasti, sempre più frequenti, i vagoni vengano rimessi in sesto in più tempo facendo saltare molte corse<sup>94</sup>. La mancanza di manutenzione oltre a essere un fatto gravissimo che mette a rischio sicurezza del trasporto e regolarità, è un problema che affliggerà permanentemente l'azienda. La carenza di pezzi di ricambio, o attività di revisione di mezzi e infrastrutture, è imputabile al grande debito, alle passate gestioni e a rapporti controversi con i fornitori che hanno portato l'ATAC.

A maggio viene invece portata avanti l'inderogabile razionalizzazione del servizio, con un taglio di 17 linee che riguarda per lo più le periferie a est della città<sup>95</sup>. Sul versante dei fondi regionali, la regione Lazio e il comune si accordano per 240 milioni, 100 arretrati del 2013 e 140 per il 2014<sup>96</sup>, mentre sul fronte dei fondi statali, il decreto Salva Roma dopo una lunga gestazione parlamentare, stanziava 600 milioni per la capitale a condizione che il comune elabori un efficace piano di rientro e tagli le spese<sup>97</sup>. Tale piano investirà anche l'ATAC, che procederà in seguito ad un accordo sindacale a 323 esuberanti dei dipendenti<sup>98</sup>, parte dei quali, ossia chi darà la disponibilità, verrà messa a lavoro sugli autobus o come vigilantes<sup>99</sup>.

Nello stesso periodo il consiglio di amministrazione dell'azienda chiude il bilancio 2013, registrando 220 milioni di deficit, in aumento rispetto ai 157 milioni del 2012<sup>100</sup>.

Nel corso dell'anno i vertici ATAC proseguono con i tagli al servizio, modificando delle tratte<sup>101</sup> e cancellando linee bus<sup>102</sup>. L'ad Broggi, in un'intervista di ottobre al Corriere, espone le fasi successive del piano di rientro, annunciando di puntare ad un maggior livello di produttività degli autisti, e ad un aumento del costo degli abbonamenti mensili e annuali, da attuare dal primo gennaio 2015. L'amministratore delegato inoltre dichiara che, dopo aver alzato il numero di controllori di 85 unità, l'obiettivo è di continuare a lottare contro l'evasione tariffaria, problema grave della municipalizzata e a livelli del 15 % sui bus<sup>103</sup>. Anche Marino sottolineerà l'importanza della lotta all'evasione, annunciando che da novembre 2014 l'entrata su alcune linee di bus

---

<sup>94</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_metropolitana\\_vagoni\\_binari\\_fuorilegge\\_treni\\_revisione-331034.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_metropolitana_vagoni_binari_fuorilegge_treni_revisione-331034.html)

<sup>95</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_maggio\\_12/atac-spending-review-cancellate-17-linee-protestano-utenti-0a0124e0-d9e5-11e3-8b8a-dcb35a431922.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_maggio_12/atac-spending-review-cancellate-17-linee-protestano-utenti-0a0124e0-d9e5-11e3-8b8a-dcb35a431922.shtml)

<sup>96</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/04/29/regione-240-milioni-per-atac-ma-e-scontro-col-comuneRoma02.html?ref=search>

<sup>97</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/salva\\_roma\\_condizioni\\_marino\\_tagli\\_liberalizzazioni-312121.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/salva_roma_condizioni_marino_tagli_liberalizzazioni-312121.html)

<sup>98</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/05/13/accordo-atac-e-sindacati-mobilita-e-part-timeRoma05.html?ref=search>

<sup>99</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_piano\\_esuberanti\\_roma-367413.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_piano_esuberanti_roma-367413.html)

<sup>100</sup> <http://www.romatoday.it/politica/approvato-bilancio-2013-atac.html>

<sup>101</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/07/20/atac-il-piano-dei-bus-tagliati-e-le-nuove-lineeRoma18.html?ref=search>

<sup>102</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_settembre\\_20/atac-taglia-costi-spariscono-bus-polemica-assurdo-abolire-984-25118d96-40cf-11e4-ada3-3c552e18d4d4.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_settembre_20/atac-taglia-costi-spariscono-bus-polemica-assurdo-abolire-984-25118d96-40cf-11e4-ada3-3c552e18d4d4.shtml)

<sup>103</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/10/30/lotta-allevasione-anche-gli-ausiliari-faranno-le-multeRoma02.html?ref=search>

avverrà solo dalla porta anteriore e alla presenza di controllori fissi a bordo. Il sindaco rivendicherà anche l'efficacia di alcune misure iniziali intraprese contro l'evasione dalla nuova gestione, come l'intervento per velocizzare la chiusura dei tornelli metro<sup>104</sup>. Solo alcune di queste mosse verranno poi messe effettivamente in atto dall'azienda, mentre altre come quelle dei controllori fissi si riveleranno solo provvisorie o poste in essere su un numero effimero di linee. Di contro il problema dell'evasione affliggerà l'azienda per tutti gli anni a venire.

Il 9 novembre 2014 apre il primo tratto della metro C, quello che va dalla stazione di Monte Compatri a quella Pantano-Centocelle, dopo diversi anni di attesa e diversi scandali. Il primo treno subisce un lieve rallentamento per un problema di linea<sup>105</sup>, poi il servizio prosegue regolarmente ed il numero di passaggi ai tornelli già a fine della prima giornata di funzionamento raggiunge quota 12.000<sup>106</sup>.

Vediamo i dati riportati in un focus di novembre del Messaggero, utili a descrivere la situazione dell'azienda a fine 2014. Secondo i dati dichiarati dall'ATAC i milioni di km-vetture percorsi dai mezzi si sono ridotti dai 117 milioni del 2012 ai 101 di fine 2014, con tagli al personale di quasi 500 unità tra autisti e interinali. Il livello della manutenzione è bassissimo, mentre i bus fermi nei depositi sono 680 su 2.260, con penuria di pezzi di ricambio<sup>107</sup>.

Venendo alla seconda parte del biennio, nel 2015 continuano gli scioperi, e Marino e i vertici ATAC attaccano frontalmente i sindacati in più episodi, sia mediante pubbliche dichiarazioni sia mediante minacce di licenziamento. Nello specifico a seguito dello sciopero di venerdì 17 aprile, in occasione del quale sulla metro A l'agitazione comincia prima della c.d. "fascia di garanzia", la fascia oraria che da apertura del servizio sino alle 8.30 dev'essere garantita, l'azienda avvia un'inchiesta interna per fare luce sulla vicenda<sup>108</sup>, mentre il Sindaco annuncia pesanti conseguenze per i responsabili. Marino insiste inoltre sull'aumento di produttività indispensabile per le sorti ATAC, riportando dati emblematici: un macchinista a Milano lavora 1150 ore all'anno mentre a Roma 750<sup>109</sup>.

Proprio le lotte sindacali e gli scioperi logoreranno la Giunta Marino, causando notevoli disservizi ai pendolari romani e concorrendo a inasprire il clima conflittuale attorno all'azienda e al Sindaco. Rispetto al primo biennio analizzato, si registra un peggioramento del servizio di superficie: cresce infatti l'attenzione dei media

---

<sup>104</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_ottobre\\_30/marino-sull-atac-prima-pensare-aumenti-miglioriamo-servizio-7a8cf830-6043-11e4-b0a9-d9a5bfa99fb.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_ottobre_30/marino-sull-atac-prima-pensare-aumenti-miglioriamo-servizio-7a8cf830-6043-11e4-b0a9-d9a5bfa99fb.shtml)

<sup>105</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2014/11/09/news/metro\\_c\\_apre\\_la\\_terza\\_linea\\_a\\_roma\\_partenza\\_con\\_stop\\_il\\_primo\\_treno\\_si\\_ferma\\_e\\_non\\_arriva\\_al\\_capolinea-100115609/?ref=HRER3-1](http://roma.repubblica.it/cronaca/2014/11/09/news/metro_c_apre_la_terza_linea_a_roma_partenza_con_stop_il_primo_treno_si_ferma_e_non_arriva_al_capolinea-100115609/?ref=HRER3-1)

<sup>106</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_novembre\\_10/metro-c-debutto-pendolari-10-mila-viaggio-senza-problemi-6ebd0116-68be-11e4-aa33-bc752730e772.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_novembre_10/metro-c-debutto-pendolari-10-mila-viaggio-senza-problemi-6ebd0116-68be-11e4-aa33-bc752730e772.shtml)

<sup>107</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_tagli\\_bus\\_corse\\_autisti\\_deposito-672532.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_tagli_bus_corse_autisti_deposito-672532.html)

<sup>108</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_aprile\\_17/venerdi-nero-trasporti-chiuse-metro-c-regolare-b-4af5fe1c-e4d9-11e4-845e-5bcd794907be.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_aprile_17/venerdi-nero-trasporti-chiuse-metro-c-regolare-b-4af5fe1c-e4d9-11e4-845e-5bcd794907be.shtml)

<sup>109</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_aprile\\_18/caos-metro-sciopero-venerdi-indaghera-commissione-ad-hoc-a7700bee-e5cc-11e4-a911-6330ae3b663e.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_aprile_18/caos-metro-sciopero-venerdi-indaghera-commissione-ad-hoc-a7700bee-e5cc-11e4-a911-6330ae3b663e.shtml)

per i bus fermi nei depositi e per l'età del parco mezzi, mentre diminuiscono leggermente gli articoli che segnalano mal funzionamenti e interruzione del servizio di metropolitana.

Vediamo allora grazie ad un focus di marzo 2015 de la Repubblica, la situazione del parco mezzi, nonché l'esposizione dell'azienda a livello di debiti verso i fornitori di pezzi di ricambio: 850 bus fermi senza ricambi su 2600, pari al 36 % del totale del parco mezzi di superficie in aumento rispetto a fine 2014; debiti verso i fornitori per 429 milioni di euro, e mancanza di meccanici. Il consigliere Pd De Luca, membro della commissione Mobilità, in occasione di questo focus, risponde ad alcune domande sullo stato dell'azienda, in particolare dichiarando che le officine presenti in ognuno dei 7 depositi bus della capitale, sono poco produttive, perché aperte solo 3 ore al giorno, e prosegue spiegando come l'azienda spenda ancora troppo denaro per esternalizzare parte delle riparazioni. Il Parco mezzi ha l'età media più elevata d'Europa, 11 anni, ed è dunque necessario, sottolinea il consigliere, oltre che un rinnovamento del parco, che le officine lavorino di più<sup>110</sup>.

Per ciò che riguarda il rinnovamento dei mezzi rileva a metà aprile l'avvio delle procedure di gara da parte del cda di ATAC per la fornitura in leasing di oltre 700 bus, 100 dei quali da mettere in circolazione già da gennaio 2016, per un costo di 10 milioni all'anno nel 2016 e 10 nel 2017. In occasione dello stesso accordo, l'azienda approva le gare per un contratto quadriennale per assicurare i ricambi e la manutenzione straordinaria dei carrelli dei treni operanti sulle linee metro A, B e B1 oltre che sulla Roma-Lido.

La manutenzione avverrà solo marginalmente per le metro, mentre il rinnovamento del parco sarà posticipato. Anche se in piccola parte, si rileva una lieve ripartenza degli investimenti aziendali ormai improrogabili, sia per la situazione del parco mezzi, sia per l'imminente avvio del Giubileo<sup>111</sup>.

Il 22 aprile apre l'ultima stazione della metro B1, Jonio, che diventa il nuovo capolinea. L'ultimo prolungamento della linea è di 1 km e mezzo, collega i due quartieri di Tufello e Valmelaina al centro della città, ed è costato 220 milioni di euro per un lavoro durato 5 anni<sup>112</sup>.

In occasione dell'avvenimento ora riportato, che segna il capitolo finale dei lunghi lavori riguardanti il tratto B1 della metropolitana romana, apriamo una piccola parentesi e riferiamoci ad alcuni dettagli riguardanti la costruzione e messa in opera delle nuove stazioni, raccontati da Pietro Spirito nel suo libro. Anche Jonio è stata consegnata con notevole ritardo all'azienda dal consorzio costruttore, provocando a questa un duplice danno per mancati introiti e per l'innalzamento dei costi di gestione. Ciò che però l'ex-dirigente sottolinea nel suo racconto riguarda il fatto che ATAC non abbia potuto concordare con il committente Roma Metropolitane e con il consorzio esecutore dei lavori, alcune delle conseguenze derivanti dalle caratteristiche del progetto.

---

<sup>110</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/03/03/atac-senza-risorse-la-vergogna-dei-depositi-ottocento-bus-rotti-fermi-nelle-rimesseRoma07.html?ref=search>

<sup>111</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_aprile\\_15/trasporto-pubblico-atac-avvia-procedure-leasing-700-nuovi-bus-e2746e68-e367-11e4-8e3e-4cd376ffaba3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_aprile_15/trasporto-pubblico-atac-avvia-procedure-leasing-700-nuovi-bus-e2746e68-e367-11e4-8e3e-4cd376ffaba3.shtml)

<sup>112</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/04/22/apre-jonio-nuova-fermata-b1-e-a-montesacro-e-festa-metroRoma06.html?ref=search>

Infatti come riporta Spirito, le 4 stazioni della metro B1 risultano particolarmente sovradimensionate, comportando per l'ATAC ingenti costi di manutenzione, di pulizia nonché di elettricità. Sotto quest'ultimo punto di vista, basti prestare attenzione a questi dati riportati in "Trasportoli": nelle nuove stazioni della B1 da Bologna a Jonio sono installate mediamente 2.200 lampade per stazione, contro le 550 installate mediamente in ognuna delle 22 stazioni del segmento B, circa il 400 % in più per stazione.

Spirito solleva altri due quesiti riguardanti il nuovo tratto, il primo dei quali riguarda la cattiva pianificazione del progetto a livello di posizionamento urbanistico: perché si è progettata una stazione, ossia Bologna, in prossimità della stazione ferroviaria Roma Tiburtina, dividendo il numero complessivo di convogli su due diramazioni? Il secondo quesito riguarda un altro aspetto del sovradimensionamento prima discusso. In particolare Spirito sottolinea come, in assoluta controtendenza con i progetti metropolitani eseguiti in Europa e nel mondo in cui si realizzano stazioni molto leggere in modo da non occupare tanto spazio urbano, le stazioni aperte dal 2012 presentino più un carattere di stazioni ferroviarie che di stazioni metropolitane. Questo, spiega l'ex-dirigente, ha comportato costi molto maggiori dell'opera e meno funzionalità del progetto, andando a favore del costruttore e penalizzando l'azienda<sup>113</sup>.

L'esperienza e gli errori commessi per il tratto B1, con la grande libertà lasciata al costruttore, dovuta alla scarsa attenzione e cura per i particolari in sede contrattuale, è un altro esempio di come i responsabili di tali contrattazioni, dirigenti e vertici dell'ATAC, non abbiano mai pensato secondo i canoni della gestione aziendale, facendo il male della municipalizzata e dunque dei cittadini.

Tornando agli eventi salienti del 2015, sino all'estate tiene banco in ATAC la lotta con i sindacati. L'azienda si oppone al fenomeno dell'assenteismo che raggiunge livelli altissimi, analizzati in un dossier interno: circa 1.247 dipendenti restano a casa due mesi l'anno, ferie escluse. In particolare la percentuale di assenti per il servizio di superficie è del 13,9 % giornaliero, e per la metro del 11 %<sup>114</sup>. Questi dati vengono diffusi in seguito al licenziamento di 4 autisti che sull'arco di due anni lavorativi avevano collezionato oltre 900 giorni di assenza<sup>115</sup>, e in giorni di tensione che vedono a rischio licenziamento anche alcuni dirigenti della municipalizzata, toccati dall'inchiesta interna sullo sciopero del 17 aprile precedentemente raccontato<sup>116</sup>. Prosegue dunque il conflitto tra azienda e lavoratori per aumentare la produttività, così come continuano i disservizi: 40 minuti di sospensione del servizio sulla Roma-Lido, con passeggeri bloccati sul treno<sup>117</sup>; un caso

---

<sup>113</sup> Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall'inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.

<sup>114</sup> [http://www.ilmessaggero.it/lancio\\_notte/roma\\_atac\\_assenteismo\\_autisti\\_assenze\\_lavoro-1007624.html](http://www.ilmessaggero.it/lancio_notte/roma_atac_assenteismo_autisti_assenze_lavoro-1007624.html)

<sup>115</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_atac\\_assenze\\_licenziati\\_autisti-1006829.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_atac_assenze_licenziati_autisti-1006829.html)

<sup>116</sup> [http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/roma\\_metro\\_bloccata\\_licenziamenti\\_dirigenti\\_colpevoli-1000917.html](http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/roma_metro_bloccata_licenziamenti_dirigenti_colpevoli-1000917.html)

<sup>117</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/06/09/roma-lido-40-minuti-di-stop-panico-e-malori-tra-i-viaggiatoriRoma20.html?ref=search>

assenteismo che coinvolge i macchinisti<sup>118</sup>; incendi sugli autobus<sup>119</sup>. La situazione del vetusto parco mezzi ATAC rimane dunque allarmante.

Tornano anche i disservizi sulla metro A, a causa dei soliti allagamenti dovuti ai temporali estivi<sup>120</sup>, e anche sulla metro B e B1<sup>121</sup>, proprio nel giorno dell'inaugurazione da parte di Marino e del ministro Delrio di 6 nuove stazioni della metro C<sup>122</sup>.

Scoppia a luglio una serie di scioperi in bianco organizzati dagli autisti per protestare contro l'inserimento l'1 luglio 2015, dell'obbligo di timbrare il cartellino. Le proteste causano gravi ritardi su metro e ferrovie regionali<sup>123</sup>. Il 17 luglio viene raggiunto un importante accordo tra sindacati e azienda, in cui si ratificano l'introduzione del badge, della retribuzione comparata all'orario effettivo di lavoro e l'aumento delle ore lavorative degli autisti portate a 6 e 20 minuti<sup>124</sup>. La giunta Marino intanto perde pezzi, Guido Improta lascia l'assessorato alla mobilità, al suo posto subentra il senatore Pd Stefano Esposito<sup>125</sup>.

Con il Sindaco sempre più indebolito dalle contestazioni dei lavoratori, e dalle defezioni interne alla Giunta, si esaurisce anche lo slancio innovatore che lo aveva caratterizzato in campagna elettorale e nel post elezioni. Ne sono un esempio l'incapacità dell'azienda di procedere ai 323 esuberanti annunciati pochi mesi prima, mediante cui si dovevano allontanare gli assunti di parentopoli<sup>126</sup>, e gli attacchi da governo e membri del suo stesso partito.

La grande esposizione mediatica rende inoltre i problemi di Giunta e ATAC ingestibili. Gli articoli sulla municipalizzata infatti, come abbiamo potuto riscontrare nel corso della nostra ricerca sia per quanto riguarda l'archivio del Corriere della Sera che per l'archivio de la Repubblica, subiscono un'impennata a livello numerico proprio a partire dal 2015, per poi toccare il picco nel 2016, anno di insediamento della giunta Raggi. È anche vero però che nel corso di questo periodo, tra le vicende interne alla Giunta, del Giubileo e del commissariamento, ci sono avvenimenti che attirano maggiormente l'attenzione dei media.

---

<sup>118</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_05/ferrovia-urbana-malati-4-macchinisti-5-interrotto-servizio-6f8d1c90-0b5a-11e5-91e7-d0273dfd0555.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_05/ferrovia-urbana-malati-4-macchinisti-5-interrotto-servizio-6f8d1c90-0b5a-11e5-91e7-d0273dfd0555.shtml)

<sup>119</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/05/09/il-bus-51-va-a-fuoco-panico-al-colosseoRoma01.html?ref=search>.

<sup>120</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_24/metro-a-chiusa-allagamento-stazione-lucio-sestio-6c412e56-1a8b-11e5-9695-9d78fe24c748.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_24/metro-a-chiusa-allagamento-stazione-lucio-sestio-6c412e56-1a8b-11e5-9695-9d78fe24c748.shtml)

<sup>121</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_29/metro-b-b1-bloccata-l-intera-linea-e5a413ac-1e6a-11e5-958d-f9395af606a3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_29/metro-b-b1-bloccata-l-intera-linea-e5a413ac-1e6a-11e5-958d-f9395af606a3.shtml)

<sup>122</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_29/marino-rio-inaugurano-sei-stazioni-metro-c-sono-21-24-a53a6d78-1e49-11e5-958d-f9395af606a3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_29/marino-rio-inaugurano-sei-stazioni-metro-c-sono-21-24-a53a6d78-1e49-11e5-958d-f9395af606a3.shtml)

<sup>123</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/07/02/metro-caos-attese-infinite-atace-la-protesta-anti-badge19.html?ref=search>

<sup>124</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_luglio\\_18/atac-accordo-sindacati-ma-metro-continuano-disagi-c8f0e1a0-2d2d-11e5-ab2f-03a10057a764.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_luglio_18/atac-accordo-sindacati-ma-metro-continuano-disagi-c8f0e1a0-2d2d-11e5-ab2f-03a10057a764.shtml)

<sup>125</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/07/28/news/comune\\_roma\\_ecco\\_la\\_nuova\\_giunta\\_esposito\\_ai\\_trasporti-119959218/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/07/28/news/comune_roma_ecco_la_nuova_giunta_esposito_ai_trasporti-119959218/)

<sup>126</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_agosto\\_03/atac-magia-parentopoli-esuberanti-ridotti-oltre-200-unita-060c1206-394c-11e5-b1f9-bf3f6ff91aa.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_agosto_03/atac-magia-parentopoli-esuberanti-ridotti-oltre-200-unita-060c1206-394c-11e5-b1f9-bf3f6ff91aa.shtml)

Tornando alla nostra analisi, tappe fondamentali di questo periodo per l'azienda sono la ricapitalizzazione di 180 milioni di euro per ATAC, decisi dalla giunta nella manovra di assestamento di bilancio del 1 agosto<sup>127</sup>, e la stipula pochi giorni dopo del nuovo contratto di servizio, che, oltre ad avere carattere fortemente innovativo rispetto alle esperienze passate, come spiegato precedentemente nel nostro studio, garantisce all'azienda 500 milioni sino al 2019<sup>128</sup>.

Tra agosto e settembre continuano a verificarsi disservizi, con guasti della metro A<sup>129</sup> e della metro B<sup>130</sup> ma soprattutto con diversi disagi per i pendolari delle ferrovie<sup>131</sup>. A settembre altre dimissioni, questa volta in ATAC, via il dirigente generale Franco Micheli, che lascia per contrasti con il nuovo assessore Esposito, e dimissioni anche dell'AD Broggi, che dà però disponibilità a rimanere al suo posto sino all'adozione del bilancio aziendale<sup>132</sup>.

Micheli ed Esposito vengono ai ferri corti a causa della nuova gara approvata dall'azienda per acquisizione in leasing di nuovi autobus, indetta dopo che alla precedente gara per i 700 bus di inizio settembre, non si era presentato nessun offerente. Micheli era contrario al c.d. *full service leasing* dei bus fortemente voluto da Esposito, una modalità contrattuale che affidava all'azienda fornitrice degli autobus anche i compiti manutentivi, sostenendo fosse più conveniente un semplice leasing finanziario gestendo in seno all'ATAC la manutenzione. La gara in questione, poi aperta adottando questa seconda formula, porterà a Roma 150 bus dal 2016. L'episodio però costerà l'addio di Micheli, che lascerà denunciando ancora una volta le ingerenze della politica negli affari aziendali<sup>133</sup>. Questo è un altro passaggio importante della nostra analisi, riportato anche nel libro di Spirito, esempio di un grande problema endemico dell'azienda, ossia l'impossibilità di separare le due sfere politica e amministrativa, con la prima che inevitabilmente finisce per interferire con la seconda.

Ottobre 2015 è un mese spartiacque perché, oltre ad una serie di guasti metro che colpiscono prima la linea A<sup>134</sup>, poi la B ripetutamente a inizio<sup>135</sup> e fine mese<sup>136</sup>, scoppia il caso scontrini di Marino che lo porterà alle dimissioni, con il Sindaco sempre più sottoppressione. In concomitanza a questi eventi l'assessore Esposito

---

<sup>127</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/bilancio\\_manovra\\_atac\\_campidoglio-1173692.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/bilancio_manovra_atac_campidoglio-1173692.html)

<sup>128</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/sciopero\\_atac\\_contratto\\_autobus-1182280.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/sciopero_atac_contratto_autobus-1182280.html)

<sup>129</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/08/25/metro-a-caos-e-paura-fumo-nelle-gallerie-chiuse-tre-stazioniRoma06.html?ref=search>

<sup>130</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_settembre\\_23/metro-b-rallentatore-treni-viterbo-spariscono-ritardi-94611e7e-6201-11e5-a22c-898dd609436f.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_23/metro-b-rallentatore-treni-viterbo-spariscono-ritardi-94611e7e-6201-11e5-a22c-898dd609436f.shtml)

<sup>131</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_settembre\\_24/forti-ritardi-roma-lido-atac-rubati-cavi-rame-37fe09e8-6293-11e5-95fc-7c4133631b69.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_24/forti-ritardi-roma-lido-atac-rubati-cavi-rame-37fe09e8-6293-11e5-95fc-7c4133631b69.shtml)

<sup>132</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_settembre\\_30/atac-dg-micheli-ha-formalizzato-dimissioni-3703f236-676c-11e5-9bc4-2d55534839fc.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_30/atac-dg-micheli-ha-formalizzato-dimissioni-3703f236-676c-11e5-9bc4-2d55534839fc.shtml)

<sup>133</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/01/lobby-e-politica-perche-vado-viaRoma02.html?ref=search>

<sup>134</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_ottobre\\_15/metro-a-guasto-freni-treno-servizio-bloccato-830-6186e4c8-7315-11e5-b973-29d2e1846622.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_ottobre_15/metro-a-guasto-freni-treno-servizio-bloccato-830-6186e4c8-7315-11e5-b973-29d2e1846622.shtml)

<sup>135</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_ottobre\\_22/metro-b-ferma-un-guasto-evacuati-alcuni-treni-410582ea-788d-11e5-95d8-a1e2a86e0e17.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_ottobre_22/metro-b-ferma-un-guasto-evacuati-alcuni-treni-410582ea-788d-11e5-95d8-a1e2a86e0e17.shtml)

<sup>136</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_metro\\_b\\_rotta-1311794.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_metro_b_rotta-1311794.html)

annuncia le dimissioni<sup>137</sup> ma soprattutto l'ANAC di Cantone dichiara l'irregolarità del 90 % degli appalti ATAC tra il 2011 e il 2015. L'Autorità Anti Corruzione, in ragione di un dossier ad essa presentato proprio dal dimissionario assessore Esposito, apre un'inchiesta chiedendo spiegazioni ad ATAC sull'assegnazione di appalti tramite procedura negoziata, dunque senza gara, e a volte senza previa pubblicazione di bandi, per oltre un miliardo di euro nel periodo considerato.

Alcuni dati che emergono dalla vicenda si riferiscono a spese folli in azienda avvenute anche nello stesso 2015, in cui vengono per esempio assegnati 46 milioni di euro circa per la vigilanza e le ronde riguardanti tutto il patrimonio aziendale, per il periodo febbraio-settembre, senza previa pubblicazione della gara, o affittate 460 fotocopiatrici per 2 anni a 1,2 milioni circa con prezzo medio a fotocopiatrice di 2.570 euro.

Nel dossier di Cantone si ipotizzano inoltre pratiche di spaccettamento delle forniture al fine di poter ricorrere all'affidamento diretto<sup>138</sup>.

Si assiste infine nello stesso mese all'azzeramento del cda ATAC, con due consiglieri che danno le dimissioni e ne causano la decadenza<sup>139</sup>, e all'approvazione dell'ultimo atto dell'organo, ossia il bilancio 2014 che si chiude con un deficit di 140 milioni<sup>140</sup>. Tronca, il neocommissario di Roma nominato dopo la decadenza di Marino<sup>141</sup>, sceglie alla guida dell'azienda Armando Brandolese come amministratore unico, figura nuova a livello di struttura organizzativa per ATAC prevista mediante una modifica allo statuto, che farà le veci del vecchio consiglio di amministrazione<sup>142</sup>.

In definitiva il biennio 2014-2015, e l'esperienza Marino si chiudono in maniera negativa, il rilancio di ATAC non c'è stato, pur dovendo sottolineare la situazione disastrosa ereditata dalla Giunta precedente. Si sono fatti passi avanti sotto il punto di vista dell'efficientamento, soprattutto con il nuovo contratto di servizio, con l'accordo di luglio con i sindacati volto ad aumentare le ore di lavoro e la previsione di misure di contrasto all'assenteismo. Quest'ultimo da ottimi risultati, con l'azienda che comunica a metà novembre una caduta delle assenze causa malattia di circa il 35 %<sup>143</sup>.

Il bilancio 2014 si chiude con 140 milioni di deficit, in diminuzione rispetto ai 219 del 2013, a fronte però di un piano di rientro che ha portato ad un' incisiva razionalizzazione del servizio, con il taglio di numerose linee.

---

<sup>137</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/09/i-miei-settanta-giorni-in-trincea-noi-lasciamo-i-banditi-restanoRoma04.html?ref=search>

<sup>138</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_ottobre\\_17/roma-bagni-fotocopiatrici-tutte-spese-folli-dell-atac-1e7b99d4-7451-11e5-846d-a354bc1c3c5e.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_ottobre_17/roma-bagni-fotocopiatrici-tutte-spese-folli-dell-atac-1e7b99d4-7451-11e5-846d-a354bc1c3c5e.shtml)

<sup>139</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/21/azzerato-il-cda-dellatac-lasciano-i-dirigenti-comunaliRoma07.html?ref=search>

<sup>140</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/28/bilancio-atac-2014-lassemblea-approva-140-milioni-di-perditeRoma11.html?ref=search>

<sup>141</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/10/30/news/marino\\_conferenza\\_stampa\\_dopo\\_le\\_dimissioni\\_dei\\_consiglieri-126258357/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/10/30/news/marino_conferenza_stampa_dopo_le_dimissioni_dei_consiglieri-126258357/?ref=search)

<sup>142</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/12/19/atac-azzerato-il-cda-un-ingegnere-di-milano-amministratore-unicoRoma13.html?ref=search>

<sup>143</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/11/17/atac-meno-assenti-e-volontari-sui-busRoma01.html?ref=search>

La condizione dei trasporti romani rimane pessima: autobus fermi ai box e penuria di pezzi di ricambio; non migliore la situazione della rete metropolitana, che nonostante l'apertura delle nuove linee rimane obsoleta e soggetta a guasti che, seppur in lieve diminuzione rispetto al passato, permangono e si impennano proprio nell'ultimo trimestre del biennio. Invece completamente allo sbando le linee ferroviarie regionali sotto la gestione di ATAC. Infine si rileva ancora una volta il tumultuoso avvicendamento di cariche alla testa dell'azienda con l'insediamento del nuovo amministratore unico Brandolese, supermanager nominato da Tronca per la gestione straordinaria e in carica per un anno<sup>144</sup>, la caduta del C.d.A., l'addio del presidente Grappelli, unico elemento riuscito a rimanere "in sella" con l'avvicendamento delle giunte Alemanno-Marino, le dimissioni di Franco Micheli da direttore generale e di Broggi da amministratore delegato.

### **9.3. Il biennio 2016-2017: i nuovi vertici e la giunta Raggi**

Il 2016 ha avvio tra disservizi, in particolare si registra un guasto grave alla metro A<sup>145</sup> e uno stop della metro C di febbraio<sup>146</sup>, e scioperi sia a livello di trasporto nazionale che cittadino con i lavoratori di Roma Tpl in protesta per il mancato ricevimento dello stipendio, agitazione questa organizzata da sigle sindacali minori come CambiaMenti, M410 e Orsa<sup>147</sup>.

Il 2 febbraio viene nominato direttore generale dell'azienda Marco Rettighieri<sup>148</sup>, che si mostra da subito deciso a sfoltire gli alti livelli aziendali, togliendo poco dopo il suo insediamento alcune deleghe ai dirigenti<sup>149</sup>. A due mesi dal ricevimento della carica Rettighieri, presenta il piano per risollevare l'azienda, in un evento, aperto ai giornalisti, in occasione del quale afferma di voler rinnovare per quanto possibile il parco mezzi, annunciando che è in corso il bando per l'acquisto di 150 bus, 50 dei quali già operativi da settembre, e fornisce alcune cifre sullo stato dei lavori di riparazione: su 2.114 mezzi complessivi tra bus, filobus e tram solo 1.380 sono attivi; dei 734 fermi 168 sono mezzi elettrici inutilizzabili, 230 vetture sono senza materiale e 336 sono in riparazione. Il dg espone inoltre la volontà di internalizzare il più possibile la manutenzione, potenziando personale e capacità delle officine, dato anche il vetusto parco mezzi ATAC, bisognoso di molti interventi a fronte della scarsa disponibilità di pezzi di ricambio. Rettighieri annuncia anche l'avvio dei lavori di manutenzione per metro A, B e B1 a partire dall'estate, mentre sul versante ferrovie, afferma che rispetto a

---

<sup>144</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_brandolese\\_nuovo\\_amministratore\\_unico-1435894.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_brandolese_nuovo_amministratore_unico-1435894.html)

<sup>145</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/01/12/news/roma\\_metro\\_a\\_tratta\\_interrotta\\_tra\\_arco\\_di\\_travertino\\_e\\_termini-131106504/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/01/12/news/roma_metro_a_tratta_interrotta_tra_arco_di_travertino_e_termini-131106504/?ref=search)

<sup>146</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_febbraio\\_18/metro-c-fermi-treni-tratta-lodi-centocelle-bus-sostitutivi-33423ee4-d618-11e5-8e4b-2c56813c9298.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_febbraio_18/metro-c-fermi-treni-tratta-lodi-centocelle-bus-sostitutivi-33423ee4-d618-11e5-8e4b-2c56813c9298.shtml)

<sup>147</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/03/17/autobus-metro-treni-domani-la-citta-si-ferma-ma-ripensanoRoma09.html?ref=search>

<sup>148</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_rettighieri\\_direttore\\_generale\\_intervista-1524469.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_rettighieri_direttore_generale_intervista-1524469.html)

<sup>149</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/02/04/rivoluzione-ai-vertici-atac-via-le-deleghe-a-3-dirigentiRoma01.html?ref=search>

inizio febbraio il numero di vetture operanti sulla Roma-Lido è stato aumentato da 4 a 12 riducendo i tempi di attesa per i pendolari, e che per l'estate 8 convogli su 12 saranno dotati di aria condizionata<sup>150</sup>.

Tralasciando gli interventi sulla Roma-Lido, le dichiarazioni di Rettighieri, sono da considerare caratteristiche di ogni nuovo elemento di vertice dell'azienda. Gli annunci di inizio mandato sono stati fatti dai suoi predecessori e saranno fatti dai suoi successori. Ad aprile in occasione di una Convention sull'ATAC cui partecipano vertici e tutti i dirigenti, emergono alcune cifre sull'azienda, tra cui un dato molto preoccupante, ossia quello relativo alla vendita di biglietti 2015, con 6,7 milioni in meno di ticket venduti rispetto al 2014. A fronte di questo exploit negativo, dovuto in gran parte all'evasione dei passeggeri "occasionalisti", è importante sottolineare anche un altro dato emerso nello stesso periodo e riguardante il primo quadrimestre 2016, ossia quello delle aggressioni a controllori ATAC, 30 da inizio anno<sup>151</sup>. Questo è un dato che mette in risalto le difficoltà dei pochi controllori a svolgere il controllo cui sono preposti, ma soprattutto che fa emergere una negligenza da parte di una quota, minoritaria, di cittadini che oltre ad evadere le tariffe dei trasporti si macchia di violenze, peggiorando la situazione dell'azienda e della comunità.

Continua intanto inesorabile il decadimento del parco mezzi cittadino, in particolare quello di superficie, con la rottura ad aprile di un portellone posteriore di un bus della linea 30 che si stacca e finisce per strada e che solo per fortuna non provoca incidenti e feriti<sup>152</sup>; un mese prima sempre sulla stessa linea un pannello interno, staccandosi a causa delle vibrazioni aveva colpito una passeggera<sup>153</sup>. Sul versante metro si registra a fine aprile un nuovo guasto alla metro A ormai allo stremo, con un principio di incendio e l'evacuazione della stazione Flaminio<sup>154</sup>.

