

Il fardello della struttura urbanistica della città, e la carenza delle infrastrutture

Scheda a cura di Potere al Popolo Roma

Vale la pena soffermarsi brevemente sulle condizioni in cui opera ATAC e in cui si troverebbe a operare qualsiasi altra azienda. A partire dal dato urbanistico.

Roma viene spesso definita una città “dispersa”: rispetto a Milano ad esempio ha solo doppio degli abitanti ma ben 7 volte la sua superficie. Non è però solo la bassa densità abitativa, ma anche il modo in cui è organizzata a giustificare questa denominazione. Roma ha assunto sempre più una fisionomia frammentata e dispersa, perdendo anziché guadagnando compattezza spaziale e funzionale, “grazie ad una politica urbanistica orientata a servire gli interessi della speculazione immobiliare”, come scrive il movimento Decide Roma nella sua analisi sul debito del Comune¹.

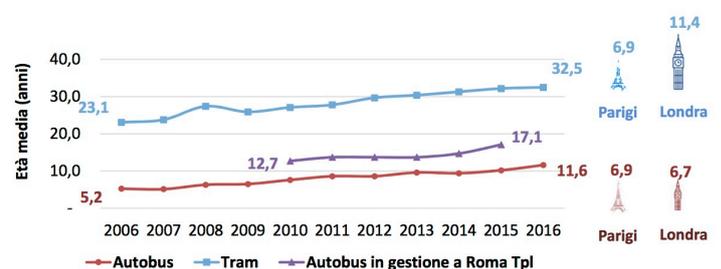
E negli ultimi anni, **con l'aumento del costo delle case e la diminuzione dei salari, molte persone che lavorano e si muovono a Roma vivono però fuori dalla città in cui si riversano ogni giorno.** Come scrive l'Agenzia per il Controllo dei Servizi Pubblici Locali nel suo rapporto annuale del 2015², “nel 1998 il 18% della popolazione abitava fuori dal GRA, nel 2012 il 26%; il pendolarismo dalla provincia tra il 2004 e il 2012 è aumentato del 60%”. Nel frattempo però, prosegue l'Agenzia, “le reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto pubblico sono rimaste sostanzialmente invariate, con conseguente aggravamento dei livelli di congestione e decadimento dei livelli di servizio della rete stradale e del trasporto pubblico, in particolare su gomma”.

Per questo Roma, che ha **la stessa estensione territoriale e metà della popolazione di Milano, Palermo, Genova, Verona, Firenze, Napoli, Torino messe insieme, non ha assolutamente le adeguate infrastrutture, di cui risulta invece “sproporzionalmente sottodotata”.** Questo scrive un approfondito studio dell'ISFORT, da cui “emerge una Capitale sprovvista di rete, infatti la sua consistenza è inferiore di almeno 1.650 km rispetto a quella dell'insieme degli 8 comuni, con 1/3 di disponibilità delle fermate, metà delle autovetture pubbliche e una minor offerta di posti-km”³. Nelle carenze del trasporto pubblico cresce il traffico privato e lo stesso servizio si trova rallentato dai congestionamenti, dato che su 8000 km di strade ce ne sono solo 100 di corsie preferenziali⁴.

ATAC si ritrova a fronteggiare una situazione così critica (a cui andrebbero probabilmente aggiunti altri problemi come quello dello stato del manto

stradale romano) **nelle condizioni di sottofinanziamento che abbiamo descritto nella scheda su “Debito e finanze”. Un sottofinanziamento che ha dei riflessi diretti e molto pesanti sullo stato di salute dei mezzi.** Non è il caso solo di ATAC: a livello nazionale “il trasporto pubblico patisce, infatti, il carico di un parco autobus con un'età media di quasi 12 anni (rispetto ai 7 circa dello standard europeo), di un servizio ferroviario regionale operato con treni che hanno in media 18,6 anni d'età e di reti urbane su

Età media dei veicoli di superficie



¹ Disponibile qui: <http://www.decideroma.com/rapporto>. Si veda in particolare il paragrafo 4.1 “La città dispersa e abusiva”

² <http://www.agenzia.roma.it/documenti/relazioni/253.pdf>

³ “Mobilità e dimensione urbana” di Pieralice e Trepiedi, disponibile qui: http://www.isfort.it/AllegatiNotizie/Report_MobilitaUrbanaCriticit.pdf

⁴ <https://www.comune.roma.it/pcr/it/newsview.page?contentId=NEW109353>. Secondo i dati ACI, a Roma ci sono circa 62 automobili ogni 100 abitanti, un dato alto ma in linea con la media nazionale, che è una delle più alte di Europa. Un dato che però nel 2011, poco prima che la crisi cominciasse a far sentire i suoi effetti, era di 74 ogni cento, mentre la media nazionale era la stessa di oggi.

ferro complessivamente poco capillari”⁵.

