

# Davvero ATAC è in crisi perché in troppi non pagano il biglietto?

Scheda a cura di Potere al Popolo Roma

Ci sono due modi sostanzialmente in cui un'azienda di trasporto pubblico locale si finanzia: attraverso **finanziamenti pubblici diretti** (che possono venire dallo Stato o dagli enti locali) e attraverso **la vendita di titoli di viaggio** (ce ne sono poi altri minori, tipo la gestione delle strisce blu, ecc., che però incidono poco e su cui non vale la pena soffermarsi).

Il primo è una forma di finanziamento tendenzialmente progressivo, perché attraverso la fiscalità generale grava sui contribuenti proporzionalmente al reddito. **Il secondo invece è fisso, ma ha effetti regressivi, perché grava sugli utenti indipendentemente dalla loro disponibilità economica, pesando di più su quelli con meno disponibilità di reddito che sono anche quelli che tendenzialmente usufruiscono dei mezzi pubblici.**

Anche per questo, oltre agli effetti di utilità generale del trasporto pubblico (decongestionamento del traffico, minore inquinamento, ecc.), i trasferimenti pubblici diretti costituiscono la forma principale di finanziamento delle aziende di trasporto locale.

Nel caso dell'ATAC, nel bilancio del 2016, i **proventi legati alla vendita di titoli erano sotto il 30% delle entrate totali**. Si tratta di un valore inferiore alla soglia minima identificata dal decreto Burlando del '97, che la fissa a un rapporto del 35% (ma simile a quello che si registra in altre città italiane).

Quando quindi si parla di contrastare l'evasione per far aumentare gli introiti, bisogna innanzitutto rilevare che, dato che la maggior parte delle entrate provengono dai finanziamenti pubblici diretti, l'incidenza di queste misure sarebbe comunque molto contenuta. Perché l'aumento dei ricavi possa avere effetti davvero apprezzabili nelle sorti finanziarie delle aziende, si dovrebbe trattare di un'evasione di almeno il 30%, da recuperare interamente.

Certo, dato che a Roma "nessun paga il biglietto", l'impatto allora potrà essere ancora più grande, no? E invece no. Nonostante i luoghi comuni, **secondo le fonti ufficiali l'evasione è molto bassa**: i controlli svolti da ATAC nel 2017 hanno registrato un'evasione del 6%. Dato probabilmente sottostimato, dato che quando si svolgono controlli a tappeto la media sale a oltre il 7%, con picchi del 9% nelle linee di periferia<sup>1</sup>.

Mettiamo anche, con una stima al rialzo, che l'evasione sia del 10% e immaginiamo uno scenario irrealistico in cui venga recuperata per intero attraverso una strenua lotta all'evasione. Le entrate dovute alla vendita dei biglietti aumenterebbero di 1/9 del loro valore, che abbiamo visto corrisponde a poco meno del 30% delle entrate complessive. Si tratterebbe quindi di un **aumento attorno al 3% dei ricavi aziendali**. Ben poco considerato che si parla dello scenario più ottimista.

**Ma ai ricavi andrebbero detratti poi i costi della lotta all'evasione stessa**, destinati ad aumentare esponenzialmente se si vuole ottenere una copertura totale tra tornelli, controllori, bigliettazione, ecc. E oltre al costo economico ci sono anche ricadute sul servizio: è il caso soprattutto del piano che sta implementando la giunta Raggi dei tornelli sugli autobus, cosa che rallenterà ulteriormente un servizio già stremato. Oppure di aggiungere la mansione del controllore (a parità di stipendio!) agli autisti.

In sostanza, conti alla mano, quella della lotta all'evasione è **un'operazione del tutto propagandistica, che non può incidere minimamente sui problemi strutturali di ATAC**. Serve solo a far sfogare la frustrazione degli utenti in termini moralistici, come tipico del M5S, individuando in un comportamento "deviante" il capro espiatorio che nasconde i problemi reali.

Il dato fondamentale infatti è che le entrate legate ai titoli di viaggio sono aumentate progressivamente negli ultimi anni, passando dai 224 mln del 2010 ai 264 mln di oggi, mentre i finanziamenti pubblici stagnano. Fino ad arrivare a coprire quasi il 33% dei ricavi complessivi nel 2021, secondo gli attuali piani dell'azienda. (si vedano i grafici sotto, provenienti dalle analisi di monitoraggio dell'agenzia di controllo dei servizi pubblici di Roma<sup>2</sup>).

<sup>1</sup> i dati provengono dal concordato tra Atac e il tribunale fallimentare, nel capitolo dedicato al recupero dell'evasione tariffaria, pag. 75.

<sup>2</sup> <http://www.agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=news&id=186> In questa stessa nota, con dei calcoli a mio avviso del tutto scorretti, l'Agenzia stima un'evasione di oltre il 30%. Tenterò entro breve di fornire una nota di approfondimento su questo.