Maggio 2016 vede l'esplosione di un caso giudiziario eclatante: il nuovo dg Rettighieri e l'ex-assessore ai trasporti Esposito, depositano in procura a Roma, un dossier ricevuto da un anonimo, in cui si denunciano attività anomale riguardo la fornitura delle gomme ATAC, ed un duplice caso riguardante i sindacati, ossia l'eccessiva quantità di ore di distacco sindacale e il servizio mensa dell'azienda, un appalto da milioni di euro, assegnato al Dopolavoro<sup>155</sup>, ossia ai sindacati<sup>156</sup>. Iniziamo dal caso delle gomme.

Nel periodo 2013-2015 a fronte di un contratto *full service* di 8,8 milioni di euro con Gommeur, l'ATAC ne ha sborsati quasi 17, il doppio, a causa di una truffa messa in atto dal fornitore che faceva risultare necessarie

---

<sup>150</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_marzo\\_31/atac-missione-rettighieri-150-nuovi-bus-lavori-metro-25379dae-f746-11e5-bb62-9cf2392b520a.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_marzo_31/atac-missione-rettighieri-150-nuovi-bus-lavori-metro-25379dae-f746-11e5-bb62-9cf2392b520a.shtml)

<sup>151</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/04/17/botte-e-insulti-a-due-controllori-latac-gia-30-casi-in-quattro-mesiRoma13.html?ref=search>

<sup>152</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_aprile\\_21/colombo-bus-30-perde-portellone-sfiorato-incidente-nessun-ferito-365e145e-07a5-11e6-baf8-98a4d70964e5.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_aprile_21/colombo-bus-30-perde-portellone-sfiorato-incidente-nessun-ferito-365e145e-07a5-11e6-baf8-98a4d70964e5.shtml)

<sup>153</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_marzo\\_04/atac-cade-pannello-bus-ferita-testa-passeggera-104a99d8-e1fb-11e5-b31b-034bb632a08d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_marzo_04/atac-cade-pannello-bus-ferita-testa-passeggera-104a99d8-e1fb-11e5-b31b-034bb632a08d.shtml)

<sup>154</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_aprile\\_25/principio-d-incendio-metro-evacuata-stazione-linea-a-3ffac6d0-0af5-11e6-9420-98e198fcd5e0.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_aprile_25/principio-d-incendio-metro-evacuata-stazione-linea-a-3ffac6d0-0af5-11e6-9420-98e198fcd5e0.shtml)

<sup>155</sup> L'Associazione Dopolavoro ATAC COTRAL, è un'associazione non-profit, che si occupa di promuovere la formazione sociale dei lavoratori nel tempo libero, nell'ambito delle linee del Movimento sindacale.

<sup>156</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_25/atac-dossier-procura-9b6e5808-22a9-11e6-889d-0e478b0d5f56.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_25/atac-dossier-procura-9b6e5808-22a9-11e6-889d-0e478b0d5f56.shtml)

più sostituzioni del dovuto, facendo girare tra i vari depositi ATAC lo stesso pneumatico bucato o danneggiato, e operando dunque più riparazioni per ogni usura o danno effettivamente verificati al singolo mezzo<sup>157</sup>. Su 12.000 gomme in dotazione ai pullman a inizio contratto, in 3 anni si sono registrate 11.400 sostituzioni per usura e 15.371 per rottura.

In seguito ad un'ispezione interna avviata su richiesta di Rettighieri, gli ingegneri addetti al controllo hanno rilevato che ogni bus percorre 45 milioni di km annuali in media, e che la durata delle gomme assicurate dal fornitore è di 130 milioni di km, non sono dunque spiegabili i numeri di sostituzioni<sup>158</sup>. L'ispezione di controllo ha anche accertato che ci sono state carenze da parte di ATAC nel verificare le fatture di fornitura, troppo generiche, e la corretta applicazione del contratto stesso. Nel caso specifico il modus operandi alla base della truffa è stato individuato dalla procura di Teramo, che ha aperto un'inchiesta parallela antecedente al caso ATAC, per le stesse pratiche illegittime poste in essere dalla Gommeur a danno delle Autolinee regionali abruzzesi<sup>159</sup>.

Per quanto riguarda i distaccamenti sindacali invece, nel dossier si riporta come nel 2015 siano state 111.664 le ore di agibilità sindacale riconosciute ai dipendenti, oltre 11.000 ore sopra la quota massima stabilita. Nel 2016 si dovrebbe raggiungere quota 131.000, corrispondenti al lavoro di 8 persone, con una perdita per l'azienda di oltre 3 milioni di euro. Quanto al caso del servizio mensa affidato al Dopolavoro, si scopre che in ATAC le 18 mense aziendali, sono affidate senza gara alcuna ai sindacati, che guadagnano da questa attività circa 4,2 milioni di euro l'anno. A questi, secondo un accordo del 1974, spettano anche gli incassi di bar e macchinette, senza che tutto l'esercizio lasci alcuna traccia a livello di fattura e senza dunque la possibilità di compiere controlli e accertamenti sui pasti effettivamente distribuiti, sulla qualità dei prodotti utilizzati e sui fornitori<sup>160</sup>.

Maggio e giugno sono mesi caratterizzati dall'intensificarsi dei guasti metro, che colpiscono ripetutamente la linea B<sup>161</sup>, la A e la C, con guasti nello stesso periodo anche di alcune linee di tram<sup>162</sup>. In particolare fonti interne all'ATAC come riportato dal Messaggero, fanno trapelare la carenza di treni disponibili per il servizio sulla linea A, con 18 treni fermi su 36<sup>163</sup>. Il 13 giugno fa notizia uno sciopero dell'UGL autoferrotranvieri,

---

<sup>157</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml)

<sup>158</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml)

<sup>159</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_29/atac-svelata-truffa-gomme-forature-contate-pagate-piu-volte-b69ac04c-25e4-11e6-8b7b-cc77e9e204b3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_29/atac-svelata-truffa-gomme-forature-contate-pagate-piu-volte-b69ac04c-25e4-11e6-8b7b-cc77e9e204b3.shtml)

<sup>160</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml)

<sup>161</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro\\_b\\_roma\\_guasto\\_tratta\\_bologna\\_ionio-1761667.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro_b_roma_guasto_tratta_bologna_ionio-1761667.html)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro\\_b\\_ritardi\\_guasto-1757562.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro_b_ritardi_guasto-1757562.html)

<sup>162</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_giugno\\_24/trasporti-altra-giornata-nera-metro-disagi-linee-c-462e2b76-3a27-11e6-b0cd-400401d1dfdf.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_giugno_24/trasporti-altra-giornata-nera-metro-disagi-linee-c-462e2b76-3a27-11e6-b0cd-400401d1dfdf.shtml)

<sup>163</sup> [http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/caos\\_atac\\_treni\\_fuori\\_uso\\_olio\\_sbagliato\\_per\\_le\\_ruote-1771270.html](http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/caos_atac_treni_fuori_uso_olio_sbagliato_per_le_ruote-1771270.html)

programmato in concomitanza alla partita dell'Italia agli europei di calcio, dalle 20.30 a 00.00, per protestare contro la scarsa sicurezza in cui gli autisti ATAC si trovano a lavorare<sup>164</sup>.

Sempre a giugno ricorre la chiusura del bilancio ATAC 2015, con l'esercizio chiuso con 79 milioni di perdite. Il risultato pur se negativo risulta in forte diminuzione rispetto al 2014. Nella relazione allegata, è anche però sottolineato il dato negativo relativo alla diminuzione dei titoli di viaggio venduti, come anticipato nella convention di aprile, ma soprattutto un altissimo livello di evasione tariffaria pari al 25%.

A fine giugno il dg Rettighieri, al fine di tagliare gli sprechi revoca al Dopolavoro l'affidamento della mensa annunciando la messa a gara del servizio<sup>165</sup>, mentre la procura di Roma, a seguito di un'ispezione della finanza sul posto e nelle sedi dell'associazione sindacale, indaga per il reato di frode fiscale e dichiarazione infedele dei redditi, ritenendo troppo alta la cifra incassata all'anno per erogare il solo servizio mensa<sup>166</sup>.

A luglio, a un mese dall'insediamento della neosindaca Raggi, uscita vincitrice dalla tornata elettorale di giugno, ricominciano le agitazioni sindacali, dovute alla scarsa sicurezza in cui lavorano autisti e macchinisti, per la situazione disastrosa di mezzi e infrastrutture<sup>167</sup>, e ai disagi vissuti dai lavoratori di Roma Tpl per decurtazioni di personale ed i mancati pagamenti<sup>168</sup>.

Lo sciopero del 26 luglio è emblematico del "caos trasporti romano": un piccolo manipolo di dipendenti, blocca la metro per 6 ore nonostante la bassissima adesione. L'agitazione è inoltre particolarmente tesa per le proteste contro il licenziamento del segretario nazionale dell'UGL autoferrotranvieri, coinvolto nell'inchiesta sui distaccamenti e sui permessi sindacali<sup>169</sup>. Rettighieri, nell'occasione ribadirà la necessità di modificare le regole sullo sciopero soprattutto per quanto riguarda i lavoratori delle sale operative centrali, che in pochi sono in grado di bloccare il servizio causando gravi disservizi a scapito della mobilità dei cittadini<sup>170</sup>.

Proseguono inarrestabili i disagi per i pendolari sulla ferrovia del mare, la Roma-Lido. Partenze ogni 25 minuti, treni con età media di 17,6 anni, ma soprattutto, nonostante gli interventi di inizio anno, 3 treni attivi su 12<sup>171</sup>. Ad agosto, dopo mesi di accertamenti l'ANAC di Cantone deposita alla procura il fascicolo completo sugli appalti. La situazione descritta nel dossier è quella di affidamenti fuori da qualsiasi controllo e contro la normativa europea nel 95 % circa dei casi, con il ricorso a pratiche di spaccettamento degli appalti in modo da rimanere al di sotto della soglia stabilita per legge oltre la quale la gara pubblica è obbligatoria. L'ATAC,

---

<sup>164</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/06/13/news/sciopero\\_lunedì\\_stop\\_lavoratori\\_ugl\\_poi\\_mercoledì\\_toccherà\\_a\\_quelli\\_di\\_a\\_ma-141883451/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/06/13/news/sciopero_lunedì_stop_lavoratori_ugl_poi_mercoledì_toccherà_a_quelli_di_a_ma-141883451/)

<sup>165</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_giugno\\_19/mensa-circoli-dopolavoro-atac-rettighieri-disdetta-tutti-accordi-11b24252-3580-11e6-8ef0-3c2327086418.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_giugno_19/mensa-circoli-dopolavoro-atac-rettighieri-disdetta-tutti-accordi-11b24252-3580-11e6-8ef0-3c2327086418.shtml)

<sup>166</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/07/22/permessi-sindacali-costati-6-milioni-perquisizioni-allatacRoma05.html?ref=search>

<sup>167</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/07/26/news/sciopero\\_trasporti\\_a\\_roma\\_metro\\_a\\_chiusa\\_rallentamenti\\_sulle\\_altre\\_linee-144825391/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/07/26/news/sciopero_trasporti_a_roma_metro_a_chiusa_rallentamenti_sulle_altre_linee-144825391/?ref=search)

<sup>168</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/07/06/lunedì-nero-per-lo-sciopero-di-bus-e-metroRoma11.html?ref=search>

<sup>169</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_atac\\_permessi\\_facili\\_multa\\_sindacati-1877041.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_atac_permessi_facili_multa_sindacati-1877041.html)

<sup>170</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/07/27/sciopero-atac-ugl-ladesione-e-del-10-ma-autobus-e-metro-oreRoma05.html?ref=search>

<sup>171</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_lido\\_guasti\\_ritardi\\_risse\\_interviene\\_polizia-1868202.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_lido_guasti_ritardi_risse_interviene_polizia-1868202.html)

quando furono mosse le prime accuse da Cantone, si difese sostenendo di aver condotto gare online, il cosiddetto *e-procurement*. Nel dossier l'autorità definisce le c.d. procedure negoziate assolutamente inefficienti a scongiurare il rischio di aggiramento delle regole sui contratti pubblici e rileva inoltre che, anche se con trend decrescente, il ricorso a tali pratiche è avvenuto lungo tutto il periodo 2011-2015, dunque sia sotto la gestione Alemanno che Marino.

Infine, dato molto preoccupante e che desta molti sospetti sugli appalti ATAC, è rappresentato dal concentrarsi di un terzo degli affidamenti nelle mani di un manipolo ristretto di 4 imprese. Cantone contesta inoltre all'azienda il ricorso alla proroga dei contratti di affidamento come strumento normale e non eccezionale<sup>172</sup>.

Tornando alla crisi costante in cui versa il parco mezzi, scoppia una nuova emergenza manutenzione, questa volta per la metro A, con Rettighieri che sostiene la necessità di investimenti improrogabili per garantire il servizio a settembre, alla riapertura delle scuole. La situazione risulta drammatica anche per autobus e tram. Su 100 bus, circa 35 rimangono nei depositi, o vi ritornano per guasti. L'assessore alla Mobilità della giunta Raggi, Linda Meleo garantisce il massimo impegno per lo stanziamento dei fondi, annunciando il prossimo stanziamento di 58 milioni circa in 3 anni, con 18 subito erogabili per l'emergenza<sup>173</sup>. I 18 milioni vengono stanziati dal consiglio pochi giorni dopo, il 12 agosto e annunciati dall'assessore pentastellato al bilancio Minenna<sup>174</sup>.

Il rapporto tra Rettighieri e il Consiglio però si incrina, ed il clima si fa teso<sup>175</sup>, al punto che l'1 settembre il DG dà le dimissioni, le ennesime, e lascia assieme all'amministratore unico Brandolese<sup>176</sup>.

Il 2 settembre Manuel Fantasia viene nominato nuovo amministratore unico<sup>177</sup>. Settembre dunque inizia nel peggiore dei modi sul piano dell'organizzazione aziendale, mentre a livello operativo continuano i disagi con i bus che continuano a rompersi<sup>178</sup> e costringono persino l'azienda a comunicare all'utenza tagli provvisori delle linee per mancanza di mezzi<sup>179</sup>.

Sul caso del parco mezzi di superficie, dopo che il 25 settembre si verifica l'ennesimo guasto, con un bus che prende fuoco sulla tangenziale est, il quarto da inizio anno<sup>180</sup>, Cgil Cisl e Uil, rilasciano a un report sul tasso

---

<sup>172</sup> [http://www.repubblica.it/cronaca/2016/08/04/news/\\_trucchi\\_su\\_appalti\\_e\\_acquisti\\_per\\_favorire\\_i\\_soliti\\_noti\\_cantone\\_dossier\\_sul\\_crac\\_atac-145334233/?ref=search](http://www.repubblica.it/cronaca/2016/08/04/news/_trucchi_su_appalti_e_acquisti_per_favorire_i_soliti_noti_cantone_dossier_sul_crac_atac-145334233/?ref=search)

<sup>173</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_ok\\_giunta\\_finanziamenti\\_minenna-1908116.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_ok_giunta_finanziamenti_minenna-1908116.html)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/08/08/news/roma\\_bltz\\_in\\_deposito\\_atac\\_di\\_meleo\\_e\\_stefa\\_no\\_su\\_100\\_vetture\\_35\\_rientrate\\_per\\_guasto\\_chiariscano\\_i\\_dirigenti\\_di\\_super-145596733/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/08/08/news/roma_bltz_in_deposito_atac_di_meleo_e_stefa_no_su_100_vetture_35_rientrate_per_guasto_chiariscano_i_dirigenti_di_super-145596733/?ref=search)

<sup>174</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_ok\\_giunta\\_finanziamenti\\_minenna-1908116.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_ok_giunta_finanziamenti_minenna-1908116.html)

<sup>175</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/08/31/rettighieri-contro-la-giunta-ingerenze-sul-personaleRoma04.html?ref=search>

<sup>176</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/09/01/news/roma\\_si\\_dimette\\_il\\_dg\\_dell\\_atac\\_rettighieri-147008029/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/09/01/news/roma_si_dimette_il_dg_dell_atac_rettighieri-147008029/?ref=search)

<sup>177</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/politica/16\\_settembre\\_02/atac-sara-manuel-fantasia-nuovo-amministratore-unico-0894c264-712e-11e6-82b3-437d6c137c18.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/16_settembre_02/atac-sara-manuel-fantasia-nuovo-amministratore-unico-0894c264-712e-11e6-82b3-437d6c137c18.shtml)

<sup>178</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_agosto\\_18/giovedì-nero-autobus-mezzi-rotti-cancellate-due-linee-f6de0a4e-6575-11e6-98cd-57efaec1056d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_agosto_18/giovedì-nero-autobus-mezzi-rotti-cancellate-due-linee-f6de0a4e-6575-11e6-98cd-57efaec1056d.shtml)

<sup>179</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_settembre\\_05/bus-tram-atac-rimodula-servizio-sulla-base-mezzi-disponibili-3e4587e6-7335-11e6-8697-4ca4df3f7e63.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_settembre_05/bus-tram-atac-rimodula-servizio-sulla-base-mezzi-disponibili-3e4587e6-7335-11e6-8697-4ca4df3f7e63.shtml)

<sup>180</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_settembre\\_25/autobus-atac-fiamme-salario-nessun-ferito-ma-quarto-4-mesi-c18d1f72-82f0-11e6-879e-4c7914542a03.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_settembre_25/autobus-atac-fiamme-salario-nessun-ferito-ma-quarto-4-mesi-c18d1f72-82f0-11e6-879e-4c7914542a03.shtml)

di guasti e incidenti: nel trimestre luglio-settembre, la percentuale di rotture agli autobus è passata dal 17 al 20 % rispetto allo stesso trimestre dello scorso anno, ma soprattutto gli incidenti sono passati da 800 a 1200<sup>181</sup>. Proprio gli incidenti e la pessima condizione dei mezzi sono la ragione alla base di gran parte delle agitazioni sindacali e degli scioperi del periodo.

