

La mano visibile



ALESSANDRO DE NICOLA

## SALGA A BORDO LA CONCORRENZA

Qualche lettore forse ricorderà la simpatica parodia musicale "Aggiungi un posto all'Atac" della Sora Cesira, che metteva alla berlina l'inguardabile parentopoli in promozioni e assunzioni. Da allora non si sa se l'ingresso di amici e parenti sia diminuito. È invece fuor di dubbio che, nonostante l'azienda abbia accumulato enormi perdite a fronte di una qualità del servizio molto bassa, la Giunta abbia esteso i contratti "di emergenza" fino a fine 2022.

*pagina 16 →*

La mano visibile

ALESSANDRO DE NICOLA



## SOLO GARE E CONCORRENZA POSSONO REGALARE AI ROMANI TRASPORTI PUBBLICI EFFICIENTI

**Q**ualche lettore forse ricorderà la simpatica parodia musicale "Aggiungi un posto all'Atac" della Sora Cesira, risalente al 2011 e che metteva alla berlina lo scandalo del momento, un'inguardabile parentopoli in promozioni e assunzioni. Da allora non si sa se l'ingresso di amici e parenti sia significativamente diminuito. È invece fuor di dubbio che, nonostante l'azienda abbia accumulato enormi perdite a fronte di una qualità del servizio molto bassa, la Giunta capitolina abbia esteso i contratti "di emergenza" per il servizio di trasporto pubblico locale e di gestione dei parcheggi fino al 31 dicembre 2022. La proroga è stata concessa in attesa del rinnovo del contratto di servizio a lungo termine che dovrebbe avvenire entro il prossimo 30 settembre in teoria dopo una gara, ma le intenzioni del Comune sono ancora oscure né nessuno sembra attivarsi per preparare la procedura d'asta. La storia di Atac è contrassegnata da vicende negative che a volte sfiorano il grottesco. Naturalmente la più tragicomica è quella dei 250 autobus

flambée degli ultimi cinque anni («Roma è l'unico posto al mondo dove se si sente un'esplosione non si pensa all'Isis ma all'Atac»), anche se non la peggiore per contribuenti e utenti. Dal 2016 al luglio 2021 sono saltate quasi 3 milioni di corse e si sono registrati 927 mila guasti ai mezzi: d'altronde, l'età media della flotta è scesa solo nel 2020 al già considerevole numero di 9,8 anni dai 12,6 del 2019 (e, probabilmente, vista la diminuzione di corse causate dai lockdown, ci si è liberati di un po' di bus vetusti oltre a comprarne di nuovi). Nel 2019, ultimo anno pre-Covid (che senza dubbio ha sconvolto ovunque l'operatività del trasporto pubblico locale), Atac ha offerto il 17% in meno dei servizi di superficie previsti nel contratto, il che spiega code, affollamenti e imprecazioni dei passeggeri. I posti-km, ossia il numero di posti offerti agli utenti dai mezzi di trasporto pubblico, sono calati dal 2015 al 2019 da 7.300 a 6.883. Per fare un paragone veloce, a Milano erano 15.850. Peraltro, con i costi del personale che nel 2019 hanno raggiunto il 57% delle uscite, soldi per investimenti era difficile trovarne. Infine, grazie anche a tassi

di assenteismo molto alti (il 12%, con comici picchi a Natale o durante gli Europei di calcio), in undici anni l'azienda si è mangiata 9 miliardi di euro tra contributi pubblici e perdite, una cifra inaudita in qualsiasi città d'Europa. Dulcis in fundo, nel 2019 Roma era la città

più congestionata d'Italia e nel 2018 la seconda al mondo (!).

Possiamo fermarci qui. Con simili dati non c'è dubbio che una qualsiasi altra azienda sarebbe fallita e la dirigenza mandata a casa, cosa che, nonostante il concordato preventivo cui è sottoposta l'Atac e che le consente di ritardare il pagamento dei debiti, non è avvenuta. La soluzione semplice sarebbe quella di mettere a gara il servizio, contando sugli effetti positivi della concorrenza. D'altronde, nell'Urbe, esiste un altro concessionario, Roma Tpl (gestore delle linee periferiche aggiudicatosi la gara vari anni fa) che ha tutti indicatori migliori di Atac: costi operativi, qualità del servizio, soddisfazione degli utenti. I benefici della competizione son dietro l'angolo.

In effetti la sfida economica più importante del governo Draghi si giocherà proprio sul terreno della concorrenza. A dicembre 2021 è stato approvato dall'esecutivo un disegno di legge per l'attuazione della legge annuale sulla concorrenza preparata a seguito delle raccomandazioni dell'Autorità Antitrust. Una parte importante di quel provvedimento riguarda non a caso i servizi pubblici locali. Nel Ddl si prevede una netta separazione tra le funzioni gestorie degli enti locali e quelle regolatorie e già questo è un bel passo in avanti viste le frequenti commistioni tra controllore e controllato. Gli affidamenti diretti saranno eccezioni alla regola motivate da necessità imprescindibili (in poche parole di

norma tutto viene messo a gara) e si prevedono incentivi per evitare la polverizzazione dei servizi pubblici. Dovrebbe pure attuarsi una piena trasparenza sulla qualità del servizio, i costi, il livello degli investimenti e il contenuto dei contratti con i concessionari.

Il trasporto pubblico locale è oggetto di particolare attenzione, con obblighi per le Regioni a statuto ordinario di attestare l'effettuazione delle aste per l'assegnazione e la coerenza dei bandi con le regole stabilite dall'Autorità dei Trasporti. In caso di violazioni sono addirittura previsti poteri sostitutivi del Ministero e sanzioni (da attuarsi nel momento dell'allocazione dei fondi pubblici), misure la cui mancanza si fa sentire in numerosi ambiti di

funzionamento della pubblica amministrazione.

Non manca infine un capitolo sui trasporti pubblici non di linea (i taxi e gli Ncc per intenderci) dove l'obiettivo è una maggiore concorrenza che tenga conto delle esigenze dei consumatori e dell'evolversi della tecnologia.

Se il governo riuscirà a tener duro contro lobby ed enti locali (che naturalmente, un po' come John Belushi in *The Blues Brothers*, pur di frenare la riforma lamentano che sia crollata la casa, ci sia stato un terremoto, una tremenda inondazione, le cavallette...) le cose potrebbero cambiare anche per i romani. Altrimenti si dovranno rassegnare al fatto che - come per i diamanti - una Atac è per sempre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA