

Proposta per migliorare il servizio del Tpl romano: lo studio dei dati di domanda ed offerta nel servizio

Come già dimostrato in passato, in un progetto depositato in azienda con altri colleghi, **il contratto di servizio** pone come unico e irrinunciabile obiettivo il **monte chilometri** che ogni anno Atac deve percorrere nella prestazione del servizio del trasporto pubblico capitolino.

Ovviamente, il totale riguarda la somma tra servizio su superficie e servizio metro-ferro.

- Come da tabella sotto, tuttavia, **il metro-ferro**, raggiunto un determinato chilometraggio, non poté aumentare la sua produttività per via della sua rigida infrastruttura.

Tav. 3 – Corrispettivi medi, km annui e obiettivi di incremento per gli anni di durata del Contratto di servizio tra Comune di Roma – Metro - Atac

Anno	Obiettivo incremento rispetto 2004 Treni-km annui di servizio	Totale Treni km (base+incremento)	Corrispet./km medio (Euro/km)*	valore del recupero di efficienza (= X)
2005	0	5.450.000	9,174	-
2006	200.000	5.650.000	8,850	0,0354
2007	250.000	5.700.000	8,772	0,0088
2008	500.000	5.950.000	8,403	0,0420
2009	500.000	5.950.000	8,403	0,0000
2010	500.000	5.950.000	8,403	0,0000
2011	500.000	5.950.000	8,403	0,0000

- **La superficie**, invece, che aveva un potenziale diverso, grazie alla capillarità della rete stradale, raggiunto un monte chilometri, cominciò a non garantire più lo stesso obiettivo, per via di **tante variabili** che andremo ad elencare.

Tav. 4 – Corrispettivi medi, km annui di servizio e obiettivi di incremento per gli anni di durata del Contratto di servizio tra Comune di Roma – Trambus - Atac

Anno	Obiettivo incremento su 2004 (Vett.-Km annue di servizio)	Vetture-km totali annue	Corrispettivo/km medio (Euro/km)* Medio	valore del recupero di efficienza (= X)
2005	450.000	112.950.000	1,771	-
2006	1.450.000	113.950.000	1,755	0,009
2007	2.550.000	115.050.000	1,738	0,010
2008	3.650.000	116.150.000	1,722	0,009
2009	4.750.000	117.250.000	1,706	0,009
2010	5.850.000	118.350.000	1,690	0,009
2011	7.000.000	119.500.000	1,673	0,010



- **La prima variabile incisiva che determinò l'abbassamento della soglia dell'obiettivo km è stato il mancato turn over.**

Per esempio, già tra il biennio 06-07 e 08-09, ci furono circa 300 cessazioni di lavoro, gran parte per il personale viaggiante. La prima tabella riguarda un estratto della società Trambus. Nella seconda tabella, invece, le risorse umane sono comprese con tutto il gruppo Atac, superficie e metro-ferro.

ATAC S.p.A. Descrizione	Forza effettiva al 31/12/2008				Assunzioni	Cessazioni	Assunzioni risorse Trb Electric-Engineering	Correttivo per passaggi di categoria (*)	Spin - Off Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (**)	Forza effettiva al 31/12/2009
	ATAC S.p.a.	Trambus S.p.a.	Met.Ro. S.p.a.	Totale						ATAC S.p.a.
Dirigenti (***)	33	32	28	93	18	10		2	9	94
Quadri	89	54	107	250	10	22		33	30	241
Impiegati	819	803	326	1.948	229	106	7	90	254	1.914
Operai, Autisti e altre categorie	722	7.651	2.197	10.570	567	301	14	(125)	17	10.708
Totale	1.663	8.540	2.658	12.861	824	439	21	-	310	12.957

(*) La classificazione per categoria della forza al 31/12/2009 risente non solo dell'effetto turnover ma anche dei passaggi interni; in particolare si rilevano:

- passaggi dalla categoria operai alla categoria impiegati in funzione di esigenze organizzative/tecniche

- passaggi dalla categoria impiegati a quadri e dirigenti per effetto di nomine

(**) Cessione ramo di azienda Agenzia Roma Servizi per la Mobilità

(***) Nei dirigenti sono ricompresi i giornalisti Capo Redattore.

Dall'estratto del bilancio del 2008, già una nota a bilancio denunciava una gestione risorse che non copriva l'uscita di dipendenti che maturarono la pensione e, a causa di questo, **il primo comparto andato in difficoltà fu proprio quello del personale viaggiante**.

La tabella sottostante indica il risultato finale raggiunto.