A ottobre sorge una nuova questione, infatti l'assessora Meleo guida una squadra di ingegneri per un controllo sulla metro C, dato il rilevamento da parte dei tecnici ATAC di un eccessivo consumo delle ruote in due tratti della linea, ossia all'altezza del bivio di Malatesta e sulla curva del deposito-officina di Graniti. Si scopre che quei segmenti della linea sono mal costruiti, comportando un consumo extra delle ruote, che invece di durare 1 milione di km come dovrebbero, arrivano a fine vita già dopo a 150.000, costringendo l'azienda a manutenzione mensile, invece annuale. Questo provoca lo stazionamento in officina di diversi convogli, causando ritardi al servizio. Per l'usura precoce, la Meleo e il presidente della commissione trasporti del Campidoglio Stefano, hanno prospettato la necessità per inizio 2017 di cambiare già un primo treno di ruote, per una spesa di 2 milioni di euro circa. Altra necessità sarà modificare la geometria del tracciato per risolvere il problema usura, modifica che comporterà esborso di ulteriori fondi all'azienda. Stefano e Meleo, convinti di responsabilità da parte del costruttore, annunciano la richiesta di chiarimenti e di un possibile rimborso dei danni al Consorzio<sup>182</sup>.

Operiamo a questo punto un focus sul caso della metro C, servendoci del racconto di Spirito. Le anomalie riguardanti la costruzione della linea sono diverse, e su di esse è stata fatta luce inizialmente da un'inchiesta della Corte dei Conti del Lazio nel 2012 e in seguito nel 2015 dall'Autorità Nazionale Anticorruzione. L'importo base dell'opera, come iscritto nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea* il 15 settembre 2015, è di 2,5 miliardi di euro; in seguito alla gara nel 2006 viene stipulato il contratto del 12 ottobre per un importo pari a 2,2 miliardi. In corso d'opera tra il Consorzio Metro C e Roma Metropolitane vengono definite 45 varianti, almeno sino ad ora, di cui 7 non hanno comportato variazioni di costo rispetto alla cifra pattuita originariamente, 5 una sua diminuzione e 33 una sua maggiorazione, per un aumento del corrispettivo contrattuale pari a 316 milioni. Allo stato attuale, in seguito ad altre modifiche relative alla fase di progettazione successiva a quella iniziale, la cifra complessiva dell'opera ha raggiunto i 3,7 miliardi di euro. Insieme ai costi sono mutati anche i tempi di esecuzione, passati da 66 a 84 mesi. A un anno dalla stipula del contratto, si apre il primo contenzioso tra il Consorzio e Roma Metropolitane, in cui il costruttore chiede il riconoscimento di oneri da esso sostenuti, non programmati in sede contrattuale.

A questo punto, Spirito, segnala come molto spesso negli appalti italiani, tralasciando l'ambito delle costruzioni, dei materiali e delle risorse, la partita tra costruttore privato e committente pubblico si giochi su

---

<sup>181</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/09/18/bus-record-di-incidenti-oltre-mille-in-tre-mesi-vecchiRoma04.html?ref=search>

<sup>182</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/10/06/metro-c-blitz-di-meleo-anomalo-consumo-di-ruoteRoma02.html?ref=search>

dei cavilli legali, che è possibile sfruttare grazie ad apposite “sviste” o spazi di manovra elaborati in sede contrattuale, ma soprattutto grazie ad un capace pool di avvocati. Questi spazi vengono sfruttati da abili giuristi per “scucire” più soldi al committente, e far sì che il privato tragga il massimo dal contratto. L’autore spiega inoltre come, non sia mai facilmente definibile se siano più i meriti e l’abilità del privato a sfruttare tali spazi, o i demeriti dell’altra parte contraente del contratto, nel caso in oggetto Roma Metropolitane, a lasciarli. Il cavillo a cui si è appigliato il Consorzio è stato in particolare, quello dei ritrovamenti archeologici, e la successiva dilatazione dei tempi richiesti per la costruzione, non dipendente dal costruttore. A questo punto vien da chiedersi come Roma Metropolitane nella stesura del contratto non abbia previsto una tale evenienza, e come lo stesso Consorzio, tenuto a prevedere nei minimi dettagli il progetto dell’opera, non si sia preparato adeguatamente a quanto, con elevate probabilità, poteva succedere. Il committente, in maniera sospetta, come rilevato anche nella relazione di Cantone del 2015, invece di impugnare le richieste e resistere a oltranza con i mezzi legali preposti allo scopo, al tentativo del Consorzio di ottenere maggiori capitali, ha ceduto a tutte le richieste del privato aumentando il corrispettivo di 65,4 milioni di euro. La storia non finisce però qui, Spirito infatti segnala che, come per la metro B1 anche in questo caso, il gestore, ossia l’ATAC, non abbia avuto voce in capitolo sulle caratteristiche future dell’opera, salvo poi dover subire tutte le negative conseguenze derivanti dalla cattiva gestione della fase di contrattazione tra Roma Metropolitane e il Consorzio. In particolare, altri disagi per il gestore si verificano alla consegna preliminare dell’opera, quella relativa al primo tratto. In occasione del verbale di consegna infatti, fase in cui il gestore verifica che l’opera non presenti problemi, l’ATAC oltre a rilevare una serie di carenze del progetto ribadisce ciò che era stabilito da contratto, ossia che sino alle fasi di pre-esercizio gli oneri di vigilanza, manutenzione, custodia e mantenimento in opera delle strutture sarebbero gravati sul Consorzio. La fase del pre-esercizio, che da contratto originale sarebbe spettata al costruttore, in seguito ad una rettifica contrattuale voluta dall’ATAC, viene fatta rientrare nella sfera di responsabilità contestuale di ambedue i contraenti, in modo da svolgere un affiancamento voluto dall’azienda stessa al fine di comprendere a pieno il funzionamento della linea altamente tecnologica *driverless*, ossia senza conducente.

A questo punto, come riportato in “Trasportopoli”, il Consorzio prima ha fatto gradualmente mancare manutenzione e custodia della struttura, e poi con un comunicato, si è dichiarato indisponibile per l’affiancamento dell’ATAC nella fase di pre-esercizio. Questa fase, che deve essere eseguita come se si svolgesse il reale servizio ma senza passeggeri, deve durare per legge 3 mesi, soprattutto per metro altamente tecnologiche come la linea C. In questa fase l’ATAC è stata lasciata sola dal Consorzio, dovendo far fronte a diverse problematiche, e ha anche rilevato ulteriori difetti dell’opera. Nello specifico, infiltrazioni d’acqua in varie componenti della struttura, come ascensori e banchine, il lavaggio automatico del materiale rotabile non a norma e il pompaggio delle acque nere fuori uso con le condutture che si intasano.

La soluzione di questi problemi, per i primi due anni dall'inizio del pre-esercizio, spetterebbe sulla base del contratto al costruttore, ma per la debolezza dell'esercente, che non ne richiede il rispetto ciò non è avvenuto<sup>183</sup>. Dal racconto di Spirito, ed anche dal rilievo della Meleo sull'usura delle ruote emerge ancora una volta un aspetto problematico della vicenda ATAC, ossia la poca attenzione e cura agli interessi dell'azienda e di conseguenza dei cittadini romani.

Torniamo allo studio delle vicende aziendali. La metro più nuova della capitale presenta dunque un serio problema, in un periodo in cui il parco mezzi versa in uno stato di degrado completo. Continuano infatti i disagi per i passeggeri sulla linea B, con un vagone che perde un portellone in corsa<sup>184</sup>, e sulla linea A<sup>185</sup>. Nonostante il parco sia stato rinnovato con l'arrivo, il 13 ottobre dei primi 25 bus, dei 150 in leasing promessi dai tempi della giunta Marino, la manutenzione impossibile rimane il vero problema dell'azienda. L'assenza di pezzi di ricambio porta all'inesorabile rottura dei vetusti mezzi di superficie, con continui guasti ai bus, che il 3 novembre toccano in un giorno la quota record di 30<sup>186</sup>. Nello stesso periodo tiene banco il caso delle gallerie della metropolitana, il cui decadimento richiede investimenti per circa due milioni di euro, e che i tecnici preposti ai controlli ritengono a serio pericolo.

Il Messaggero, entra in possesso del dossier degli ingegneri, dove si legge che sin dalla gestione commissariale, Campidoglio e azienda sono a conoscenza della necessità di intervenire. Il problema, però, è il solito della mancanza di fondi<sup>187</sup>. Intanto riprendono gli scioperi, con i sindacati che il 16 novembre proclamano sciopero di 24 ore. L'obiettivo della protesta è, al cambio di giunta e dei vertici ATAC, quello di rivedere l'accordo sindacale del luglio 2015, che aveva portato a rimodulazioni salariali, a nuove regole sui permessi e all'obbligo di timbrare il cartellino<sup>188</sup>. A dieci giorni di distanza la sigla sindacale minore M410<sup>189</sup> proclama un altro sciopero. Il rapporto tra nuovi vertici ATAC e Campidoglio da una parte e sindacati dall'altra è dunque molto teso, sino al nuovo accordo per la mensa giunto proprio il 7 dicembre, che, con grande sorpresa, riconosce al Dopolavoro, indagato dalla procura di Roma, un altro anno di gestione del servizio mensa per un milione di euro, soldi che saranno riconosciuti all'organizzazione sindacale a partire da gennaio 2017<sup>190</sup>.

Dunque il 2016 ha visto l'ennesimo cambio ai vertici di ATAC, oltre che l'insediamento della nuova giunta. Rispetto al 2015 sono aumentati ulteriormente i km "persi" dal parco mezzi rispetto a quelli previsti, pari a

---

<sup>183</sup> Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall'inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.

<sup>184</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/10/20/news/roma\\_piramide\\_si\\_stacca\\_un\\_portellone\\_della\\_metro\\_b-150218882/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/10/20/news/roma_piramide_si_stacca_un_portellone_della_metro_b-150218882/?ref=search)

<sup>185</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/11/05/guasto-elettrico-la-linea-a-va-in-tiltRoma02.html?ref=search>

<sup>186</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/11/03/caos-trasporti-trenta-bus-guasti-in-dodici-ore-nessuno-li-trainaRoma11.html?ref=search>

<sup>187</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/dossier\\_atac\\_metro\\_gallerie\\_rischio\\_crollo-2053232.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/dossier_atac_metro_gallerie_rischio_crollo-2053232.html)

<sup>188</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/11/16/lo-sciopero-dei-mezzi-paralizza-la-capitale-e-il-limitsRoma02.html?ref=search>

<sup>189</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_novembre\\_21/venerdi-doppietta-scioperi-34a2c62c-afda-11e6-a471-71884d41097a.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_novembre_21/venerdi-doppietta-scioperi-34a2c62c-afda-11e6-a471-71884d41097a.shtml)

<sup>190</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_dicembre\\_06/mensa-atac-ecco-l-accordo-coi-sindacati-ac341aa8-bc03-11e6-a857-3c2e3af6f0b6.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_dicembre_06/mensa-atac-ecco-l-accordo-coi-sindacati-ac341aa8-bc03-11e6-a857-3c2e3af6f0b6.shtml)

11,3 milioni di km rispetto ai 10 milioni dell'anno precedente, con una percentuale di oltre il 10 % di corse saltate. A incidere su questi dati la performance negativa di autobus e tram, che hanno effettuato circa 89 milioni di km rispetto ai 99 milioni previsti, con una percentuale di corse mancate di quasi l'11 %.

Il dato per le metro è, anche se in assoluto negativo con quasi 800.000 km di corse non effettuate rispetto al contratto, migliore del 2015. Metro A, B e B1 percorrono il 10 % di corse in meno rispetto a quelle previste, la metro C circa il 3,5 %. A differenza dei guasti relativi ai mezzi di superficie, che si sono impennati numericamente nel secondo semestre dell'anno, i guasti metro sono stati più frequenti nei primi sei mesi del 2016, con picchi del 21 % di corse saltate complessivamente per le metro B/B1 a gennaio, e il 21 % di corse cancellate della metro A a giugno<sup>191</sup>.

Il 2016 è stato anche un anno di grandi agitazioni sindacali, che si sono susseguite al ritmo di una al mese, e che hanno provocato grandissimi disagi nella capitale<sup>192</sup>.

Altri due dati negativi riguardano un problema permanente che affligge l'azienda, ossia altissimo tasso di evasione tariffaria, che tocca ormai punte del 30 %, e il caso assenteismo che scoppiato nel 2015 e parzialmente risolto con un accordo sindacale del 17 luglio, torna negli ultimi mesi del 2016 al centro dell'attenzione mediatica: nell'ultimo trimestre dell'anno infatti i livelli di assenze tra i dipendenti toccano il 12,55 % con circa 1.462 impiegati su 11.652 che non hanno timbrato il cartellino tra l'1 ottobre e il 31 dicembre. Si tratta del dato più alto di assenti a livello di aziende di trasporto nazionali<sup>193</sup>.

Dato positivo del 2016 è rappresentato da un miglioramento rilevato a livello di ferrovie regionali. In particolare sulla Roma-Lido, negli ultimi 4 mesi dell'anno la percentuale delle corse effettuate su quelle previste è passata dall'89 % di luglio al 95 % dell'ultimo trimestre, rispetto al 2015 la soppressione delle corse è stata ridotta del 50 %<sup>194</sup>.

Veniamo adesso agli ultimi mesi della nostra analisi. Anche il 2017 si apre all'insegna degli scioperi, con l'ennesima un'agitazione dei sindacati autonomi, per richiedere la revisione del contratto del 17 luglio<sup>195</sup>, ed un'altra di metà febbraio dei lavoratori della Copra, ossia l'azienda che si occupa di rimorchiare i mezzi in panne dell'ATAC e portarli alle officine o alle rimesse, senza stipendio da novembre<sup>196</sup>.

---

<sup>191</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_odissea\\_scioperi\\_guasti\\_anno\\_nero\\_corse-2268352.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_odissea_scioperi_guasti_anno_nero_corse-2268352.html)

<sup>192</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_sciopero\\_11\\_gennaio\\_2017-2175753.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_sciopero_11_gennaio_2017-2175753.html)

<sup>193</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/01/29/atac-picco-di-assenze-negli-ultimi-tre-mesi-la-cura-m5s-non-vaRoma05.html?ref=search>

<sup>194</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/01/26/odissea-roma-lido-4-su-5-le-multe-evase-atac-treni-piu-puntualiRoma04.html?ref=search>

<sup>195</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_sciopero\\_11\\_gennaio\\_2017-2175753.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_sciopero_11_gennaio_2017-2175753.html)

<sup>196</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/02/13/il-bus-in-panne-rimane-per-stradaRoma07.html?ref=search>

Proteste anche da parte dell'Italpol, la società che si occupa della vigilanza e della sicurezza in ATAC, che tramite missiva fa sapere di voler aprire un tavolo di confronto con l'azienda capitolina per parlare dei crediti arretrati<sup>197</sup>.

L'amministratore unico Fantasia e l'assessora Meleo a marzo annunciano durante una conferenza stampa, i buoni risultati relativi all'attività di controllo e contrasto all'evasione, con un aumento nel 2016 del 26 % delle multe rispetto al 2015, ed un ulteriore miglioramento nel primo bimestre 2017, con un aumento dell'11% rispetto alla fine dell'anno precedente. Questi sono i risultati derivanti in particolare dal dispiegamento di 150 nuovi controllori. In occasione del comunicato Fantasia rilascia anche i dati sull'evasione, pari a 25 % con punte del 40 sui mezzi di superficie<sup>198</sup>.

Interessante l'articolo di Repubblica del 29 marzo in cui si riporta la questione dell'orario di lavoro delle officine romane, che nonostante l'emergenza manutenzione lavorano per un solo turno mattutino di sei ore. L'aumento dei turni delle officine, al fine di assicurarne uno di mattina e uno di pomeriggio, è una questione su cui il Consiglio comunale firmò una mozione già ai tempi di Marino. Due anni dopo, le officine continuano a fare un unico turno chiudendo alle 13.30, tranne l'officina centrale a Prenestina che lavora sino alle 14.10. Ad oggi rimangono operative h24 in officina squadre di due o tre meccanici, ma queste sono insufficienti per la manutenzione straordinaria<sup>199</sup>. Nella situazione in cui versa il parco mezzi romano, non è ponderabile un simile orario di lavoro dei meccanici, sono necessari almeno due turni. Sarebbe oltretutto auspicabile, come scritto da Spirito nel suo libro, assicurare una piena operatività delle officine, sfruttando le ore notturne, in modo da eseguire le riparazioni senza intralciare o rallentare il servizio, e preparare la maggior parte dei mezzi per il giorno seguente<sup>200</sup>. L'emergenza guasti, soprattutto per i mezzi di superficie continua inesorabile, con 5 bus a fuoco dall'inizio 2017<sup>201</sup>, e a fronte di una notizia positiva per il parco mezzi, ossia il recupero di 15 nuovi filobus sui 45, bloccati dal 2009 in un deposito ATAC a causa di un'inchiesta giudiziaria, subito una negativa, dato che nello stesso giorno di debutto, due veicoli sono subito costretti a tornare in deposito per guasti<sup>202</sup>. La giunta pentastellata, che aveva elevato il recupero dei 45 filobus al centro di una vecchia causa giudiziaria a simbolo del cambiamento, constaterà, con una serie di guasti che affliggeranno la nuova flotta, l'impossibilità di ricorrervi per il trasporto cittadino, si pensi che ad agosto, il numero di filobus attivo sarà di 2 su 45<sup>203</sup>.

---

<sup>197</sup> <http://www.ilfattoquotidiano.it/2017/01/14/atac-debito-di-20-milioni-con-la-ditta-di-sicurezza-che-minaccia-da-febbraio-stazione-della-metro-senza-sorveglianza/3314376/>

<sup>198</sup> <http://www.romatoday.it/politica/atac-lotta-evasione-2017.html>

<sup>199</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/03/29/ma-alle-officine-dellatac-si-lavora-soltanto-mezza-giornataRoma03.html?ref=search>

<sup>200</sup> Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall'inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.

