

Il buco ATAC peggiora, ma è possibile chiuderlo

Di Andrea Giuricin

ATAC, l'azienda di trasporto pubblico gestita dal Comune di Roma, ha finalmente pubblicato il bilancio relativo all'anno 2017.

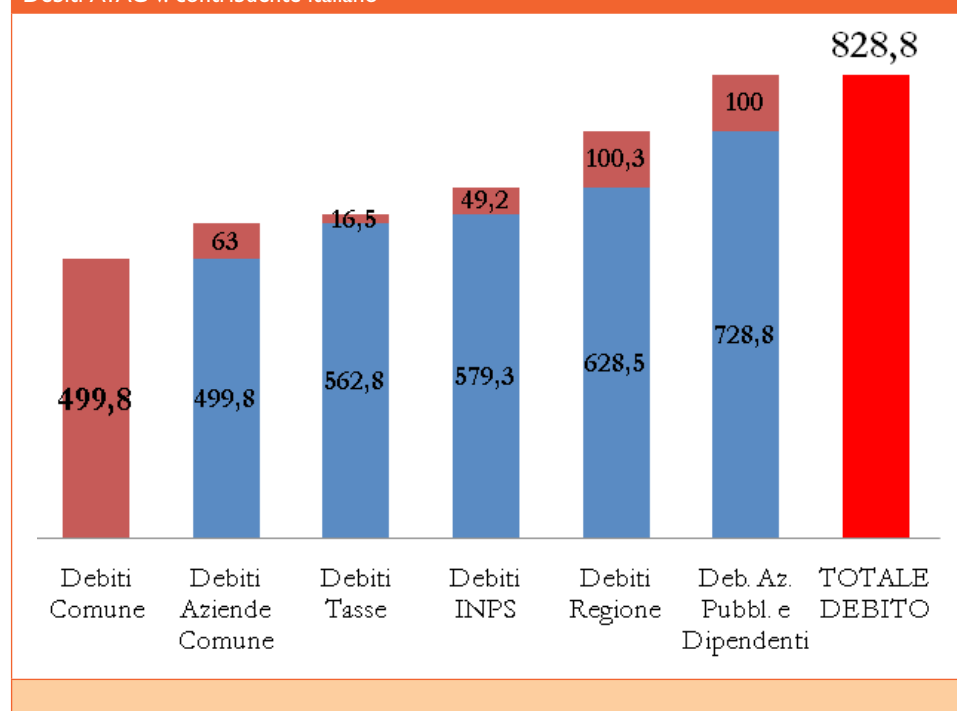
Comprendere l'andamento dell'azienda è ancor più utile ora, che si avvicina la data dell'11 novembre, quando i residenti a Roma saranno chiamati a un referendum consultivo se si vuole cambiare la struttura del trasporto pubblico, liberalizzandolo.

Difatti, al momento è il Comune di Roma Capitale che ha la proprietà di ATAC e ne è al tempo stesso il controllore. Ai cittadini romani verrà quindi chiesto, in un referendum consultivo promosso dal partito radicale, se vogliono un servizio pubblico in cui il gestore sia scelto con gara e sia diverso dal controllore, o se preferiscono che l'azienda continui ad essere di proprietà e controllo del Comune.

Andrea Giuricin è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

FIGURA 1

Debiti ATAC v. contribuente italiano



Occorre ricordare che alla fine del 2017 il Comune ha dovuto chiedere l'ammissione al concordato per Atac, con la conseguenza che nel corso dei prossimi anni