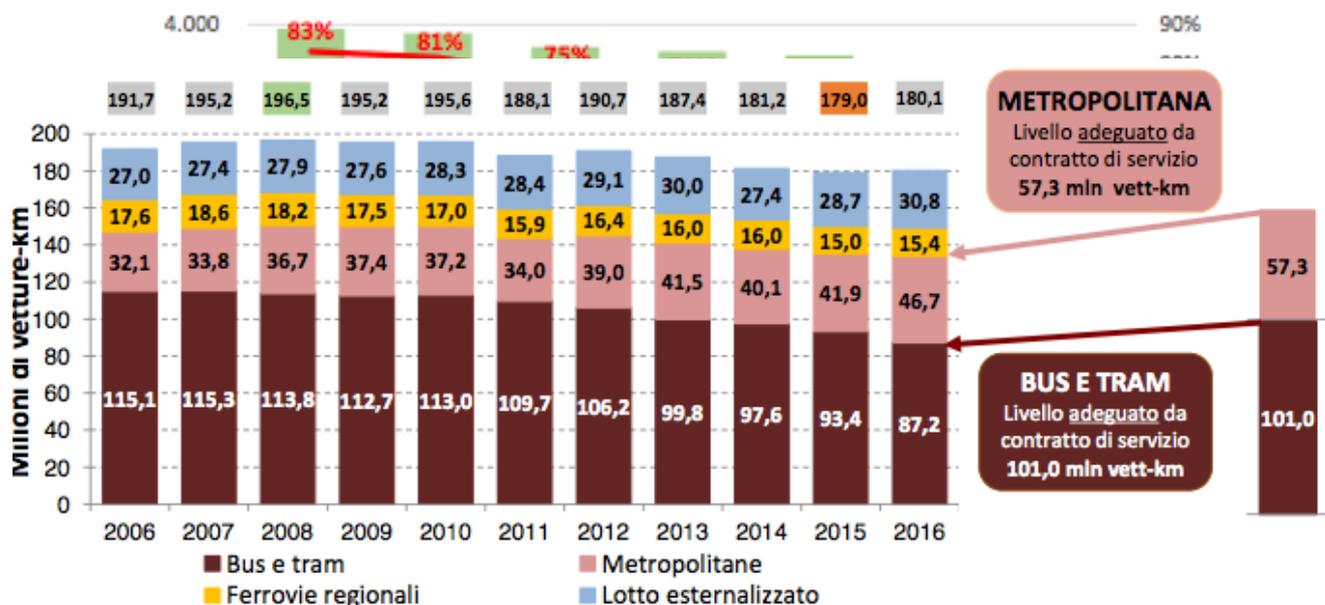
Queste criticità valgono ancor di più per ATAC. Secondo il rapporto annuale 2017 dell’agenzia di controllo, **l’età media dei mezzi di superficie è più che raddoppiata in dieci anni** e supera di gran lunga quella di altre capitali europee. E ricordiamo che a causa della scarsa copertura di metro e treni, gran parte della mobilità a Roma opera attraverso autobus (per dare un’idea: a Londra ci sono 5 km di metro e 46 km di autobus ogni centomila abitanti, a Roma invece ci sono 2 km di metro e 72 km di autobus). Il risultato sono guasti continui e vetture che neanche possono uscire dalle rimesse. Lo si vede nei dati forniti da ATAC⁶ nel documento sul concordato preventivo, che testimonia come all’aumentare dell’età media degli

Tabella 9: Andamento storico della disponibilità del parco mezzi e dell’età media del parco lato Gomma (2010-2017)

Indicatore	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Numero di veicoli disponibili al mattino sul totale in parco mezzi (tasso di disponibilità)	83%	81%	79%	71%	68%	63%	63%	63%
Età media (anni)	7,6	8,6	8,6	9,6	9,4	10,2	11,6	10,7

autobus sia diminuita la percentuale di autobus disponibili al mattino.

E anche dal monitoraggio dell’agenzia di controllo⁷ emerge la **progressiva diminuzione dei mezzi**



circolanti e utilizzati negli ultimi anni. Il risultato è un crollo del servizio di superficie mentre quello sotterraneo è aumentato lievemente solo grazie all’apertura della Metro C. **Un servizio che è arrivato così al di sotto del livello definito adeguato dal contratto di servizio** (e che non è detto sia davvero conforme alle esigenze dei cittadini, anche perché il contratto sono anni che non viene rinnovato).