<sup>201</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_marzo\\_09/bus-bruciatosul-raccordo-alert-officina-48dac550-04f7-11e7-8f0b-7a36b2d7188f.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_marzo_09/bus-bruciatosul-raccordo-alert-officina-48dac550-04f7-11e7-8f0b-7a36b2d7188f.shtml)

<sup>202</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_filobus\\_rotti-2344240.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_filobus_rotti-2344240.html)

<sup>203</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/politica/17\\_agosto\\_07/atac-solo-2-nuovi-filobus-servizio-fuori-uso-senza-ricambi-43-fermi-96da3e66-7bad-11e7-8e8c-39c623892090.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/17_agosto_07/atac-solo-2-nuovi-filobus-servizio-fuori-uso-senza-ricambi-43-fermi-96da3e66-7bad-11e7-8e8c-39c623892090.shtml)

A fine marzo Bruno Rota, ex ATM vince il bando per divenire dg di ATAC, posizione fondamentale dell'azienda, scoperta da 7 mesi. Rota desta tante speranze nell'ambiente, essendo considerato uno dei migliori nel suo campo oltre che l'artefice della miracolosa rinascita dell'azienda dei trasporti milanese<sup>204</sup>.

A maggio ritornano gli scioperi dei dipendenti di Roma Tpl e di ATAC per protestare contro la questione sicurezza di autisti e macchinisti<sup>205</sup>, mentre il 27 dello stesso mese va a fuoco il 13° bus in un anno<sup>206</sup>.

A giugno, con un comunicato i Radicali danno avvio alla raccolta firme per indire un referendum sulla privatizzazione dell'azienda<sup>207</sup>, mentre a luglio si svolgono due scioperi uno il 6<sup>208</sup> e l'altro il 20 luglio<sup>209</sup> con alti livelli di adesione.

Il 27 luglio di DG Rota, dopo 4 mesi dalla vittoria del concorso, ma solo un mese e mezzo effettivo da direttore, rilascia due interviste al Corriere della Sera e al Fatto Quotidiano, in cui dichiara che l'azienda non è a suo parere salvabile. Il debito di 1,3 miliardi si è stabilizzato, spiega il dg, ma non scende, inoltre i 325 milioni di debito commerciale fanno sì che sia impossibile riparare i mezzi, perché i fornitori non danno più pezzi di ricambio. Rota afferma che il dissesto dell'azienda è ormai conclamato e che rispetto ad altri anni, la combinazione di parco mezzi vetusto, 11 anni in media, e di debiti che impediscono la manutenzione rappresenta il capolinea. Il direttore smentisce nell'intervista alcune voci sull'azienda, come quelle relative al flop delle vendite dei biglietti, rimarcando come queste siano in aumento rispetto ad inizio anno di 2,3 punti percentuali per un aumento dei ricavi di 3 milioni di euro, e quelle sull'intenzione dell'azienda di voler procedere al licenziamento di circa 2.500 dipendenti. Rota sostiene, al contrario, che il problema sia l'opposto, ossia far lavorare i dipendenti a disposizione, sottolineandone l'eccessivo assenteismo e la scarsa produttività. Il manager milanese critica infine i sindacati, soprattutto quelli scarsamente rappresentativi esistenti in ATAC, accusandoli di non lavorare per il bene dell'azienda<sup>210</sup>. Quanto a questa puntualizzazione di Rota, operiamo un breve approfondimento.

Abbiamo visto nel corso del periodo analizzato, il peso che gli scioperi hanno avuto, nel peggiorare la situazione già disastrosa dei trasporti cittadini. Prescindendo dalle cause e dalla legittimità delle proteste sindacali, su cui ci sarebbe comunque da discutere, è necessario sottolineare come all'interno dell'azienda dei trasporti romana, il sindacato abbia un grande peso.

---

<sup>204</sup> [http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_bruno\\_rota-2346742.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_bruno_rota-2346742.html)

<sup>205</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/05/11/doppio-sciopero-di-atac-e-tpl-nel-giovedi-nero-di-bus-e-metroRoma09.html?ref=search>

<sup>206</sup> <http://www.ilfattoquotidiano.it/2017/05/27/roma-brucia-un-bus-dellatac-e-il-tredicesimo-in-un-anno-comprato-nel-2013-ce-scarso-manutenzione/3617995/>

<sup>207</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_giugno\\_09/referendum-atac-ma-politica-fa-spallucce-gare-trasparenza-altre-promesse-tradite-539de2cc-4c75-11e7-a0c3-52aebd58a53d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_giugno_09/referendum-atac-ma-politica-fa-spallucce-gare-trasparenza-altre-promesse-tradite-539de2cc-4c75-11e7-a0c3-52aebd58a53d.shtml)

<sup>208</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_luglio\\_06/sciopero-trasporti-chiuse-metro-rischio-bus-treni-traffico-intenso-4bd9edd4-621d-11e7-84bc-daac3beed6c1.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_luglio_06/sciopero-trasporti-chiuse-metro-rischio-bus-treni-traffico-intenso-4bd9edd4-621d-11e7-84bc-daac3beed6c1.shtml)

<sup>209</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_luglio\\_19/sciopero-atac-bus-metro-fermi-4-ore-ordinanza-prefetto-aed69a8a-6cbe-11e7-adf5-09dddc53fe2d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_luglio_19/sciopero-atac-bus-metro-fermi-4-ore-ordinanza-prefetto-aed69a8a-6cbe-11e7-adf5-09dddc53fe2d.shtml)

<sup>210</sup> <http://www.ilfattoquotidiano.it/premium/articoli/bruno-rota-soldi-finiti-per-atac-il-tempo-e-scaduto/>

[http://www.corriere.it/cronache/17\\_luglio\\_26/atac-roma-un-passo-crac-direttore-rota-sepolti-debiti-64a50cb6-724b-11e7-9029-c4822e477054.shtml](http://www.corriere.it/cronache/17_luglio_26/atac-roma-un-passo-crac-direttore-rota-sepolti-debiti-64a50cb6-724b-11e7-9029-c4822e477054.shtml)

Si pensi a tal proposito alle due controverse vicende giudiziarie riportate nella nostra analisi che hanno visto coinvolte le sigle sindacali, ossia il caso delle mense e quello dei distacchi. In ambedue i casi, non sarebbe potuto succedere nulla senza la connivenza dirigenziale e della politica, dunque sottese a queste vicende si cela una logica di scambio e di omertà che non può che preoccupare. Nel suo libro *Pietro Spirito* dedica un apposito capitolo ai sindacati, in cui spiega come questi, in una sorta di spartizione tacita con la politica locale, abbiano assunto il controllo delle nomine sulle postazioni nevralgiche dell'azienda: non quelle maggiormente retribuite o che hanno un impatto verso l'esterno, ad esempio di tipo mediatico, lasciate ai partiti capitolini, ma quelle dalla cui operatività dipende la regolare erogazione di ampie quote del trasporto cittadino. I sindacati operanti in ATAC, insomma, da quanto emerge in parte dalla nostra analisi, in parte dal racconto di Spirito, più che fare il bene dei lavoratori, ne hanno stimolato e tutelato le peggiori pigrizie, badando piuttosto a detenere un grande potere di interdizione sull'attività aziendale e dunque influenza. Spirito racconta nel dettaglio in "Trasportopoli" il modus operandi scorretto mediante cui il sindacato ha delle volte portato avanti le sue battaglie. Nel luglio 2015, ad esempio, abbiamo raccontato dei contrasti tra sindacati e azienda, con i vertici ATAC che vogliono allineare gli standard prestazionali dei macchinisti a quelli di altre realtà nazionali come Milano e Napoli.

Tralasciando il fatto che nella situazione disastrosa in cui versava la municipalizzata, le pretese aziendali fossero più che legittime, i sindacati, in particolare le sigle autonome, hanno reagito, come raccontato dall'ex-dirigente, sia tramite scioperi, sia guidando operazioni di vero e proprio sabotaggio, ad esempio invitando i macchinisti ad assentarsi in massa per malattia, o spingendoli a non far partire corse metro segnalando treni da scartare perché guasti. In quei giorni infatti, le segnalazioni di guasti ed assenze hanno toccato livelli altissimi, subito rientrati nella normalità una volta cessate le ostilità sindacali. All'esterno, dunque ai passeggeri ostaggio dei disservizi, non è stato così trasmesso il messaggio di protesta dei lavoratori, quanto piuttosto sottolineate le colpe dell'azienda per le inefficienze<sup>211</sup>. Inoltre, possiamo in tal modo considerare, come del resto suggerisce Spirito, i sindacati come un'altra sfera d'influenza, oltre a quella politica, che interferisce sulla sfera aziendale non permettendo ad ATAC di essere gestita in maniera produttiva<sup>212</sup>.

Tornando al nostro studio, dopo l'intervista si scoprirà come Rota, una volta constatata l'impossibilità del salvataggio, intorno al 20 luglio avesse già consegnato le dimissioni, e che queste non fossero state ufficializzate su richiesta dell'azienda Paolo Simioni diventa, allora, il 31 luglio, nuovo presidente e amministratore delegato dell'ATAC. Nell'occasione viene modificata l'organizzazione aziendale con l'abbandono della forma monocratica, adottata per la prima volta durante il commissariamento, per tornare al consiglio di amministrazione a 3<sup>213</sup>.

---

<sup>211</sup> Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall'inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.

<sup>212</sup> [http://www.corriere.it/politica/17\\_luglio\\_28/caos-atac-via-deleghe-rotta-227241a8-73a2-11e7-a3f5-e19bfc737a80.shtml](http://www.corriere.it/politica/17_luglio_28/caos-atac-via-deleghe-rotta-227241a8-73a2-11e7-a3f5-e19bfc737a80.shtml)

<sup>213</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_luglio\\_31/caos-atac-fantasia-fallimento-no-negato-consiglio-ad-hoc-34641b06-7605-11e7-bcc9-f72f41c1edd8.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_luglio_31/caos-atac-fantasia-fallimento-no-negato-consiglio-ad-hoc-34641b06-7605-11e7-bcc9-f72f41c1edd8.shtml)

Assistiamo all'ennesimo ricambio in 6 anni della nostra analisi, non solo di figure di vertice, bensì dell'intera struttura aziendale. Agosto è un mese nero per i trasporti capitolini, con la metro A chiusa fino al 3 settembre per i lavori di collegamento con la metro C e i soliti guasti ai bus<sup>214</sup>, ma a tenere banco sono i dubbi sul futuro dell'azienda, con il fallimento che sembra sempre più l'unica strada percorribile.

Intanto il 10 agosto Simioni, cumula, oltre alle cariche di amministratore delegato e presidente, la carica di direttore generale, in contraddizione alle norme contro la corruzione che vietano di cumulare cariche dirigenziali, come quella di dg con quelle di presidente o AD. Tale nomina cumulativa, è stata probabilmente voluta per concentrare nelle mani di un soggetto unico i poteri necessari a gestire le fasi successive del processo di risanamento, ossia le operazioni per il concordato sul debito<sup>215</sup>.

Il 7 settembre il C.d.A. ATAC chiude il bilancio 2016, che doveva essere redatto e pubblicato per legge entro il 30 giugno, con 212,7 milioni di deficit, risultato molto negativo e inaspettato<sup>216</sup> e due giorni dopo la giunta grillina approva l'azione di concordato preventivo prorogando il contratto di servizio fino al 2024 al fine di spalmare i debiti sul lungo periodo<sup>217</sup>.

Il 27 l'azienda è ufficialmente ammessa dal tribunale fallimentare al concordato<sup>218</sup>.

Dunque la nostra analisi sugli ultimi sei anni aziendali si chiude qui, con l'azienda che consegna i libri al tribunale fallimentare al fine di ristrutturare il debito, sotto la gestione di 3 commissari, e ottenendo il blocco di eventuali azioni legali dei creditori per rifarsi dei crediti verso l'azienda.

Abbiamo visto nel corso del periodo analizzato gran parte delle contraddizioni che hanno caratterizzato e caratterizzano l'universo ATAC: il rapporto per anni distorto con i fornitori, abbiamo infatti visto come Cantone abbia dichiarato l'illegittimità del 95 % degli appalti posti in essere dall'azienda nel periodo 2011-2015; le influenze politiche nella gestione aziendale, verificatesi nel corso degli eventi da noi analizzati sia in occasione degli scandali di parentopoli, con centinaia di nomine che prescindevano da qualsiasi tipo di merito, sia ad esempio nell'evento che ha portato alle dimissioni di Franco Micheli, con l'assessore Esposito che ha fatto pressione al fine di favorire un certo tipo di leasing, cercando di imporre la sua linea travalicando il limite delle sue competenze; le distorsioni derivanti dall'azione sindacale, sia delle sigle storiche come Cgil, Cisl e Uil, responsabili del Dopolavoro ottenuto senza contratto alcuno dal 1974 sino agli eventi da noi raccontati, sia di sigle minori o autonome, in grado di produrre gravi disagi spingendo allo sciopero un numero basso di iscritti; i dirigenti e dipendenti amministrativi coinvolti nello scandalo della bigliettazione parallela, o in

---

<sup>214</sup>[http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/07/30/news/roma\\_metro\\_a\\_chiusa\\_tra\\_termini\\_e\\_arco\\_di\\_travertino\\_dal\\_31\\_luglio\\_al\\_3\\_settembre-171970054/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/07/30/news/roma_metro_a_chiusa_tra_termini_e_arco_di_travertino_dal_31_luglio_al_3_settembre-171970054/)

<sup>215</sup> [http://www.corriere.it/politica/17\\_agosto\\_25/pasticciaccio-brutto-dell-atac-simioni-d7d24fd4-8900-11e7-9e21-3852ec61e221.shtml](http://www.corriere.it/politica/17_agosto_25/pasticciaccio-brutto-dell-atac-simioni-d7d24fd4-8900-11e7-9e21-3852ec61e221.shtml)

<sup>216</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/09/13/atac-ok-al-bilancio-213-milioni-di-perdite-domani-tocca-ai-sociRoma11.html?ref=search>

<sup>217</sup> [http://roma.corriere.it/notizie/politica/17\\_settembre\\_08/giunta-m5s-approva-concordato-ora-conti-atac-entrano-tribunale-af908764-94d3-11e7-add3-f41914f12640.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/17_settembre_08/giunta-m5s-approva-concordato-ora-conti-atac-entrano-tribunale-af908764-94d3-11e7-add3-f41914f12640.shtml)

<sup>218</sup> [http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/09/27/news/roma\\_si\\_al\\_concordato\\_atac\\_-176640265/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/09/27/news/roma_si_al_concordato_atac_-176640265/)

rapporti anomali con i fornitori. A questo si aggiunga l'alto tasso di assenteismo, responsabilità come riporta anche Spirito nel suo libro di una parte assolutamente minoritaria di autisti e macchinisti, e l'alto tasso di evasione tariffaria che segnala, oltre la mancanza di adeguati controlli da parte dell'ATAC, la diseducazione di parte della cittadinanza a conservare e tutelare il bene pubblico, anche se alla luce degli illeciti commessi dalla controparte politica alla guida dell'azienda e dei disservizi che i pendolari hanno vissuto, il dato può essere in piccola parte compreso.

## **10. I risultati principali dell'analisi**

### **10.1. Roma fanalino di coda tra le capitali per TPL**

Nel corso della nostra analisi abbiamo constatato principalmente l'arretratezza a livello infrastrutturale e di produttività dell'azienda dei trasporti capitolina rispetto a quelle delle maggiori capitali europee. La capitale è infatti dotata di scarse infrastrutture, essendo ultima sia per estensione della rete metropolitana che di rete ferroviaria suburbana.

Un dato emergente dall'analisi riguardo alle caratteristiche del TPL di Roma, a fronte del deficit infrastrutturale, è la centralità della modalità di trasporto su gomma, e la marginalità del servizio di metropolitana. Pur essendo i bus il pilastro del servizio di trasporto cittadino, qualità ed efficacia del servizio offerto tramite questa modalità non spiccano rispetto a quelle delle altre capitali, a fronte della totale arretratezza del servizio metro-ferroviario che caratterizza i trasporti romani rispetto alle altre realtà considerate. Debolezza fondamentale del trasporto su gomma, è l'impossibilità di appoggiarsi su una rete capillare di corsie preferenziali. Il parco mezzi di Roma è inoltre complessivamente quello con l'età media più elevata rispetto a quelli considerati.

### **10.2. Il confronto nazionale, problemi del TPL italiano**

A fronte dell'esito negativo del confronto con le altre capitali europee, abbiamo voluto nel corso della nostra analisi, contestualizzare i dati relativi al TPL di Roma a livello nazionale.

Il risultato del benchmark a livello italiano è stato molto interessante, perché ha fatto emergere, Milano a parte, un'arretratezza di fondo di tutto il sistema di trasporto pubblico locale nazionale rispetto a quello europeo. Il TPL in Italia è fondamentalmente incentrato sul trasporto su gomma: salvo Milano e Roma, solo altre 4, ossia Torino, Genova, Catania e Napoli tra le città metropolitane considerate, dispongono del servizio di metropolitana, tra l'altro tutte le città, Roma compresa e Milano esclusa, dispongono di un numero esiguo di linee. Lo stesso vale per tram, con la solita eccezione di Milano e quella di Torino, e ferrovie suburbane. A livello di offerta di mezzi ogni 100 mila abitanti il dato sui bus romani è però abbastanza negativo, superiore solo a quello delle città meridionali.

La nostra analisi è proseguita a livello di realtà aziendali, comparando le performance delle aziende di trasporto di Milano, Roma, Firenze, Napoli, Bari, Genova e Torino. L'analisi è riferita anche in questo caso ai dati 2015, perché al momento in cui il nostro studio è stato prodotto, i bilanci 2016 di alcune aziende, ATAC in primis non erano ancora stati diffusi. Abbiamo visto come l'ATAC sia dotata del maggior numero di addetti e mezzi a disposizione, e come trasporti il maggior numero di utenti a livello nazionale, circa 1,3 miliardi all'anno.

Il primato di offerta di km annuali è però dell'ATM milanese, che fa registrare un dato di 5 milioni di km superiore a quello dell'azienda romana, che rimane però la seconda per offerta a livello nazionale.

