

La crisi dell'Atac - Atac, 10 milioni recuperati con la lotta ai "portoghesi". Giro di vite dell'azienda dei trasporti nei confronti di chi non paga il biglietto. Subito dopo i controlli, aumento del 25% del numero di ticket validati su bus e metro

È bastato rimettere mano ai tornelli per incrementare le fila di chi paga il biglietto di metro e treno. Un'operazione che a fine anno porterà nelle casse di Atac parecchi soldi, circa 8-10 milioni di euro in più. Un giro di vite voluto dall'ad Danilo Broggi su indicazione dell'assessore Guido Improta che hanno stretto le maglie sull'evasione tariffaria portando a casa i primi risultati seri: 161mila validazioni in più al giorno nel periodo febbraio-aprile 2014 (25%). Solo un primo step rispetto al piano complessivo, che prevede di quadruplicare i controllori, dando loro strumenti tecnologicamente avanzati per verbalizzare i trasgressori, come accade per altre compagnie di trasporto pubblico. L'obiettivo è azzerare, o quasi, il numero dei «clienti» che non pagano il biglietto, che oggi riguarderebbe il 15-20 per cento dei passeggeri complessivi. Significa che del miliardo e 300milioni di utenti che ogni anno salgono sui mezzi, circa 250-300milioni di persone non pagano, sottraendo alle casse di Atac e alla collettività, circa 60-70 milioni di euro (considerando abbonamenti, biglietti multipli e giornalieri). Un fiume di denaro che corrisponde al 30 per cento del deficit di esercizio inserito nel progetto di bilancio dell'azienda di Tpl, maturato soprattutto a causa degli interessi sui debiti della società. Insomma, Atac potrebbe stare con i conti quasi a posto se tutti pagassero il biglietto e ovviamente non ci fosse lo spreco che ha contraddistinto le gestioni passate di Atac, con un accumulo di 1,6 miliardi di euro di debito.

CATTIVI MAESTRI

Una brutta abitudine quella di non pagare il ticket, che in Atac non è mai stata combattuta seriamente. Tutt'altro. I controllori si sono sempre più ridotti, fino ad arrivare a una settantina su tutta la città. Operatori in grave difficoltà anche per i mezzi messi a disposizione ormai vetusti e inefficienti. E così, si scopre che ad Arezzo gli evasori sono il 3% del totale, a Brescia salgono al 5%, Bari 6%, Milano 7% (fonte Asstra), percentuale che assesta la media italiana, ma non quella straniera. Fuori dall'Italia, infatti, non si supera il 6% rilevato a Los Angeles (caso raro) e si raggiungono evasioni minime attorno al 2% a Helsinki, fino allo 0,3% di Seattle in Usa, praticamente inesistente.

NUMERI ROMANI

A Roma l'esercito degli scrocconi, come detto, è formato da 2 passeggeri ogni dieci, fino a qualche tempo fa. Nel trimestre novembre-gennaio sui bus capitolini sono state fatte 21.377 multe, con un incremento del 16,2% delle contravvenzioni e una media di 273 verbali al giorno. L'ultimo report che riguarda metro A e B e i treni Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Giardinetti, parla di un incremento delle validazioni da 635.700 pre-implementazione dei tornelli alle attuali 797.000. Il 39% delle validazioni è rappresentato da biglietti (64mila al giorno), in particolare dagli acquisti alle macchinette emettitrici, un effetto ottenuto, secondo l'azienda, proprio dal giro di vite sui tornelli (le stazioni oggetto della modifica sono state 74 e hanno interessato 3.863 varchi) ai quali sono stati sostanzialmente ridotti i tempi d'apertura. Ottimi anche i risultati ottenuti dagli ausiliari del traffico impiegati sui bus con «improvvisate» pure al semaforo rosso. In questo caso, però, la soluzione contro i furbetti del ticket è ancora lontana.

NUOVI PALMARI

Il prossimo passo riguarda l'implemento della dotazione tecnologica, come il palmare, per ottenere un'efficacia maggiore sui controlli e sulle sanzioni. L'idea è di allargare le dotazioni dei mini computer, collegati con le banche dati comunali, per velocizzare la multa e allo stesso tempo verificare in diretta il lavoro dei controllori, gestendo gli interventi sulle linee dove ci sono i maggiori problemi d'evasione tariffaria. Altri risultati, spiegano da Atac, sono stati ottenuti con le 44.000 tessere di libera circolazione

distribuite gratuitamente alle forze dell'ordine (polizia e carabinieri) e «con il coinvolgimento volontario di dirigenti/quadri a supporto della clientela». Ma se su metro e treni, Improta e Broggi pare abbiano trovato la chiave per accendere il virtuosismo, sui bus rimane l'incognita di come fare a convincere il 20 per cento dei clienti a pagare il biglietto.