Tipologia	Vett/Km
Metropolitane (linee A e B)	37.574.339
Superficie (bus, tram, filobus, bus elettrici)	112.741.024

Estratto bilancio 2008

Tipologia	2013	2012
	Vett/Km	Vett/Km
Metropolitane (linee A e B)	41.500.241	38.990.441
Superficie (bus, tram, filobus, bus elettrici)	99.800.747	106.176.969

Estratto bilancio 2013

CAMBIA-MENTI M410

Sede Legale: Via Alessandro Minuziano 47 – 00128 ROMA – Fax: 0694805262
 mail to: cambiamentim410@gmail.com – pec: cambiamentim410@pec.libero.it



Tipologia	2015 Vett/Km	2014 Vett/Km
Metropolitane (linee A, B e C)	41.910.297 ⁽¹⁾	40.139.921
Superficie (bus, tram, filobus, bus elettrici)	93.412.875	97.593.829
Totale produzione per Roma Capitale	135.323.172	137.733.750
Ferrovie regionali	15.013.888	16.029.528
Totale produzione TPL e Regionale	150.337.060	153.763.278
Produzioni speciali	16.325	17.005
Totale produzione gestita	150.353.385	153.780.283

⁽¹⁾ al netto dei servizi giubilari

Estratto bilancio 2015.

Come già avevamo anticipato, il problema principale è stata la riduzione del personale viaggiante, che ha comportato i risultati elencati.

Forza media	2007	2006	Δ
Dirigenti	34	31	3
Quadri	52	49	3
Impiegati	623	610	13
Operai/Autisti	7.953	8.002	-49
TOTALE	8.662	8.692	-30

Estratto bilancio Trambus 2007

Categoria	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	7	42	49
Impiegati	614	836	1.450
Esercizio Superficie	225	5.592	5.817
Esercizio Metroferro	354	978	1.332
Operai Superficie	-	879	879
Operai Metro	2	785	787
Addetti Servizi Ausiliari Mobilità	162	486	648
Addetti Supporto Esercizio	39	589	628
Totale Azienda	1.403	10.187	11.590

Estratto azienda trasparente sito ufficiale Atac 2017.

In sostanza, una generazione di operatori di esercizio andò in pensione.

Da quel momento si è sviluppato un problema rilevante fino ai nostri giorni.

Se nel 2008 operavano 7000 autisti, nel 2015 la quota è scesa fino a 5800, con un parziale blocco del ricambio generazionale (eccezione fatta per qualche inserimento di giovani autisti il cui numero si aggirava intorno alle centinaia).

CAMBIA-MENTI M410

Sede Legale: Via Alessandro Minuziano 47 – 00128 ROMA – Fax: 0694805262
 mail to: cambiamentim410@gmail.com – pec: cambiamentim410@pec.libero.it



Mentre nel metro-ferro più di un concorso interno suppliva alla domanda di macchinisti, nella superficie la penuria del personale viaggiante non veniva presa in considerazione. Addirittura altri concorsi interni dedicati a figure che non riguardavano gli operatori d'esercizio consentirono la "migrazione" verso mansioni che provocavano un'ulteriore insufficienza di personale viaggiante, fino a fare diventare la situazione cronica e senza soluzione.

Con queste sciagurate politiche, abbiamo oggi un personale viaggiante continuamente sotto stress e soggetto a malattie e a malattie professionali, sempre particolarmente preso di mira.

Palese che per continuare a garantire uno standard chilometrico accettabile, non è bastato aumentare la produttività chilometrica pro capite.

- **Un'altra variabile che ha inciso negativamente sul TPL romano è stato l'invecchiamento precoce del parco circolante** che, insieme alla risorse minime del personale viaggiante, ha contribuito a provocare perdite di migliaia di chilometri, con la ricaduta sulla qualità del servizio, ormai inesistente, che l'azienda capitolina offre.

- Inoltre, sempre per garantire i chilometri, sono state elaborate **tabelle di marcia che non possono facilmente essere rispettate (terza variabile negativa).** Molto spesso, infatti, il tempo di percorrenza prescritto dall'azienda è identico e invariato in qualsiasi momento della giornata, non tenendo conto del fatto che, in una città come Roma, ci siano orari congestionati ed orari dove il traffico è più o meno intenso.
Quindi si creano tabelle "false" o inattendibili sul piano fattuale, perchè, come da contratto di servizio, i chilometri persi per "causa di forza maggiore" - il traffico è una di queste cause - sono motivo di rimborso che Atac ogni anno ottiene dal comune di Roma.
E guarda caso, ogni anno, il comune rimborsa ad Atac un valore quasi identico che si aggira intorno ai 3,5 – 4 mln di Km, senza mai averli effettuati. Per fare un calcolo approssimativo, quanto meno indicativo, il comune di Roma ha rimborsato ad Atac fino ad adesso circa 50 – 60 mln di Km, quasi i 2/3 del contratto di superficie di oggi!

Dopo quasi tredici anni, da quando è entrato in vigore il contratto chilometrico, l'esperienza ci porta a dire che perseguire la quantità di offerta non porta nessun vantaggio ma solo costi, assenza di qualità, associata ad altre conseguenze disastrose e, quindi, a una diminuzione della domanda a vantaggio della domanda privata.

Associare la quantità alla qualità è il più grande errore che possiamo commettere e, proprio nelle condizioni in cui versa l'azienda capitolina, fare di necessità virtù è una regola che dovremmo seguire con decisione.

Già con l'amministrazione Marino, c'è stata una riorganizzazione delle linee, continuata in parte anche da questa amministrazione, riorganizzazione che, in realtà, è consistita, poi, nel taglio netto di parte del servizio, per mancanza di materiale "agibile" e confortevole per il servizio stesso. Questa la realtà delle cose.

La motivazione di questa scelta è stata, in via ufficiale, una constatazione dell'indebolimento della domanda in alcune zone, mentre si doveva rafforzare l'offerta in altre.

Ma per arrivare a certe conclusioni, con quali studi e quali riscontri si è deciso di fare queste operazioni? **Se neanche la vendita dei biglietti, altro annoso problema, ha potuto dare un riscontro certo, come si è arrivati a decidere di togliere offerta senza sapere come agisce il flusso della domanda?**

Basandosi sulla vendita dei biglietti, il riscontro è quasi impossibile, dato che tra l'incasso e i passeggeri trasportati c'è una differenza macroscopica.

CAMBIA-MENTI M410

Sede Legale: Via Alessandro Minuziano 47 – 00128 ROMA – Fax: 0694805262
mail to: cambiamentim410@gmail.com – pec: cambiamentim410@pec.libero.it



<http://agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=setto> HYPERLINK
["http://agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=setto&id_setto=8Almeno"](http://agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=setto&id_setto=8Almeno) HYPERLINK
["http://agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=setto&id_setto=8Almeno"](http://agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=setto&id_setto=8Almeno) HYPERLINK

Questi sono i dati dell'agenzia di Roma Capitale aggiornati al 2016.

Se confrontiamo il dato del bilancio di Atac, l'unico dato certo è una preoccupante evasione tariffaria, che ormai si registra da anni. Nel 2014 Atac ha trasportato circa un miliardo e trecento milioni di passeggeri, mentre ha incassato circa 390 milioni di euro.

Titoli Metrebus	2015		2014		Differenze	
	Quantità (n°titoli)	Importo (euro)	Quantità (n°titoli)	Importo (euro)	Quantità (n°titoli)	Importo (euro)
B.I.T.	89.126.059	133.689.089	94.798.117	142.197.176	(5.672.058)	(8.508.087)
B.I.G.	271.968	1.631.808	2.312.625	13.875.750	(2.040.657)	(12.243.942)
B.T.I	50.549	834.059	502.292	8.287.818	(451.743)	(7.453.760)
C.I.S.	270.428	6.490.272	290.471	6.971.304	(20.043)	(481.032)
Mensili metrebus Roma	2.117.169	72.422.788	2.332.086	79.839.526	(214.917)	(7.416.738)
Annuali metrebus Roma	250.456	52.369.370	257.233	53.478.097	(6.777)	(1.108.727)
Biglietto 24H	1.249.722	8.748.054			1.249.722	8.748.054
Biglietto 48H	295.121	3.689.013			295.121	3.689.013
Biglietto 72H	362.278	6.521.004			362.278	6.521.004
Pacchetti Titoli Viaggio	2	200.000			2	200.000
B.I.R.G.	1.594.280	16.534.715	1.717.179	17.793.044	(122.899)	(1.258.329)
B.T.R.	612	14.342	1.144	26.467	(532)	(12.124)
C.I.R.S.	20.938	682.740	19.836	699.207	1.102	(16.467)
Mensili metrebus Lazio	687.105	40.720.810	720.104	42.177.174	(32.999)	(1.456.364)
Annuali metrebus Lazio	63.475	22.659.781	55.214	19.888.371	8.261	2.771.411
Titoli agevolati Regione Lazio (ex under 30)	29.361	5.858.435	41.751	4.450.640	(12.390)	1.407.795
Cambi percorsi	-	-	-	34.269	-	(34.269)
Resi	-	(33.221)	-	-	-	(33.221)
Supporti Card èRoma	89.093	267.279	218.154	654.462	(129.061)	(387.183)
Totale	96.478.616	373.300.336	103.266.206	390.373.303	(6.787.590)	(17.072.967)

Aldilà degli altri elementi che potrebbero indicare gli errori macroscopici commessi in passato, la questione è che si è comunque continuato a dare un servizio in base a un obiettivo da raggiungere come monte km, non avendo in mano il potenziale necessario per perseguirlo.

