



## **Resoconto dell'incontro con ATAC del giorno 09/01/2014**

Presenti:

Per ATAC Danilo Broggi (Amministratore Delegato), Alberto Lanzone (responsabile di linea Roma-Viterbo), Vincenzo Saccà (codirettore del Presidio del Territorio) e Fabrizio Di Staso (Assistenza Clienti)

Per il Comitato Pendolari FRN: Fabrizio Bonanni, Rita Rossi, Tommaso Rosica

Inizio incontro: ore 17:00, sala CDA VI piano via Prenestina

- Il Comitato punta subito l'attenzione sulla messa in sicurezza dei passaggi a livello (PL) sulla linea e sulla installazione delle **barriere**. Tali attività competono alla proprietaria della linea, che è Regione Lazio. Alcuni dati: tra Montebello e Viterbo ci sono 119 PL, dei quali 58 sono pubblici e i restanti (61) sono privati. Dei 58 PL pubblici, 6 sono dotati di sbarre e i restanti (52) sono dotati di Segnalazione Ottico-Acustica (SOA). Si conviene di studiare soluzioni come **sottovia** o **cavalcaferrovia**. Nel frattempo sono stati censiti 5 PL pericolosi (in uno dei quali, purtroppo ha perso la vita un automobilista in transito, a seguito di uno scontro con il treno, lo scorso 2 gennaio ,ndr) sui quali ATAC farà subito una segnalazione alla proprietà per richiedere interventi certi e immediati.
- **A valle del presente incontro e a seguito delle nostre ricorrenti segnalazioni di disservizi, ATAC intende riprendere subito i contatti con la Regione Lazio.**
- Su suggerimento del Comitato, ATAC è disponibile per il **tavolo a 3** (ATAC, Regione Lazio e Comitato Pendolari) e si impegnerà per richiederlo entro breve.
- ATAC intende rivedere il **Contratto di Servizio**: ad esempio, è impensabile imporre un elevato numero di km da percorrere con una infrastruttura non adeguata. Il Comitato ribadisce che subito dopo va modificata la Carta dei Servizi, per tener conto di nuovi livelli di servizio che siano maggiormente misurabili. Quelli attuali sono insufficienti, come più volte evidenziato.
- ATAC ha firmato un accordo con i sindacati per la **selezione e la formazione di personale**, al fine di eliminare il problema delle soppressioni dei treni. Ad ATAC non è consentito assumere nuovo personale (né necessario, visto che ha oltre 10.000 dipendenti), per cui i selezionati saranno reperiti nel personale esistente. Come tempistica, si parla di non meno di due mesi. Si ipotizza quindi la **fine di Marzo** 2014 per il ripristino dei turni serali non coperti e soppressi con il nuovo orario in vigore dal 7 gennaio 2014. Attualmente ci si attesta sull'attesa media di 20-25 minuti (tratta urbana) nella fascia serale feriale. Si prosegue con la soluzione "tampone" di sopprimere con criterio i treni nelle fasce con minore utenza. Il Comitato fa comunque notare che in prima serata da Piazzale Flaminio **si viaggia molto male**.
- ATAC afferma che dei **580 milioni di euro** per il TPL dati a Regione Lazio, **non ha**

**ricevuto niente.**

- Per il problema dei **senzatetto** (che si concorda essere un problema anche a livello sociale), ATAC approfondirà l'argomento. ATAC è stata diverse volte a Grottarossa con gli enti interessati e la Sovrintendenza: è stato risposto che non ci sono i fondi per lo **sgombero** (essendoci anche dei minori, devono intervenire diversi enti sociali a tutela di questi ultimi). Si rileva inoltre la presenza di spazzatura lungo il Viadotto Giubileo del 2000, della ferrovia (in particolare in prossimità della stazione La Celsa) e della via Flaminia.
- A proposito delle stazioni **rimaste chiuse** durante uno sciopero (1 ottobre 2013), si è deciso per il successivo di lasciare i cancelli aperti: purtroppo l'**automazione** (l'apertura comandata da remoto dei cancelli) non è fattibile.
- Su suggerimento del Comitato, sarà approfondita la questione dell'informazione all'utenza in tempo reale, tuttora un grosso difetto della linea. Si cita come esempio il monitor di stazione di Saxa Rubra, che la maggior parte delle volte risulta spento, nonché la presenza sulle pareti di comunicazioni ATAC su fogli A4 ormai obsolete (strappate, rotte), esempio di cattiva negligenza da parte degli stessi operatori (e non solo Saxa Rubra, ndr)
- ATAC comunica che dal **Ministero** è disponibile un fondo per le Regioni per l'**acquisto di materiale rotabile**. Attualmente sono in circolazione 12 convogli Firema (anni '80, di cui uno incidentato e non recuperabile) e 10 convogli Alstom (del 2000). Uno dei 10 convogli Alstom è incidentato e ne è prevista la ricostruzione della cassa. Tra lavoro e collaudo USTIF, si prevede che passi all'incirca un anno. Il Comitato rileva tuttavia che anche nell'estate 2014 (mancano pochi mesi), con molta probabilità, l'utenza sarà costretta a viaggiare con le solite **temperature elevate** all'interno dei treni Firema, la cui assenza anche solo della **ventilazione forzata** è un problema rilevante. Questo per il Comitato è uno dei punti dolenti: le condizioni di viaggio nei mesi caldi sono veramente al limite umano ed è obbligo **MORALE** (oltre che fornire un servizio degno di tal nome) fare qualcosa per alleviare queste sofferenze, **certificate e documentate con foto e video molto esplicativi**.
- A proposito dell'**evasione tariffaria**, si rende noto che in paesi come la Danimarca, per esempio, le stazioni sono sempre aperte (24 ore al giorno) e non ci sono varchi di accesso. L'evasione è intorno allo 0,4%. I controlli sono effettuati **direttamente dalla Polizia**. Questo per sottolineare che la totale assenza di Verificatori a bordo e degli Agenti di stazione, è quantomeno una causa tra le più dominanti che incentiva evasioni tariffarie, danni alle stesse infrastrutture, atti vandalici, aggressioni.
- ATAC sta valutando l'idea di **elevare sanzioni** a proposito dei passaggi a livello, come il passaggio con il segnale indicante l'arrivo del treno o la mancata applicazione del lucchetto nei PL privati.
- ATAC informa che il TPL è un servizio "sociale": il costo del **titolo di viaggio** ne ricopre il costo per una piccola parte: il 30% è a carico di ATAC, il 70% dello Stato. Tuttavia il Comitato sottolinea la frustrazione del **viaggiatore onesto che paga** (spesso e volentieri da anni) un abbonamento annuale al Trasporto Pubblico.
- Il Comitato ribadisce che, a fronte di un pagamento, (bit, abbonamento annuale o mensile che sia) si abbia un **SERVIZIO** quantomeno dignitoso in una città come Roma, per cui ATAC deve fare il possibile per riconquistarsi la fiducia da parte degli utenti.

Termine incontro: ore 18:30 circa.