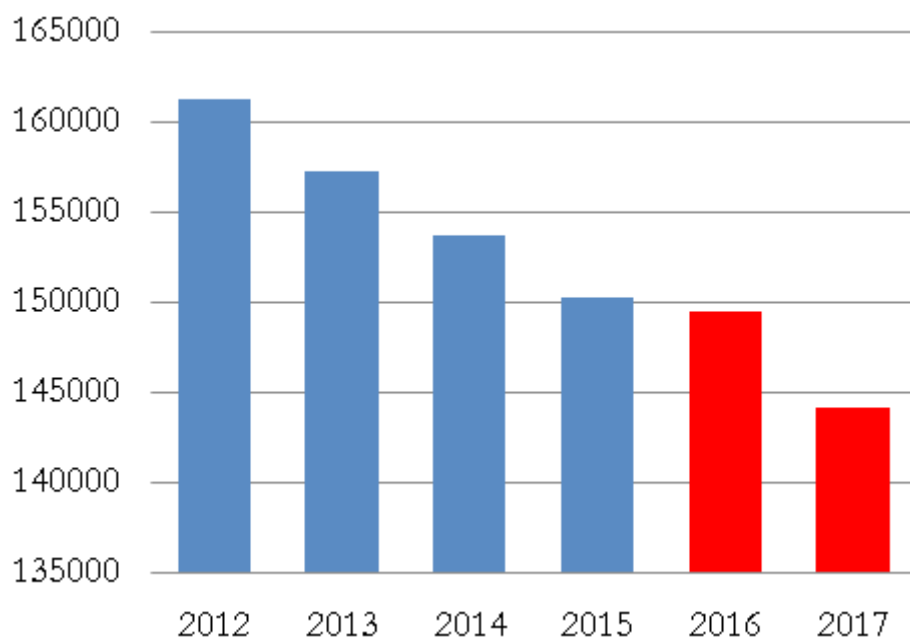
l'azienda non pagherà ai cittadini romani i debiti che la società ha accumulato.

Nel complesso si parla di oltre 1,5 miliardi di euro di debito congelati. Secondo il bilancio 2017, l'esposizione verso il contribuente italiano è di oltre 800 milioni di euro.

Oltre ai debiti accumulati e non ripagati, nel 2017 Atac è stata inadempiente anche nel servizio di trasporto, non essendo riuscita a soddisfare i chilometri richiesti dal Comune di Roma. Infatti, la produzione chilometrica effettiva è risultata inferiore di circa il 16 per cento rispetto al contratto di servizio per bus e metropolitane. In sostanza, la società non ha rispettato la richiesta di produzione chilometrica del Comune. I romani ne hanno quotidiana dimostrazione quando attendono bus e metro oltre il tempo ragionevole, senza che alcuno dia spiegazione delle corse a singhiozzo.

FIGURA 2

Produzione Chilometrica ATAC - Non rispetta il contratto di servizio (mgl VKM)



La produzione chilometrica, per la prima volta nel 2016 è crollata sotto la barriera dei 150 milioni di vetture chilometro e nel 2017 ha subito un ulteriore crollo fino a scendere a circa 144 milioni di vetture chilometro.

Rispetto a solo cinque anni prima si sta parlando di quasi 20 milioni di vetture chilometro, una cifra enorme che può essere spiegata facilmente.

Il parco mezzi è senescente, mentre l'età media della flotta è crescente. Questo comporta che vi sono sempre meno mezzi disponibili e non è un caso che gli autobus andati a fuoco siano in forte aumento: 14 nel 2016, 20 nel 2017 e 9 nei soli primi cinque mesi del 2018.

L'ultimo conteggio effettuato ad inizio del mese di settembre, ha visto un incremento del 71 per cento dei mezzi con principi di incendio o autobus completamente andati a fuoco.

Un risultato molto preoccupante anche da un punto di vista della sicurezza.

Come se non bastasse, le gare per i nuovi bus sono andate deserte, probabilmente perché organizzate molto male da parte dell'amministratore pubblico. Dunque, con la flotta sem-

pre più vecchia, il servizio tende a diminuire sempre di più e a mettere a rischio la qualità e la sicurezza del trasporto.

A fronte dei debiti accumulati e dei chilometri non percorsi, oltre che a fronte del quotidiano disagio percepito dalla popolazione per un servizio di trasporto di dubbia qualità e sicurezza, la soluzione del Comune è stata, paradossalmente, quella di prolungare il contratto di servizio, senza gara, dal 2019 al 2021.

Un regalo non spiegabile se non per il fatto che chi gestisce l'azienda è di fatto scelto da chi questa azienda dovrebbe controllarla: il Comune di Roma.

Ma perché ATAC che ha ricevuto oltre 5 miliardi di contributi pubblici non ha i soldi per comprare nuovi mezzi?

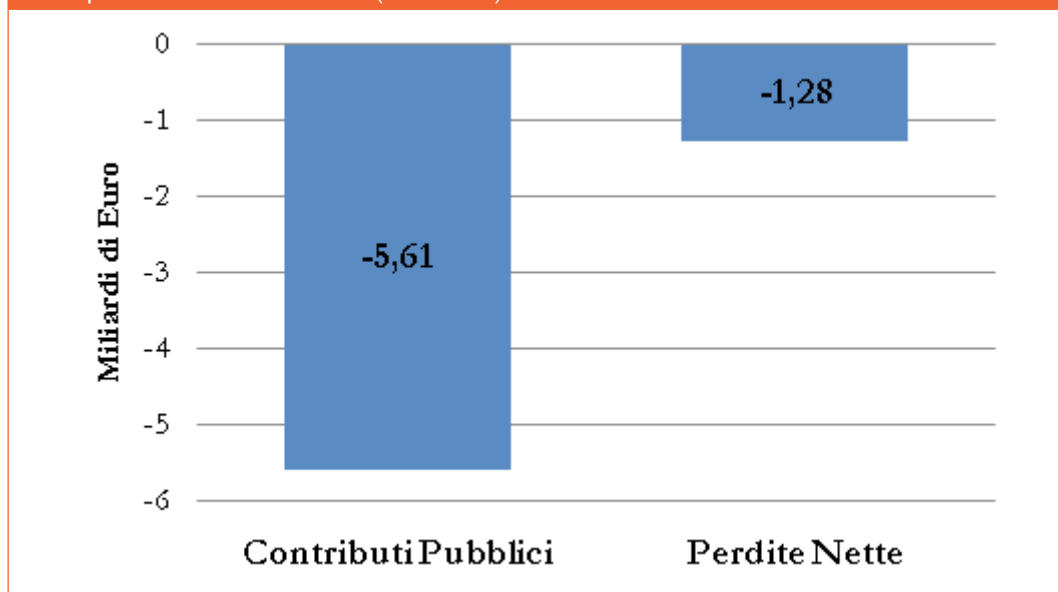
Il bilancio del 2017 spiega molto bene quale sia il problema di ATAC: non è l'evasione come alcuni politici hanno indicato, bensì i costi.

Il costo di avere ATAC

Negli ultimi 9 anni l'azienda pubblica è costata al contribuente circa 7 miliardi di euro tra sussidi e perdite.

FIGURA 3

Costo pubblico di ATAC 2009-2017 (mld di euro)



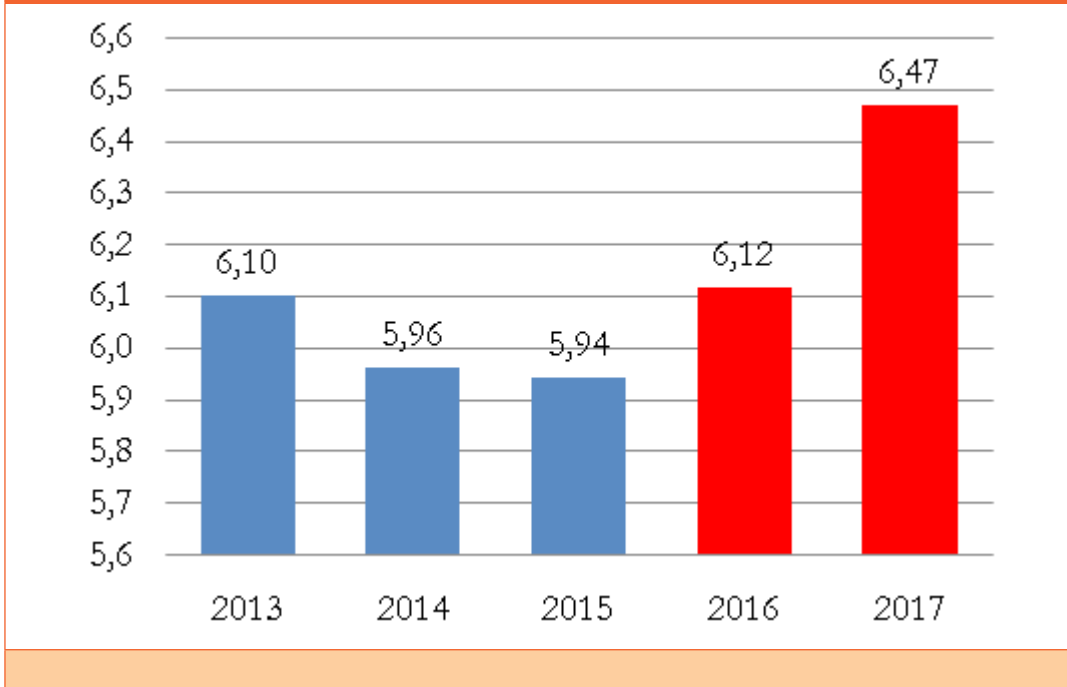
Nell'ultimo biennio, ogni giorno che passa l'azienda di trasporto pubblico romana costa al contribuente circa 2,1 milioni di euro: un buco enorme.