Per quanto riguarda invece i dati relativi ad alcuni indici di produttività si registra una performance mediocre di ATAC: i km per addetto dell'azienda capitolina rappresentano il terz'ultimo minor dato tra le aziende comparate, superiore solo a quelli della genovese AMT e della napoletana ANM. Il dato relativo ai costi operativi per km dell'azienda capitolina è anch'esso mediano, inferiore solo al dato dell'azienda napoletana, che presenta un livello di costi operativi per km altissimo pari a 9 euro, e delle aziende di Genova e Torino i cui dati di circa 6 euro per km sono di poco superiori al dato romano, pari a 5,8 euro.

Per ciò che attiene gli ultimi due indici di produttività che abbiamo analizzato, i costi e i ricavi da traffico per addetto, il dato ATAC risulta di molto peggiore rispetto a quello milanese soprattutto per quanto riguarda i ricavi, che sono esattamente la metà di quelli dell'ATM. I costi per addetto fatti registrare dall'azienda capitolina sono migliori soltanto di quelli dell'azienda di trasporto napoletana e di quella torinese. L'ATAC presenta un basso tasso di ricavi anche per l'altissimo tasso di evasione vicino al 30 %, secondo solo a quello di Bari, e le basse entrate da vendita di titoli di viaggio fanno sì che questa dipenda molto da finanziamenti pubblici.

### **10.3. Il contratto di servizio 2015 disatteso, e la performance negativa nel decennio**

Nell'analisi del contratto di servizio stipulato nel 2015 da ATAC e Comune di Roma, abbiamo visto i metodi mediante cui sono stati calcolati costi standard e LAS del TPL.

Abbiamo anche rilevato come, il contratto in questione abbia relativamente modernizzato le modalità di erogazione del servizio e gestione aziendale in ATAC, che prima del negozio in questione, lasciavano totalmente a desiderare. Il livello di offerta stabilito nel contratto è stato disatteso nel 2015, sia per quanto riguarda il trasporto di superficie, con 7,7 milioni di km-vetture mancanti rispetto a quelle stabilite, che per quanto riguarda il trasporto metropolitano con 8,4 milioni di km-vetture in meno rispetto a quanto programmato.

Insieme a questi dati, l'ASPL, ha tracciato un bilancio degli ultimi 10 anni di servizio di trasporto. I risultati sono abbastanza negativi, con un'offerta che nel tempo si è gradualmente ridotta, sia a livello di km programmati che di percorrenza media. Dati generalmente positivi rispetto all'ultimo decennio riguardano l'andamento di costi e ricavi, con ricavi da traffico per vettura, per addetto e passeggero rispettivamente in aumento in termini reali di 9, 14 e 17 %. Sono invece negativi i dati riguardanti alla vendita dei biglietti e degli abbonamenti mensili, in lieve calo rispetto al 2006 a fronte dell'aumento degli abbonamenti annuali verificatosi a partire dall'innalzamento tariffario del 2012.

In lieve calo sul decennio anche i costi operativi e totali per vettura in termini reali, rispettivamente di 9 e 3 punti percentuali, e i costi operativi per passeggero e addetto, che fanno registrare nello stesso periodo -26 %

e -16 % in termini reali. Giù del 10 % in termini reali anche il rapporto tra costo del personale e costi totali. Male invece l'andamento nel decennio considerato degli indici di efficacia, con l'offerta di posti-km ogni 1.000 abitanti che diminuisce complessivamente del 10 %, dato risultante dal una forte contrazione dell'offerta di bus e ferrovie regionali, pari rispettivamente a -21 % e -14 sul periodo, e dall'andamento positivo del trasporto metro che fa registrare + 18 % posti-km ogni 1.000 abitanti, grazie per lo più all'apertura dei nuovi tratti B1 e C.

#### **10.4. Il giudizio insufficiente degli utenti**

Abbiamo analizzato i dati relativi a due *customer satisfaction* rispettivamente svolte dall'ASPL nel 2017 e dall'UE nel 2015.

I dati sono negativi in ambedue i casi. In particolare per quanto riguarda la prima indagine, l'esito ha visto i servizi di TPL essere giudicati come i peggiori dopo raccolta rifiuti e pulizia delle strade. L'insoddisfazione per il servizio riguarda in particolare autobus e tram, con circa il 70 % degli utenti abituali, quelli che conoscono e usano maggiormente il TPL, insoddisfatti. I problemi maggiori rilevati sono la qualità e la sicurezza del servizio.

Interessante la differenziazione territoriale dei giudizi dati, con l'area territoriale centrale e quella periferica ma interna al GRA, ossia le aree A e C, che presentano maggiori livelli di soddisfazione, e con i municipi lungo la direttrice nord-ovest sud-est mediamente più soddisfatti dei trasporti rispetto ai municipi che si estendono lungo l'altra direttrice. La ragione alla base di queste differenze è che il primo gruppo di municipi è servito dalla linea A e C, mentre il secondo dalla metro B e dalla Roma-Lido.

Per quanto riguarda infine la *customer satisfaction* svolta dall'UE nell'ambito delle indagini dell'Eurobarometro, risulta che i cittadini di Roma siano quelli in percentuale meno soddisfatti del TPL tra tutte le popolazioni delle 28 capitali, con una quota di soddisfatti dei servizi pari al 30 %, tra l'altro quota molto distante da quelle espresse dai cittadini delle maggiori capitali.

#### **10.5. L'analisi dei quotidiani, e possibili scenari futuri**

Tramite l'analisi delle testate giornalistiche, per la quale ci siamo serviti anche delle spiegazioni fondamentali tratte da "Trasportopoli", abbiamo cercato di cogliere le distorsioni esistenti nei rapporti interni ad ATAC, arrivando a concludere come sia il valico delle competenze posto in essere da politici e sindacalisti, con responsabilità di dirigenti e dipendenti, a non consentire una conduzione di tipo aziendale, ossia tendente ad alti standard di efficacia ed efficienza.

L'analisi dei giornali è stata inoltre fondamentale per comprendere la mole di disservizi vissuti dagli utenti, andando oltre i semplici numeri elencati da studi statistici o da rilievi sulla produttività, e ci ha permesso di approfondire natura e origini del grande debito aziendale.

Abbiamo visto materialmente come ATAC sia stata ridotta a mero bacino di raccolta voti, o, ad ogni buona occasione, appalti minori o grandi opere, a serbatoio di risorse pubbliche da prosciugare. Il futuro dell'azienda è attualmente in mano ai tecnici finanziari preposti allo studio del piano di rientro dal debito. Dal giudizio che questo riceverà da tribunale fallimentare e creditori, si deciderà se l'azienda fallirà o meno. Il piano di rientro che i tecnici ATAC stanno studiando, dovrà convincere il tribunale che tenere in vita l'azienda e risanarla sia, prima di tutto, possibile e inoltre più conveniente per i creditori. Un piano del genere dovrà necessariamente intervenire in maniera incisiva su tutte le anomalie trattate nel nostro studio, con l'obiettivo unico di tagliare gli sprechi e massimizzare la produttività. A tal fine il piano potrebbe decidere di dismettere i beni inutili di ATAC: l'azienda detiene, infatti, un grande patrimonio immobiliare in gran parte inutilizzato<sup>219</sup> che sin dal 2011 vertici aziendali e giunte hanno di volta in volta provato a vendere senza mai avviare le effettive pratiche. Un punto fermo ad oggi è la necessità di un'ingente iniezione di fondi per far ripartire la macchina aziendale, che come abbiamo visto è allo stremo con un parco mezzi vecchio, ed infrastrutture decadenti. Si dovrà inoltre puntare sicuramente all'abbattimento dell'evasione tariffaria, degli alti tassi di assenteismo e alla fine delle agitazioni sindacali, perché altri scioperi per protestare contro le condizioni di lavoro, o l'obbligo di timbrare non avrebbero più alcun senso di esistere. Sarà sicuramente necessario guidare l'azienda mantenendo alto il controllo su qualsiasi genere di appalti, ottenendo i maggiori ribassi possibili ed evitando pratiche illecite come nel passato.

In virtù dei grandi cambiamenti che attendono l'azienda, si temono nell'ambiente sindacale tagli al personale, nonostante il Campidoglio abbia assicurato il contrario. Come abbiamo potuto comprendere dall'intervista dell'ex-dg Rota, il problema dell'azienda più che essere quello del personale in esubero è però quello della carenza di produttività del personale stesso. Potrebbero allora essere veritiere, le rassicurazioni del Campidoglio ai lavoratori. Spetterà comunque ai tecnici preposti all'elaborazione della ristrutturazione aziendale, prendere le necessarie decisioni, anche se questo volesse dire tagli al personale.

Il commissariamento potrebbe insomma, data la situazione eccezionale, riuscire a scongiurare tutti i problemi di gestione visti nel corso della nostra analisi, e mettere a capo dell'azienda una classe dirigente, scelta su base di qualifiche ben precise e completamente dedicata al risanamento, cosa che tra alternanze politiche e nomine pilotate non è stato mai possibile.

C'è un'altra questione che tiene banco, ossia la privatizzazione. Entro il 2019, sulla base della normativa nazionale e comunitaria, salvo che l'amministrazione non dimostri che sia più conveniente a livello di costi e servizio la gestione *in house* tramite municipalizzata, gran parte del servizio di TPL dovrà essere privatizzato. L'ATAC però ha già provveduto a redistribuire lungo il prossimo ventennio un primo debito da oltre 400 milioni di euro con il Comune di Roma, e si appresta, se le operazioni di concordato preventivo andranno in

---

<sup>219</sup> <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/08/02/dismissioni-il-piano-inattuato-da-100-allardeatinoRoma03.html?ref=search>

porto, a spalmare altri 375 milioni di debito con i creditori lungo un ampio periodo di tempo che sicuramente si protrarrà oltre il 2019. A tal fine il Comune il 9 settembre si è preoccupato di prorogare il contratto di servizio con ATAC sino al 2024.

La domanda ora è questa: cosa ne sarà dei debiti aziendali nel caso si dovesse procedere a privatizzazione? Se il concordato venisse accettato, la privatizzazione difficilmente potrebbe avvenire, a prescindere dal fatto che sia conveniente o meno, o dalla volontà emergente dal referendum cittadino riguardante la questione. Non rimane a questo punto che aspettare lo svolgimento di questa fondamentale fase, per l'azienda e per l'intera città.

## **10.6. Lo scenario alternativo: la privatizzazione**

Da anni si prospetta a Roma a più riprese la privatizzazione del trasporto pubblico, questione molto spesso affrontata in maniera retorica e semplicistica. La recente analisi diffusa dai Radicali attraverso il dossier "Mobilitiamo Roma"<sup>220</sup>, in occasione della raccolta delle firme per il referendum sul TPL, rappresenta a nostro parere, discostandosi dalla tradizione, uno studio poggiante su solide basi teoriche ed empiriche.

Il dossier, porta l'esempio di diverse realtà in cui si è proceduto alla privatizzazione totale, come a Copenaghen e Rennes, o parziale del trasporto urbano. A partire da tale analisi operiamo alcune riflessioni, cercando di apportare ulteriore materiale utile ad affrontare la questione.

Elemento a nostro avviso non trascurabile nel considerare la via della privatizzazione, è il riferimento all'esperienza di affidamento a privati avvenuto a favore del consorzio Roma Tpl, esperienza sotto certi aspetti controversa. Facendo ancora riferimento alla testimonianza interna fornita da Pietro Spirito, è necessario riportare come Roma Capitale, nel definire le condizioni contrattuali di appalto del 25 % circa del TPL al consorzio privato, abbia compiuto dubbie scelte che sono andate, come in altri casi trattati nella nostra analisi, a favore dei privati e a sfavore delle casse comunali.

Nel 2010, il comune decide di mettere a gara l'erogazione del servizio di trasporto su gomma per linee periferiche, la gara viene vinta da Roma Tpl che stipula un contratto di 8 anni con Roma Capitale. Le condizioni contrattuali, secondo Spirito sono particolarmente vantaggiose per il consorzio, infatti a fronte dei 2,14 euro a bus x km (in cui sono compresi i rimborsi per gli extra-costi del gasolio) riconosciuti alla municipalizzata, il contratto stretto con il gestore privato stabilisce un corrispettivo pari a 3,95 euro a bus x km. Naturalmente, spiega l'ex-dirigente, i costi per il privato sono differenti, in quanto questo deve sostenere i costi per la manutenzione e rinnovo della propria flotta e in più non gode dei ricavi tariffari. C'è però da dire che, ATAC guadagna dai biglietti meno del 30 % dei costi, e ha anch'essa i problemi relativi alla manutenzione e rinnovamento della flotta, problemi che in virtù di corrispettivi maggiori sarebbe stato, magari, possibile

---

<sup>220</sup> <http://mobilitiamoroma.it/mobilitiamo-roma-il-dossier/>

alleviare. Vi è infine da aggiungere che la municipalizzata, gestendo le linee centrali cittadine, opera in condizioni maggiormente sfavorevoli a livello di congestione del traffico, rispetto a Roma Tpl che nelle periferie deve far fronte in minor misura a tali problemi. Proprio a cause di tale disparità, con il nuovo contratto di servizio del 2015 il corrispettivo riconosciuto all'ATAC è stato poi innalzato ad un valore di 3 euro circa a bus x km. La gestione opaca del rapporto con Roma Tpl non si esaurisce però a tali fatti. Spirito riporta come il perimetro del servizio offerto dal consorzio, sia andato con gli anni allargandosi, con il consenso tacito del Comune, che ha preferito implementare la prestazione del gestore privato, più costosa per le casse cittadine, a fronte della graduale contrazione del servizio offerto da ATAC, i cui costi unitari erano inferiori. Il valore di costo unitario di 3,95 euro riconosciuto al gestore privato, non è stato peraltro sempre così alto: infatti è nel 2012, in piena crisi economica, che Roma Capitale nonostante la grande stretta alla finanza pubblica, in osservanza delle clausole contrattuali che prevedevano un adeguamento inflazionistico, ha aumentato il corrispettivo originario di 3,53 euro a bus x km riconosciuto al consorzio del 10 %. Ciò che lascia perplessi è che, a fronte di tale rialzo deciso per contratto, non si sia previsto un adeguamento della prestazione, riducendo il servizio di Roma Tpl, che al contrario, come abbiamo detto, è invece aumentato negli anni successivi<sup>221</sup>. In virtù di quanto appena riportato, in un'eventuale privatizzazione del servizio, sarà necessario che il Comune agisca, come accade per le nelle altre esperienze analizzate nello studio dei Radicali, da programmatore del TPL, selezionatore delle aziende private e poi da controllore dell'operato delle stesse. Affinché ciò avvenga nel modo corretto, è necessario che l'amministrazione agisca a favore dello sviluppo del TPL e non asservita a logiche di favoritismo dei soliti noti. È opportuno inoltre accennare brevemente ad un altro dato: nello studio in questione, le esperienze europee riportate, sono tutte sinonimo di eccellenza, pur essendo fortemente eterogenee. Vi è ad esempio il caso di Berlino in cui tutte le modalità di trasporto sono affidate *in house*, o il caso simile di Parigi, in cui l'unico servizio affidato ad un consorzio privato è quello delle linee extra-urbane. Dunque la privatizzazione non è necessariamente la soluzione a tutti i mali, e richiederebbe una prova di maturità delle istituzioni cittadine, e della stessa cittadinanza non indifferente. Al tempo stesso è giusto sottolineare come questa risolverebbe parte dei problemi che affliggono l'azienda, ossia interferenze politiche e sindacali e scarsa produttività, oltre a garantire una possibilità di gestione più elastica delle risorse umane e materiali a disposizione.

---

<sup>221</sup> Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall'inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.

## **Conclusioni**

Al termine della nostra analisi possiamo affermare che, pur essendo questo il punto più basso mai toccato qualitativamente e quantitativamente dal TPL cittadino, probabilmente in ambedue gli scenari che si profilano, commissariamento o privatizzazione, sarà possibile affrontare di petto i problemi fondamentali descritti nella nostra analisi.

A nostro avviso, presupponendo che in qualsiasi scenario sarà necessario un'ingente somma di capitali per rinnovare infrastrutture e parco mezzi, rinnovamento quest'ultimo che in caso di privatizzazione potrebbe anche venire meno gravando sui privati gli oneri riguardanti flotta e manutenzione, il futuro che attende il trasporto cittadino difficilmente potrà peggiorare.

Ci sentiamo inoltre di dire che la privatizzazione del servizio, non essendo una strada a senso unico, potrebbe essere percorsa operando una scelta innovativa, ed eventualmente abbandonata qualora si rivelasse maggiormente problematica per il TPL cittadino.

L'opzione dell'apertura ai privati è inoltre attuabile con diversi gradi di intensità: si potrebbe per esempio optare per un sistema misto che tenga in piedi l'azienda comunale, in modo da consentirle risanamento dei debiti ed efficientamento nello scenario concorrenziale, e che al tempo stesso permetta la messa a gara di una parte consistente del TPL. Quest'ultima consentirebbe, infine, all'amministrazione e anche alla cittadinanza, di toccare con mano effetti positivi e negativi della privatizzazione, oltre che consentire al comune, in ottica futura, di acquisire esperienza e competenze per la stesura dei bandi di gara, e delle possibili forme di contrattazione e regolazione dei rapporti con i privati.