Tutto questo disservizio si è riversato sul personale viaggiante che, come abbiamo già detto, vive una situazione paradossale, dove viene spremuto proprio per raggiungere e garantire un servizio senza gli strumenti necessari.

A proposito di strumenti necessari - parliamo di mezzi per il trasporto, ovvero autobus, filobus, tram e metro - l'età media degli autobus si aggira intorno ai dieci anni, per i tram addirittura trenta, e per i treni metropolitani tredici. - Fonte *agenzia della mobilità, anno 2014* (https://www.comune.roma.it/resources/cms/documents/La_mobilita_a_Roma.pdf).

Insomma senza lo strumento agibile e funzionante, l'operatore può fare molto poco in termini di efficienza e di miglioramento del servizio; anzi, più gli anni avanzano, più la vetustà del parco circolante diventa cronica.

CAMBIA-MENTI M410

Sede Legale: Via Alessandro Minuziano 47 – 00128 ROMA – Fax: 0694805262
mail to: cambiamentim410@gmail.com – pec: cambiamentim410@pec.libero.it



LA NOSTRA PROPOSTA:

1- L'AUTOCENSIMENTO.

Proprio per la mancanza di investimenti, almeno per ora, e per il parco veicoli più vetusto d'Europa, (Fonti bilancio Atac, Agenzia della mobilità, dati Istat), l'obiettivo km non è più percorribile, anche se non lo era già in passato.

La qualità potrebbe risultare un'ottima soluzione per ricominciare a dare un servizio che, addirittura, se ben gestito, raggiungerebbe buoni livelli di efficienza nel tempo.

Come ampiamente già descritto, la riorganizzazione delle linee effettuate in passato è solo il risultato di un **taglio indiscriminato del servizio**, senza logica e, soprattutto, senza un criterio fondato su dati certi.

Il taglio del servizio è dovuto alla mancanza di materiale idoneo a prestarlo, come descritto dalle relazioni annuali dell'Istat, dell'Agenzia della Mobilità e di Atac stessa, ed è chiaramente causato anche da una diminuzione degli investimenti su scala nazionale su un comparto molto importante come il trasporto pubblico, che rientra tra i servizi pubblici essenziali.

Stiamo entrando nel momento più difficile della esistenza di ATAC Spa. Il concordato e, di conseguenza, il piano industriale che sarà presentato, produrrà significative modifiche in senso di **aumento della produzione e un auspicabile rientro massiccio dell'evasione tariffaria**. Questi i due punti cardine per aiutare le casse aziendali disastrose.

Innanzitutto, la nostra volontà sarebbe quella di invitare i viaggiatori ad indicare il viaggio che ognuno compie ogni giorno con i mezzi pubblici, considerando anche che, secondo i dati Istat, il pendolarismo interno regionale viene assorbito, nella gran parte, dalla capitale.

Puntare sull'auto-censimento potrebbe dare un nuovo strumento del tutto inedito nel panorama nazionale ed internazionale del trasporto pubblico.

Con una massiccia pubblicità istituzionale, si dovrebbe creare una pagina sul sito del Comune, di Atac, e se si trovasse un accordo almeno su questo, anche della Regione, dove ogni viaggiatore-utente del trasporto pubblico, si iscrive con il proprio nome e cognome, età, quale mezzi usa, il numero delle linee, l'orario, la partenza e la destinazione, ANDATA E RITORNO.

Con questi dati ovvero con altri metodi di ricerca da valutare, potremmo **studiare i flussi del pendolarismo, orario per orario, linea per linea, e anche se la percentualità previsionale di chi userà queste pagine per raccontare se stessi, potrebbe non superare il 60-70% dell'utenza reale, avremmo un dato sicuro sul quale offrire un servizio diverso rispetto a quello che viene offerto oggi.**

A una domanda specifica di trasporto, si offrirebbe un servizio specifico, consentendo di rispettare gli orari, creando quell'INTERMODALITA' che Roma e la Regione Lazio non hanno mai conosciuto del tutto.