Il costo per vettura chilometro, al netto delle svalutazioni e ammortamenti (quello utilizzato come standard e che misura quanto costa fare circolare un mezzo per un chilometro) è in costante crescita nell'ultimo biennio.

Se tra il 2013 e il 2015 vi era stata una leggera diminuzione del costo, sotto il mandato del Sindaco Raggi, tra il 2016 e il 2017, il costo per vettura chilometro è aumentato in maniera molto preoccupante e decisa.

FIGURA 4

Costi per Vettura KM al netto di Ammortamenti e Svalutazioni (in euro)



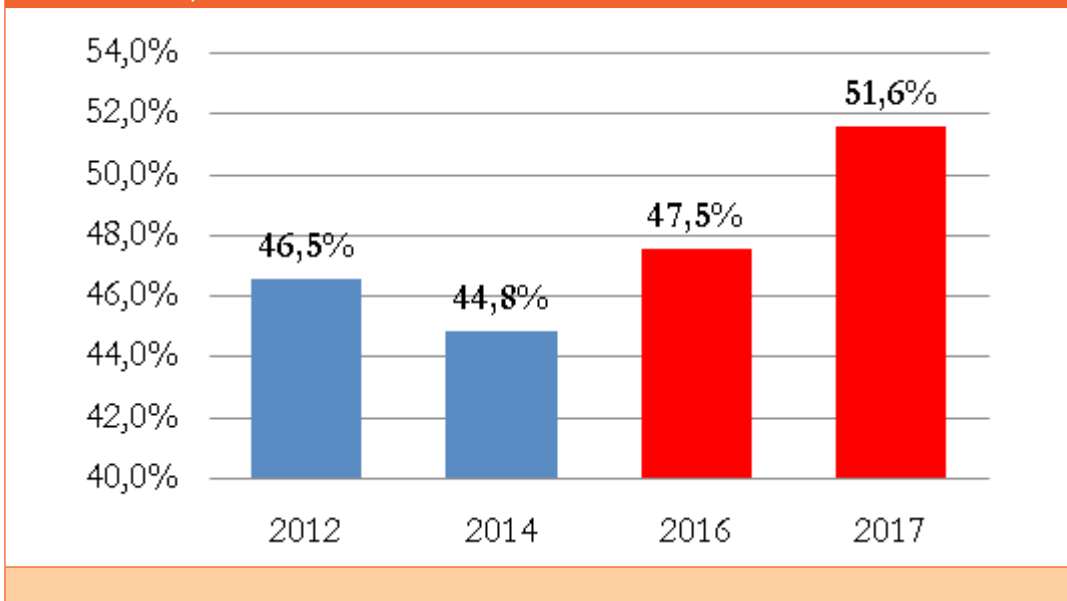
Da meno di 6 euro per vettura chilometro, si è arrivati ad un valore vicino a 6,5 euro. Un valore che rimane più che doppio rispetto ai più alti standard.

Nei migliori casi europei, infatti, al netto di svalutazioni e ammortamenti esso è di poco superiore a 2 – 2,5 euro per vettura chilometro.

Vale a dire che, se l'azienda fosse efficiente, sarebbe possibile un risparmio per diverse centinaia di milioni di euro l'anno.

FIGURA 5

ATAC - Costi del personale su Costi totali



Ma da cosa deriva questo extra-costo?