## Bibliografia

- Spirito, P. (2016). *Trasportopoli. Cronache dall'inferno ATAC*. 1. ed. Milano: Edizioni Guerini e Associati Spa, 2016.
- <http://www.hermesricerche.it/elements/usai.pdf>
- <http://www.isfortopus.it/Opmus/Documenti/Ibeneficideltrasportopubblico.pdf>
- <http://mobilitiamoroma.it/mobilitiamo-roma-il-dossier/>
- <http://www.forumcostituzionale.it/wordpress/wp-content/uploads/2016/04/giupponi.pdf>
- <http://www.agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=relazione>
- <https://www.legambiente.it/temi/inquinamento/inquinamento-atmosferico>
- <http://www.atac.roma.it/files/doc.asp?r=4698>
- <http://www.atm.it/it/AtmNews/Comunicati/Pagine/BILANCIOATM2015.aspx>
- <http://www.ataf.net/it/azienda/ataf-oggi--missione-e-numeri/bilancio-2015.aspx?idC=1241&LN=it-IT>
- <http://www.gtt.to.it/cms/risorse/gruppo/Bilancio2015-Def-20-07-2016.pdf>
- [http://amtab.it/images/stories/trasparenza/bilancio\\_2015.pdf](http://amtab.it/images/stories/trasparenza/bilancio_2015.pdf)
- <http://www.anm.it/>
- <http://www.fondazioneiugieinaudi.it/fondazione-luigi-einaudi-transporto-pubblico-roma-ultima-in-europa-scioperi-ritardi-ed-evasione-tutti-i-dati-del-disastro-atac-nello-studio-della-fondazione-einaudi/>
- <https://www.legambiente.it/contenuti/dossier/nuovi-treni-per-citta-piu-vivibili>
- The Future of Transit in Maryland: One Million Riders a Day by the Year2020
- [https://www.boeckler.de/pdf/wsi\\_pj\\_piq\\_oepnv.pdf](https://www.boeckler.de/pdf/wsi_pj_piq_oepnv.pdf)
- <https://www.scribd.com/document/193836312/BOStrab-En-Version-2008#>
- <http://www.vbb.de/en/article/about-us/about-vbb/the-company-vbb/7677.html>
- <http://www.trafikstyrelsen.dk/EN/Public-procurement.aspx>
- <http://www.emta.com/spip.php?article616&lang=enhttp://intl.m.dk/#!/about+the+metro/about+us/metroselskabet>
- [http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.hm-treasury.gov.uk/d/sr2010\\_fundingpolicy.pdf](http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.hm-treasury.gov.uk/d/sr2010_fundingpolicy.pdf)
- <http://www.cesos.org/progetti/MATERIALI/SPLCapitali/Testo%20ricerca%20%20SPL%20Capitali%20europee.pdf>
- <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/what-we-do?intcmp=2582>
- <https://www.transport.gov.scot/our-approach/strategy/national-transport-strategy/#>
- <http://gov.wales/topics/transport/planning-strategies/ntp/?lang=en>
- <http://gov.wales/topics/transport/planning-strategies/local-transport/?lang=en>
- <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/part/II>
- <http://www.cesos.org/progetti/MATERIALI/SPLCapitali/Testo%20ricerca%20%20SPL%20Capitali%20europee.pdf>
- <https://www.infrastructure-ni.gov.uk/articles/northern-ireland-transport-holding-company>
- <http://www.translink.co.uk/Services/NI-Railways/>
- <http://www.ice.gov.it/paesi/europa/spagna/upload/091/Spagna%20-%20Finanziamento%20trasporto%20pubblico.pdf>
- <http://www.renfe.com/EN/empresa/index.html>
- <http://www.ice.gov.it/paesi/europa/spagna/upload/091/Spagna%20-%20Finanziamento%20trasporto%20pubblico.pdf>
- <http://www.crtm.es/conocenos.aspx?lang=en>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730>
- <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/perimetre-de-transport-urbains/>
- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005622536&dateTexte=20091103>
- <https://www.iledefrance-mobilites.fr/les-missions-d-ile-de-france-mobilites/>
- <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/presentation-du-groupe/lessentiel-sur-notre-groupe>
- <http://www.grand-paris.jll.fr/en/grand-paris-project/>
- <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66533/channelId/-2000622>
- <https://www.wien.gv.at/english/transportation-urbanplanning/public-transport/u1-expansion.html>
- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008443.pdf>
- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379b.pdf>
- [http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/10/20/news/roma\\_piramide\\_si\\_stacca\\_un\\_portellone\\_della\\_metro\\_b-150218882/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/10/20/news/roma_piramide_si_stacca_un_portellone_della_metro_b-150218882/?ref=search)
- The European House – Ambrosetti. *Il Futuro della Mobilità Urbana: Integrazione e nuovi modelli di gestione nel caso italiano*[https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Il-futuro-della-mobilita-urbana\\_Position-Paper-2017.pdf](https://www.ambrosetti.eu/wp-content/uploads/Il-futuro-della-mobilita-urbana_Position-Paper-2017.pdf).
- [http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl\\_366\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/flash/fl_366_en.pdf)
- All'ombra della crisi – IX Rapporto sulla Mobilità Urbana in Italia”, ISFORT – HERMES – ASSTRA, edizione maggio 2012
- [http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2015/04/10/trasporto-locale-portoghesi-bus-metro-italia-solo-multe-pagate\\_cNX4CAhIv1t5hPLuTCUjKN.html?refresh\\_ce](http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2015/04/10/trasporto-locale-portoghesi-bus-metro-italia-solo-multe-pagate_cNX4CAhIv1t5hPLuTCUjKN.html?refresh_ce)
- [http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2017/03/06/paga-biglietto-ecco-campagna-anti-evasione-per-roma-multe-sui-bus\\_RjEfdnQ3WiBZMIkiRpM8mM.html?refresh\\_ce](http://www.adnkronos.com/fatti/cronaca/2017/03/06/paga-biglietto-ecco-campagna-anti-evasione-per-roma-multe-sui-bus_RjEfdnQ3WiBZMIkiRpM8mM.html?refresh_ce)
- <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/11/05/guasto-elettrico-la-linea-a-va-in-tiltRoma02.html?ref=search>
- <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/11/03/caos-transporti-trenta-bus-guasti-in-dodici-ore-nessuno-li-trainaRoma11.html?ref=search>
- [http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/dossier\\_atac\\_metro\\_gallerie\\_rischio\\_crollo-2053232.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/dossier_atac_metro_gallerie_rischio_crollo-2053232.html)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/11/16/lo-sciopero-dei-mezzi-paralizza-la-capitale-e-il-limitsRoma02.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_novembre\\_21/venerdi-doppietta-scioperi-34a2c62c-afda-11e6-a471-71884d41097a.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_novembre_21/venerdi-doppietta-scioperi-34a2c62c-afda-11e6-a471-71884d41097a.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_dicembre\\_06/mensa-atac-ecco-l-accordo-coi-sindacati-ac341aa8-bc03-11e6-a857-3c2e3af6f0b6.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_dicembre_06/mensa-atac-ecco-l-accordo-coi-sindacati-ac341aa8-bc03-11e6-a857-3c2e3af6f0b6.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_odissea\\_scioperi\\_guasti\\_anno\\_nero\\_corse-2268352.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_odissea_scioperi_guasti_anno_nero_corse-2268352.html)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_sciopero\\_11\\_gennaio\\_2017-2175753.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_sciopero_11_gennaio_2017-2175753.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/01/29/atac-picco-di-assenze-negli-ultimi-tre-mesi-la-cura-m5s-non-vaRoma05.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/01/26/odissea-roma-lido-4-su-5-le-multe-evase-atac-treni-piu-puntualiRoma04.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_sciopero\\_11\\_gennaio\\_2017-2175753.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_sciopero_11_gennaio_2017-2175753.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/02/13/il-bus-in-panne-rimane-per-stradaRoma07.html?ref=search>  
<http://www.ilfattoquotidiano.it/2017/01/14/atac-debito-di-20-milioni-con-la-ditta-di-sicurezza-che-minaccia-da-febbraio-stazione-della-metro-senza-sorveglianza/3314376/>  
<http://www.romatoday.it/politica/atac-lotta-evasione-2017.html>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/03/29/ma-alle-officine-dellatac-si-lavora-soltanto-mezza-giornataRoma03.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_marzo\\_09/bus-bruciatosul-raccordo-alert-officina-48dac550-04f7-11e7-8f0b-7a36b2d7188f.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_marzo_09/bus-bruciatosul-raccordo-alert-officina-48dac550-04f7-11e7-8f0b-7a36b2d7188f.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_filobus\\_rotti-2344240.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_filobus_rotti-2344240.html)  
[http://roma.corriere.it/notizie/politica/17\\_agosto\\_07/atac-solo-2-nuovi-filobus-servizio-fuori-uso-senza-ricambi-43-fermi-96da3e66-7bad-11e7-8e8c-39c623892090.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/17_agosto_07/atac-solo-2-nuovi-filobus-servizio-fuori-uso-senza-ricambi-43-fermi-96da3e66-7bad-11e7-8e8c-39c623892090.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_bruno\\_rota-2346742.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_bruno_rota-2346742.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/05/11/doppio-sciopero-di-atac-e-tpl-nel-giovedi-nero-di-bus-e-metroRoma09.html?ref=search>  
<http://www.ilfattoquotidiano.it/2017/05/27/roma-brucia-un-bus-dellatac-e-il-tredicesimo-in-un-anno-comprato-nel-2013-ce-scarsa-manutenzione/3617995/>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_giugno\\_09/referendum-atac-ma-politica-fa-spallucce-gare-trasparenza-altre-promesse-tradite-539de2cc-4c75-11e7-a0c3-52aebd58a53d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_giugno_09/referendum-atac-ma-politica-fa-spallucce-gare-trasparenza-altre-promesse-tradite-539de2cc-4c75-11e7-a0c3-52aebd58a53d.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_luglio\\_06/sciopero-trasporti-chiuse-metro-rischio-bus-treni-traffico-intenso-4bd9edd4-621d-11e7-84bc-daac3beed6c1.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_luglio_06/sciopero-trasporti-chiuse-metro-rischio-bus-treni-traffico-intenso-4bd9edd4-621d-11e7-84bc-daac3beed6c1.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_luglio\\_19/sciopero-atac-bus-metro-fermi-4-ore-ordinanza-prefetto-aed69a8a-6cbe-11e7-adf5-09dddc53fe2d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_luglio_19/sciopero-atac-bus-metro-fermi-4-ore-ordinanza-prefetto-aed69a8a-6cbe-11e7-adf5-09dddc53fe2d.shtml)  
<http://www.ilfattoquotidiano.it/premium/articoli/bruno-rota-soldi-finiti-per-atac-il-tempo-e-scaduto/>  
[http://www.corriere.it/cronache/17\\_luglio\\_26/atac-roma-un-passo-crac-direttore-rota-sepoliti-debiti-64a50cb6-724b-11e7-9029-c4822e477054.shtml](http://www.corriere.it/cronache/17_luglio_26/atac-roma-un-passo-crac-direttore-rota-sepoliti-debiti-64a50cb6-724b-11e7-9029-c4822e477054.shtml)  
[http://www.corriere.it/politica/17\\_luglio\\_28/caos-atac-via-deleghe-rota-227241a8-73a2-11e7-a3f5-e19bfc737a80.shtml](http://www.corriere.it/politica/17_luglio_28/caos-atac-via-deleghe-rota-227241a8-73a2-11e7-a3f5-e19bfc737a80.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17\\_luglio\\_31/caos-atac-fantasia-fallimento-no-negato-consiglio-ad-hoc-34641b06-7605-11e7-bcc9-f72f41c1edd8.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/17_luglio_31/caos-atac-fantasia-fallimento-no-negato-consiglio-ad-hoc-34641b06-7605-11e7-bcc9-f72f41c1edd8.shtml)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/07/30/news/roma\\_metro\\_a\\_chiusa\\_tra\\_termini\\_e\\_arco\\_di\\_travertino\\_dal\\_31\\_luglio\\_al\\_3\\_s\\_ettembre-171970054/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/07/30/news/roma_metro_a_chiusa_tra_termini_e_arco_di_travertino_dal_31_luglio_al_3_s_ettembre-171970054/)  
[http://www.corriere.it/politica/17\\_agosto\\_25/pasticciaccio-brutto-dell-atac-simioni-d7d24fd4-8900-11e7-9e21-3852ec61e221.shtml](http://www.corriere.it/politica/17_agosto_25/pasticciaccio-brutto-dell-atac-simioni-d7d24fd4-8900-11e7-9e21-3852ec61e221.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2017/09/13/atac-ok-al-bilancio-213-milioni-di-perdite-domani-tocca-ai-sociRoma11.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/politica/17\\_settembre\\_08/giunta-m5s-approva-concordato-ora-conti-atac-entrano-tribunale-af908764-94d3-11e7-add3-f41914f12640.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/17_settembre_08/giunta-m5s-approva-concordato-ora-conti-atac-entrano-tribunale-af908764-94d3-11e7-add3-f41914f12640.shtml)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/09/27/news/roma\\_si\\_al\\_concordato\\_atac\\_-176640265/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2017/09/27/news/roma_si_al_concordato_atac_-176640265/)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/caos\\_sulla\\_metro\\_b\\_binari\\_allagati\\_ferma\\_meta\\_linea\\_fino\\_mercoledi-186060.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/caos_sulla_metro_b_binari_allagati_ferma_meta_linea_fino_mercoledi-186060.html)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2012/06/13/news/metro\\_b1\\_apre\\_la\\_nuova\\_linea\\_ecco\\_tutti\\_i\\_numeri-37102581/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2012/06/13/news/metro_b1_apre_la_nuova_linea_ecco_tutti_i_numeri-37102581/)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_giugno\\_15/metro-b-ritardi-disagi-201617820633.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_giugno_15/metro-b-ritardi-disagi-201617820633.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/08/21/metro-b1-ancora-treni-bloccati-proteste.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_luglio\\_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_luglio_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_luglio\\_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_luglio_9/metro-guasti-spese-dossier-atac-201930514986.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/12/18/metro-ancora-blocchi-rallentamenti-inchiesta-sui.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro\\_blocco\\_linea\\_pendolari\\_caos-192663.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro_blocco_linea_pendolari_caos-192663.html)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12\\_gennaio\\_24/atac-aumento-biglietti-1902985084606.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/12_gennaio_24/atac-aumento-biglietti-1902985084606.shtml)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/05/25/bus-oggi-scatta-laumento-assalto-alle-biglietterie.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/01/05/mancano-ricambi-fermi-450-bus.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/12/13/lad-diacetti-chiedo-scusa-ai-romani-ma.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_gennaio\\_30/bus-rischio-stop-tpl-debiti-2113771019806.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_gennaio_30/bus-rischio-stop-tpl-debiti-2113771019806.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_giugno\\_2/trasporti-citta-bloccata-lunedì-sciopero-2221448922257.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_giugno_2/trasporti-citta-bloccata-lunedì-sciopero-2221448922257.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/01/12/metro-di-nuovo-in-tilt-troppi-addetti.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/01/18/caos-trasporti-la-linea-si-fermaancora.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/02/10/flaminio-viterbo-saltate-seimila-corse.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/04/18/dallassessore-alla-cubista-chiesto-il-processo-per.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/05/07/il-debito-al-record-di-miliardi.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/05/14/la-debacle-dei-mezzi-pubblici-perse-300mila.html?ref=search>  
<http://roma.corriere.it/politica/speciali/2013/elezioni-comune-roma/notizie/10elez-nuovo-sindaco-roma-risultati-2221573145018.shtml>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_luglio\\_22/atac-dossier-debiti-222273782397.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_luglio_22/atac-dossier-debiti-222273782397.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/maltempo\\_meteo\\_roma\\_nubifragio\\_pioggia\\_metro\\_atac-201775.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/maltempo_meteo_roma_nubifragio_pioggia_metro_atac-201775.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/08/03/roma-si-blocca-il-metro-passeggeri-si.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_settembre\\_12/autobus-incendio-via-fani-2223063901600.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_settembre_12/autobus-incendio-via-fani-2223063901600.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/11/01/atac-lad-broggi-lancia-lallarme-il-35-40.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/11/07/biglietti-clonati-fondi-neri-per-finanziare-la.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_trambus\\_biglietti\\_clonati\\_indagati\\_procura-212338.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_trambus_biglietti_clonati_indagati_procura-212338.html)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13\\_dicembre\\_10/biglietti-fantasma-all-atac-buco-mezzo-milione-procura-chiede-rinvio-giudizio-d9f7dfb0-617a-11e3-9835-2b4fcb116d9.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/13_dicembre_10/biglietti-fantasma-all-atac-buco-mezzo-milione-procura-chiede-rinvio-giudizio-d9f7dfb0-617a-11e3-9835-2b4fcb116d9.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_bilanci\\_biglietti\\_appalti-213510.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_bilanci_biglietti_appalti-213510.html)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_aprile\\_29/bilancio-improta-avverte-senza-300-milioni-l-anno-atac-rischia-stop-b8d13b8a-cf64-11e3-bf7e-201ea72c5359.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_aprile_29/bilancio-improta-avverte-senza-300-milioni-l-anno-atac-rischia-stop-b8d13b8a-cf64-11e3-bf7e-201ea72c5359.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/01/06/fatture-manipolate-creditori-inesistenti-cosi-allatac-si.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/02/15/metro-la-vergogna-delle-stazioni-discarda-da-giorni.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/01/15/un-collauda-da-30-milioni-per-il.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/pneumatici\\_atac\\_bus\\_autobus\\_gomme\\_perizia-297955.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/pneumatici_atac_bus_autobus_gomme_perizia-297955.html)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_metropolitana\\_vagoni\\_binari\\_fuorilegge\\_treni\\_revisione-331034.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_metropolitana_vagoni_binari_fuorilegge_treni_revisione-331034.html)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_maggio\\_12/atac-spending-review-cancellate-17-linee-protestano-utenti-0a0124e0-d9e5-11e3-8b8a-dcb35a431922.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_maggio_12/atac-spending-review-cancellate-17-linee-protestano-utenti-0a0124e0-d9e5-11e3-8b8a-dcb35a431922.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/04/29/regione-240-milioni-per-atac-ma-e-scontro-col-comuneRoma02.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/salva\\_roma\\_condizioni\\_marino\\_tagli\\_liberalizzazioni-312121.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/salva_roma_condizioni_marino_tagli_liberalizzazioni-312121.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/05/13/accordo-atac-e-sindacati-mobilita-e-part-timeRoma05.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_piano\\_esuberi\\_roma-367413.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_piano_esuberi_roma-367413.html)  
<http://www.romatoday.it/politica/approvato-bilancio-2013-atac.html>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/07/20/atac-il-piano-dei-bus-tagliati-e-le-nuove-lineeRoma18.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_settembre\\_20/atac-taglia-costi-spariscono-bus-polemica-assurdo-abolire-984-25118d96-40cf-11e4-ada3-3c552e18d4d4.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_settembre_20/atac-taglia-costi-spariscono-bus-polemica-assurdo-abolire-984-25118d96-40cf-11e4-ada3-3c552e18d4d4.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2014/10/30/lotta-allevasione-anche-gli-ausiliari-faranno-le-multeRoma02.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_ottobre\\_30/marino-sull-atac-prima-pensare-aumenti-miglioriamo-servizio-7a8cf830-6043-11e4-b0a9-d9a5bfa99fb.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_ottobre_30/marino-sull-atac-prima-pensare-aumenti-miglioriamo-servizio-7a8cf830-6043-11e4-b0a9-d9a5bfa99fb.shtml)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2014/11/09/news/metro\\_c\\_apre\\_la\\_terza\\_linea\\_a\\_roma\\_partenza\\_con\\_stop\\_il\\_primo\\_treno\\_si\\_ferma\\_e\\_non\\_arriva\\_al\\_capolinea-100115609/?ref=HRER3-1](http://roma.repubblica.it/cronaca/2014/11/09/news/metro_c_apre_la_terza_linea_a_roma_partenza_con_stop_il_primo_treno_si_ferma_e_non_arriva_al_capolinea-100115609/?ref=HRER3-1)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14\\_novembre\\_10/metro-c-debutto-pendolari-10-mila-viaggio-senza-problemi-6ebd0116-68be-11e4-aa33-bc752730e772.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/14_novembre_10/metro-c-debutto-pendolari-10-mila-viaggio-senza-problemi-6ebd0116-68be-11e4-aa33-bc752730e772.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac\\_tagli\\_bus\\_corse\\_autisti\\_deposito-672532.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/atac_tagli_bus_corse_autisti_deposito-672532.html)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_aprile\\_17/venerdi-nero-trasporti-chiuse-metro-c-regolare-b-4af5fe1c-e4d9-11e4-845e-5bcd794907be.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_aprile_17/venerdi-nero-trasporti-chiuse-metro-c-regolare-b-4af5fe1c-e4d9-11e4-845e-5bcd794907be.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_aprile\\_18/caos-metro-sciopero-venerdi-indaghera-commissione-ad-hoc-a7700bee-e5cc-11e4-a911-6330ae3b663e.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_aprile_18/caos-metro-sciopero-venerdi-indaghera-commissione-ad-hoc-a7700bee-e5cc-11e4-a911-6330ae3b663e.shtml)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/03/03/atac-senza-risorse-la-vergogna-dei-depositi-ottocento-bus-rotti-fermi-nelle-rimesseRoma07.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_aprile\\_15/trasporto-pubblico-atac-avvia-procedure-leasing-700-nuovi-bus-e2746e68-e367-11e4-8e3e-4cd376ffaba3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_aprile_15/trasporto-pubblico-atac-avvia-procedure-leasing-700-nuovi-bus-e2746e68-e367-11e4-8e3e-4cd376ffaba3.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/04/22/apre-jonio-nuova-fermata-b1-e-a-montesacro-e-festa-metroRoma06.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/lancio\\_notte/roma\\_atac\\_assenteismo\\_autisti\\_assenze\\_lavoro-1007624.html](http://www.ilmessaggero.it/lancio_notte/roma_atac_assenteismo_autisti_assenze_lavoro-1007624.html)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_atac\\_assenze\\_licenziati\\_autisti-1006829.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_atac_assenze_licenziati_autisti-1006829.html)  
[http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/roma\\_metro\\_bloccata\\_licenziamenti\\_dirigenti\\_colpevoli-1000917.html](http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/roma_metro_bloccata_licenziamenti_dirigenti_colpevoli-1000917.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/06/09/roma-lido-40-minuti-di-stop-panico-e-malori-tra-i-viaggiatoriRoma20.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_05/ferrovia-urbana-malati-4-macchinisti-5-interrotto-servizio-6f8d1c90-0b5a-11e5-91e7-d0273dfd0555.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_05/ferrovia-urbana-malati-4-macchinisti-5-interrotto-servizio-6f8d1c90-0b5a-11e5-91e7-d0273dfd0555.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/05/09/il-bus-51-va-a-fuoco-panico-al-colosseoRoma01.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_24/metro-a-chiusa-allagamento-stazione-lucio-sestio-6c412e56-1a8b-11e5-9695-9d78fe24c748.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_24/metro-a-chiusa-allagamento-stazione-lucio-sestio-6c412e56-1a8b-11e5-9695-9d78fe24c748.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_29/metro-b-b1-bloccata-l-intera-linea-e5a413ac-1e6a-11e5-958d-f9395af606a3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_29/metro-b-b1-bloccata-l-intera-linea-e5a413ac-1e6a-11e5-958d-f9395af606a3.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_giugno\\_29/marino-rio-inaugurano-sei-stazioni-metro-c-sono-21-24-a53a6d78-1e49-11e5-958d-f9395af606a3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_giugno_29/marino-rio-inaugurano-sei-stazioni-metro-c-sono-21-24-a53a6d78-1e49-11e5-958d-f9395af606a3.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/07/02/metro-caos-attese-infinite-atace-la-protesta-anti-badge19.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_luglio\\_18/atac-accordo-sindacati-ma-metro-continuano-disagi-c8f0e1a0-2d2d-11e5-ab2f-03a10057a764.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_luglio_18/atac-accordo-sindacati-ma-metro-continuano-disagi-c8f0e1a0-2d2d-11e5-ab2f-03a10057a764.shtml)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/07/28/news/comune\\_roma\\_ecco\\_la\\_nuova\\_giunta\\_esposito\\_ai\\_trasporti-119959218/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/07/28/news/comune_roma_ecco_la_nuova_giunta_esposito_ai_trasporti-119959218/)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_agosto\\_03/atac-magia-parentopoli-esuberi-ridotti-oltre-200-unita-060c1206-394c-11e5-b1f9-bf3f6fff91aa.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_agosto_03/atac-magia-parentopoli-esuberi-ridotti-oltre-200-unita-060c1206-394c-11e5-b1f9-bf3f6fff91aa.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/bilancio\\_manovra\\_atac\\_campidoglio-1173692.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/bilancio_manovra_atac_campidoglio-1173692.html)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/sciopro\\_atac\\_contratto\\_autobus-1182280.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/sciopro_atac_contratto_autobus-1182280.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/08/25/metro-a-caos-e-paura-fumo-nelle-gallerie-chiuse-tre-stazioniRoma06.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_settembre\\_23/metro-b-rallentatore-treni-viterbo-spariscono-ritardi-94611e7e-6201-11e5-a22c-898dd609436f.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_23/metro-b-rallentatore-treni-viterbo-spariscono-ritardi-94611e7e-6201-11e5-a22c-898dd609436f.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_settembre\\_24/forti-ritardi-roma-lido-atac-rubati-cavi-rame-37fe09e8-6293-11e5-95fc-7c4133631b69.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_24/forti-ritardi-roma-lido-atac-rubati-cavi-rame-37fe09e8-6293-11e5-95fc-7c4133631b69.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_settembre\\_30/atac-dg-micheli-ha-formalizzato-dimissioni-3703f236-676c-11e5-9bc4-2d55534839fc.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_30/atac-dg-micheli-ha-formalizzato-dimissioni-3703f236-676c-11e5-9bc4-2d55534839fc.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/01/lobby-e-politica-perche-vado-viaRoma02.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_ottobre\\_15/metro-a-guasto-freni-treno-servizio-bloccato-830-6186e4c8-7315-11e5-b973-29d2e1846622.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_ottobre_15/metro-a-guasto-freni-treno-servizio-bloccato-830-6186e4c8-7315-11e5-b973-29d2e1846622.shtml)  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_ottobre\\_22/metro-b-ferma-un-guasto-evacuati-alcuni-treni-410582ea-788d-11e5-95d8-a1e2a86e0e17.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_ottobre_22/metro-b-ferma-un-guasto-evacuati-alcuni-treni-410582ea-788d-11e5-95d8-a1e2a86e0e17.shtml)  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_metro\\_b\\_rotta-1311794.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_metro_b_rotta-1311794.html)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/09/i-miei-settanta-giorni-in-trincea-noi-lasciamo-i-banditi-restanoRoma04.html?ref=search>  
[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15\\_ottobre\\_17/roma-bagni-fotocopiatrici-tutte-spese-folli-dell-atac-1e7b99d4-7451-11e5-846d-a354bc1c3c5e.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/15_ottobre_17/roma-bagni-fotocopiatrici-tutte-spese-folli-dell-atac-1e7b99d4-7451-11e5-846d-a354bc1c3c5e.shtml)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/21/azzerato-il-cda-dellatac-lasciano-i-dirigenti-comunaliRoma07.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/10/28/bilancio-atac-2014-lassemblea-approva-140-milioni-di-perditeRoma11.html?ref=search>  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/10/30/news/marino\\_conferenza\\_stampa\\_dopo\\_le\\_dimissioni\\_dei\\_consiglieri-126258357/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2015/10/30/news/marino_conferenza_stampa_dopo_le_dimissioni_dei_consiglieri-126258357/?ref=search)  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/12/19/atac-azzerato-il-cda-un-ingegnere-di-milano-amministratore-unicoRoma13.html?ref=search>  
<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2015/11/17/atac-meno-assenti-e-volontari-sui-busRoma01.html?ref=search>  
[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_brandolese\\_nuovo\\_amministratore\\_unico-1435894.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_brandolese_nuovo_amministratore_unico-1435894.html)  
[http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/01/12/news/roma\\_metro\\_a\\_tratta\\_interrotta\\_tra\\_arco\\_di\\_travertino\\_e\\_termini-131106504/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/01/12/news/roma_metro_a_tratta_interrotta_tra_arco_di_travertino_e_termini-131106504/?ref=search)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_febbraio\\_18/metro-c-fermi-treni-tratta-lodi-centocelle-bus-sostitutivi-33423ee4-d618-11e5-8e4b-2c56813c9298.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_febbraio_18/metro-c-fermi-treni-tratta-lodi-centocelle-bus-sostitutivi-33423ee4-d618-11e5-8e4b-2c56813c9298.shtml)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/03/17/autobus-metro-treni-domani-la-citta-si-ferma-ma-ripensanoRoma09.html?ref=search>