Nel 2017, mentre la sindaca Raggi si vantava dei risultati finanziari dell’azienda, **la produzione ha continuato a diminuire, questa volta del 3% in meno rispetto all’anno precedente.** Come recita il bilancio dell’ATAC⁸, “le minori percorrenze effettuate (- 15.676.952 vett/km) sono attribuibili essenzialmente alla ridotta disponibilità di mezzi determinata dalla vetustà dei mezzi ed aggravata dalle dinamiche finanziarie dell’azienda che non hanno consentito il pagamento continuativo dei fornitori con conseguenti ricadute in termini di approvvigionamento dei materiali di ricambio, necessari alle riparazioni

⁵ https://www.cdp.it/kdocs/863425/quaderno_02A_web.pdf

⁶ dal già citato concordato tra Atac e il tribunale fallimentare, nel capitolo 2.1, pag. 16.

⁷ <http://www.agenzia.roma.it/home.cfm?nomepagina=news&id=186>

⁸ <http://atac.roma.it/files/doc.asp?r=5879>

ed al mantenimento in efficienza del parco che, malgrado le immissioni di nuovi mezzi, mantiene un'età media elevata." E, secondo fonti giornalistiche, anche il primo semestre 2018 ha segnato un calo analogo nei mezzi di superficie rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente⁹.

In sostanza in un contesto estremamente critico come quello romano, le aziende del trasporto pubblico si sono trovate a operare con mezzi sempre più inadeguati. **Anziché investire e migliorare un servizio di modo da far fronte, e al limite anche risolvere, queste criticità, la strategia è stata quella di provare a galleggiare in mezzo a un mare in tempesta.** A furia di tirarla, la corda si è però spezzata, come dimostrano i 27 autobus andati a fuoco l'anno scorso e un rapporto con l'utenza che si è sempre di più deteriorato¹⁰.

Quali sono gli scenari futuri? Con la legge di Bilancio 2017 sono state stanziare risorse per rinnovare il parco mezzi a livello nazionale. Secondo il già citato studio della Cassa Depositi e Prestiti le risorse messe in campo permetterebbero di abbassare l'età media di soli due anni, portandola a circa 10 anni (la media europea è 7), solo nel 2033! Perché le cose migliorino ci sarebbe bisogno di risorse aggiuntive degli enti locali e finanziamenti privati.

Nel caso di ATAC, il Comune a Gennaio di quest'anno ha previsto **un finanziamento a deficit di 167 milioni di euro per finanziare l'acquisto di altri 600 autobus in tre anni.** Non si trovano stime dirette dell'impatto sull'età media della flotta che potrà avere questa misura, ma il piano industriale presentato da ATAC a Gennaio all'interno della procedura di concordato preventivo sembra tenerlo almeno in parte in considerazione. Lì ci si riferisce a 373 autobus ottenuti tramite finanziamenti di terzi (il Comune, appunto) che porteranno all'abbassamento di un solo anno dell'età media (che arriverebbe a 10.5 anni) del parco mezzi per soli due anni. Già nel 2021 l'età media tornerebbe quella attuale. Gli eventuali altri mezzi forniti dal comune non sarebbero in grado di alterare molto il quadro. Quello su cui punta l'azienda per invertire il trend sono gli investimenti autofinanziati (circa 90 milioni di euro) grazie al taglio dei costi dovuto al nuovo piano industriale, principalmente legati. Questioni su cui il Tribunale di Roma ha sollevato obiezioni, non essendo chiaro "come la società possa far fronte con proprie risorse" a questi investimenti nello stesso "periodo in cui dovrebbero aver luogo i pagamenti ai creditori concorsuali", ma che però alla fine ha accettato. D'altronde questi investimenti sono strategici per la bontà del piano stesso, dato che senza di essi la produzione chilometrica è destinata ulteriormente a calare e, conseguentemente i ricavi (gran parte del finanziamento di ATAC infatti dipende dal contratto di servizio stipulato con il comune, proporzionale ai km effettuati).

Tabella 7: Età media del parco mezzi relativa agli scenari di investimento

Anni di anzianità	2017	2018	2019	2020	2021
Investimenti finanziati da terzi e autofinanziati	10,7	11,5	10,3	8,2	8,4
Investimenti finanziati da terzi	10,7	11,5	10,4	10,5	11,5
Assenza di investimenti	10,7	11,5	12,5	13,5	14,5

Seppur il piano risulti traballante e probabilmente molto ottimista, rischiando di rimanere lettera morta, emerge chiaramente come solo un rilancio degli investimenti possa spezzare la spirale negativa che porta a maggiori costi, minori ricavi e quindi a sempre più difficoltà nel reperire risorse da investire. Anche forzando i limiti di bilancio o rifiutando parte dei debiti accumulati che strozzano la vita dell'azienda e delle istituzioni,

⁹ <http://www.diarioromano.it/trionfale-conferenza-stampa-di-atac-ma-si-dimenticano-di-parlare-dei-bus-di-superficie/>

¹⁰ secondo la già citata nota di quest'anno dell'agenzia di controllo, l'indice di gradimento del servizio di superficie è sceso da 60 ai 43 punti e quello delle metropolitane da 60 a 50 dal 2009 a oggi.