Sullo studio del flusso degli utenti, potremmo avere linea per linea, orario per orario, la domanda specifica: per esempio, sulla linea 81, potremmo avere le punte e il calo in modo specifico, in qualunque giorno della settimana, festivi compresi.

CAMBIA-MENTI M410

Sede Legale: Via Alessandro Minuziano 47 – 00128 ROMA – Fax: 0694805262
mail to: cambiamentim410@gmail.com – pec: cambiamentim410@pec.libero.it



A proposito di festivi, rimane del tutto inconcepibile come non si sfrutti il turismo in una delle città più visitate al mondo, dove alla presenza di circa quaranta milioni di visitatori, (fonte Ebtl, Ente bilaterale turismo Regione Lazio) riusciamo solo ad ottenere una vendita di biglietti turistici, b.t.i. e c.i.s, che si aggira sui dieci milioni di euro - Tabella sotto.

Titoli Metrebus	2015		2014		Differenze	
	Quantità (n°titoli)	Importo (euro)	Quantità (n°titoli)	Importo (euro)	Quantità (n°titoli)	Importo (euro)
B.I.T.	89.126.059	133.689.089	94.798.117	142.197.176	(5.672.058)	(8.508.087)
B.I.G.	271.968	1.631.808	2.312.625	13.875.750	(2.040.657)	(12.243.942)
B.T.I	50.549	834.059	502.292	8.287.818	(451.743)	(7.453.760)
C.I.S.	270.428	6.490.272	290.471	6.971.304	(20.043)	(481.032)
Mensili metrebus Roma	2.117.169	72.422.788	2.332.086	79.839.526	(214.917)	(7.416.738)
Annuali metrebus Roma	250.456	52.369.370	257.233	53.478.097	(6.777)	(1.108.727)
Biglietto 24H	1.249.722	8.748.054			1.249.722	8.748.054
Biglietto 48H	295.121	3.689.013			295.121	3.689.013
Biglietto 72H	362.278	6.521.004			362.278	6.521.004
Pacchetti Titoli Viaggio	2	200.000			2	200.000
B.I.R.G.	1.594.280	16.534.715	1.717.179	17.793.044	(122.899)	(1.258.329)
B.T.R.	612	14.342	1.144	26.467	(532)	(12.124)
C.I.R.S.	20.938	682.740	19.836	699.207	1.102	(16.467)
Mensili metrebus Lazio	687.105	40.720.810	720.104	42.177.174	(32.999)	(1.456.364)
Annuali metrebus Lazio	63.475	22.659.781	55.214	19.888.371	8.261	2.771.411
Titoli agevolati Regione Lazio (ex under 30)	29.361	5.858.435	41.751	4.450.640	(12.390)	1.407.795
Cambi percorsi	-	-	-	34.269	-	(34.269)
Resi	-	(33.221)	-	-	-	(33.221)
Supporti Card éRoma	89.093	267.279	218.154	654.462	(129.061)	(387.183)
Totale	96.478.616	373.300.336	103.266.206	390.373.303	(6.787.590)	(17.072.967)

Inoltre, un incentivo a lavorare nei giorni festivi, dopo anni di accordi capestri e al ribasso, potrebbe portare nelle casse di Atac soldi mai del tutto ricercati, per via delle riduzioni importanti nei giorni festivi. **Una sterzata alla politica gestionale di Atac darebbe nuova fiducia a un comparto spremuto fino all'eccesso, il quale vive anni di abbandono provocando un lacerante mancato senso d'appartenenza.**

2- EVASIONE TARIFFARIA.

L'auto-censimento produrrebbe un'altra importante conseguenza, perchè, con quei flussi precisi, potremmo avere una chiara e netta visione dell'evasione tariffaria. Quando su una linea specifica abbiamo un numero di utenza abbastanza attendibile, con la vendita dei biglietti effettuata dagli esercizi autorizzati lungo il percorso della linea prescelta, incrociando i dati, presenze e vendite, potremmo avere dati certi e tangibili. Conseguentemente, con questo sistema, quello che in passato è stato conosciuto col nome di **bigliettazione parallela** non potrebbe avere vita facile, appunto grazie all'auto-censimento e ai biglietti venduti.

Autore O.S. Cambia-Menti M-410

CAMBIA-MENTI M410

Sede Legale: Via Alessandro Minuziano 47 – 00128 ROMA – Fax: 0694805262
 mail to: cambiamentim410@gmail.com – pec: cambiamentim410@pec.libero.it