[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_rettighieri\\_direttore\\_generale\\_intervista-1524469.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_rettighieri_direttore_generale_intervista-1524469.html)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/02/04/rivoluzione-ai-vertici-atac-via-le-deleghe-a-3-dirigentiRoma01.html?ref=search>

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_marzo\\_31/atac-missione-rettighieri-150-nuovi-bus-lavori-metro-25379dae-f746-11e5-bb62-9cf2392b520a.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_marzo_31/atac-missione-rettighieri-150-nuovi-bus-lavori-metro-25379dae-f746-11e5-bb62-9cf2392b520a.shtml)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/04/17/botte-e-insulti-a-due-controllori-latac-gia-30-casi-in-quattro-mesiRoma13.html?ref=search>

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_aprile\\_21/colombo-bus-30-perde-portellone-sfiorato-incidente-nessun-ferito-365e145e-07a5-11e6-baf8-98a4d70964e5.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_aprile_21/colombo-bus-30-perde-portellone-sfiorato-incidente-nessun-ferito-365e145e-07a5-11e6-baf8-98a4d70964e5.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_marzo\\_04/atac-cade-pannello-bus-ferita-testa-passeggera-104a99d8-e1fb-11e5-b31b-034bb632a08d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_marzo_04/atac-cade-pannello-bus-ferita-testa-passeggera-104a99d8-e1fb-11e5-b31b-034bb632a08d.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_aprile\\_25/principio-d-incendio-metro-evacuata-stazione-linea-a-3ffac6d0-0af5-11e6-9420-98e198fcd5e0.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_aprile_25/principio-d-incendio-metro-evacuata-stazione-linea-a-3ffac6d0-0af5-11e6-9420-98e198fcd5e0.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_25/atac-dossier-procura-9b6e5808-22a9-11e6-889d-0e478b0d5f56.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_25/atac-dossier-procura-9b6e5808-22a9-11e6-889d-0e478b0d5f56.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_29/atac-svelata-truffa-gomme-forature-contate-pagate-piu-volte-b69ac04c-25e4-11e6-8b7b-cc77e9e204b3.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_29/atac-svelata-truffa-gomme-forature-contate-pagate-piu-volte-b69ac04c-25e4-11e6-8b7b-cc77e9e204b3.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_maggio\\_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_maggio_27/atac-un-anno-111-mila-ore-distacchi-sindacali-ab785140-2385-11e6-853e-9c2971638379.shtml)

[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro\\_b\\_roma\\_guasto\\_tratta\\_bologna\\_ionio-1761667.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro_b_roma_guasto_tratta_bologna_ionio-1761667.html)

[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro\\_b\\_ritardi\\_guasto-1757562.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/metro_b_ritardi_guasto-1757562.html)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_giugno\\_24/trasporti-altra-giornata-nera-metro-disagi-linee-c-462e2b76-3a27-11e6-b0cd-400401d1dfdf.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_giugno_24/trasporti-altra-giornata-nera-metro-disagi-linee-c-462e2b76-3a27-11e6-b0cd-400401d1dfdf.shtml)

[http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/caos\\_atac\\_treni\\_fuori\\_uso\\_olio\\_sbagliato\\_per\\_le\\_ruote-1771270.html](http://www.ilmessaggero.it/primopiano/cronaca/caos_atac_treni_fuori_uso_olio_sbagliato_per_le_ruote-1771270.html)

[http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/06/13/news/sciopero\\_lunedì\\_stop\\_lavoratori\\_ugl\\_poi\\_mercoledì\\_toccherà\\_a\\_quelli\\_di\\_am\\_a-141883451/](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/06/13/news/sciopero_lunedì_stop_lavoratori_ugl_poi_mercoledì_toccherà_a_quelli_di_am_a-141883451/)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_giugno\\_19/mensa-circoli-dopolavoro-atac-rettighieri-disdetta-tutti-accordi-11b24252-3580-11e6-8ef0-3c2327086418.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_giugno_19/mensa-circoli-dopolavoro-atac-rettighieri-disdetta-tutti-accordi-11b24252-3580-11e6-8ef0-3c2327086418.shtml)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/07/22/permessi-sindacali-costati-6-milioni-perquisizioni-allatacRoma05.html?ref=search>

[http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/07/26/news/sciopero\\_trasporti\\_a\\_roma\\_metro\\_a\\_chiusa\\_rallentamenti\\_sulle\\_altre\\_linee-144825391/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/07/26/news/sciopero_trasporti_a_roma_metro_a_chiusa_rallentamenti_sulle_altre_linee-144825391/?ref=search)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/07/06/lunedì-nero-per-lo-sciopero-di-bus-e-metroRoma11.html?ref=search>

[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_atac\\_permessi\\_facili\\_multa\\_sindacati-1877041.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_atac_permessi_facili_multa_sindacati-1877041.html)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/07/27/sciopero-atac-ugl-ladesione-e-del-10-ma-autobus-e-metro-oreRoma05.html?ref=search>

[http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma\\_lido\\_guasti\\_ritardi\\_risse\\_interviene\\_polizia-1868202.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/roma_lido_guasti_ritardi_risse_interviene_polizia-1868202.html)

[http://www.repubblica.it/cronaca/2016/08/04/news/trucchi\\_su\\_appalti\\_e\\_acquisti\\_per\\_favorire\\_i\\_soliti\\_noti\\_cantone\\_dossier\\_su\\_l\\_crac\\_atac-145334233/?ref=search](http://www.repubblica.it/cronaca/2016/08/04/news/trucchi_su_appalti_e_acquisti_per_favorire_i_soliti_noti_cantone_dossier_su_l_crac_atac-145334233/?ref=search)

[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_ok\\_giunta\\_finanziamenti\\_minenna-1908116.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_ok_giunta_finanziamenti_minenna-1908116.html)

[http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/08/08/news/roma\\_bltz\\_in\\_deposito\\_atac\\_di\\_meleo\\_e\\_stefa\\_no\\_su\\_100\\_vett\\_ure\\_35\\_rientrate\\_per\\_guasto\\_chiariscano\\_i\\_dirigenti\\_di\\_super-145596733/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/08/08/news/roma_bltz_in_deposito_atac_di_meleo_e_stefa_no_su_100_vett_ure_35_rientrate_per_guasto_chiariscano_i_dirigenti_di_super-145596733/?ref=search)

[http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac\\_ok\\_giunta\\_finanziamenti\\_minenna-1908116.html](http://www.ilmessaggero.it/roma/campidoglio/atac_ok_giunta_finanziamenti_minenna-1908116.html)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/08/31/rettighieri-contro-la-giunta-ingerenze-sul-personaleRoma04.html?ref=search>

[http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/09/01/news/roma\\_si\\_dimette\\_il\\_dg\\_dell\\_atac\\_rettighieri-147008029/?ref=search](http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/09/01/news/roma_si_dimette_il_dg_dell_atac_rettighieri-147008029/?ref=search)

[http://roma.corriere.it/notizie/politica/16\\_settembre\\_02/atac-sara-manuel-fantasia-nuovo-amministratore-unico-0894c264-712e-11e6-82b3-437d6c137c18.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/politica/16_settembre_02/atac-sara-manuel-fantasia-nuovo-amministratore-unico-0894c264-712e-11e6-82b3-437d6c137c18.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_agosto\\_18/giovedì-nero-autobus-mezzi-rotte-cancellate-due-linee-f6de0a4e-6575-11e6-98cd-57efaec1056d.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_agosto_18/giovedì-nero-autobus-mezzi-rotte-cancellate-due-linee-f6de0a4e-6575-11e6-98cd-57efaec1056d.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_settembre\\_05/bus-tram-atac-rimodula-servizio-sulla-base-mezzi-disponibili-3e4587e6-7335-11e6-8697-4ca4df3f7e63.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_settembre_05/bus-tram-atac-rimodula-servizio-sulla-base-mezzi-disponibili-3e4587e6-7335-11e6-8697-4ca4df3f7e63.shtml)

[http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_settembre\\_25/autobus-atac-fiamme-salario-nessun-ferito-ma-quarto-4-mesi-c18d1f72-82f0-11e6-879e-4c7914542a03.shtml](http://roma.corriere.it/notizie/cronaca/16_settembre_25/autobus-atac-fiamme-salario-nessun-ferito-ma-quarto-4-mesi-c18d1f72-82f0-11e6-879e-4c7914542a03.shtml)

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2016/09/18/bus-record-di-incidenti-oltre-mille-in-tre-mesi-vecchiRoma04.html?ref=search>