I costi del personale sono di gran lunga la voce più importante per l'azienda: addirittura pesano circa 12 volte il costo del carburante per far andare i mezzi.

In particolare questa voce di costo vale ormai più del 51 per cento dei costi totali, in aumento di quasi 7 punti percentuali rispetto al 2014. E la decisione più assurda del concordato (quello che abbona il debito nei confronti dei cittadini romani) è di voler assumere nuovi dipendenti.

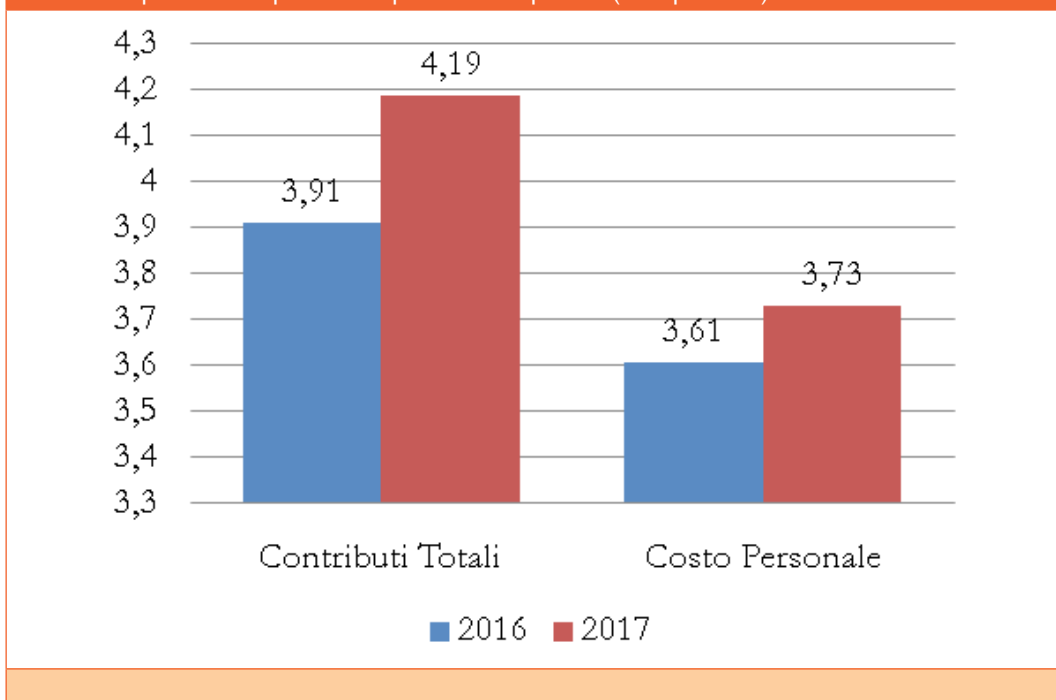
Se facciamo un'analisi più puntuale possiamo vedere che i costi del personale per vettura chilometro sono in aumento nel corso del 2017.

Lo stesso vale per i contributi che sono stati in crescita di quasi il 7 per cento.

Se continuasse così l'azienda, potrebbe anche chiudere prima o poi il bilancio in positivo: basta continuare questo trend deleterio fatto di meno autobus e metropolitane e più sussidi pubblici.

FIGURA 6

ATAC 2017: più Costi del personale e più contributi pubblici (Euro per VKM)



Il dato sul costo del personale è ancor più preoccupante dato il tasso di assenteismo in azienda, superiore al 12 per cento.

Vale a dire che quasi 1500 persone al giorno non si presentano a lavoro.

Lo stesso servizio sarebbe possibile farlo con circa 2500 persone in meno, ma è chiaro che in un'azienda pubblica che è un bacino elettorale ragionare in questi termini è impossibile.

Per questo motivo, l'unico modo per far risparmiare tra i 400 e i 500 milioni di euro all'anno al contribuente italiano e romano è mettere chiunque gestisca il trasporto pubblico dinanzi alle sue responsabilità di fronte agli utenti, e quindi affidare il servizio solo se a chi è in grado di offrirlo rispettandone la sicurezza e la qualità e senza farlo diventare solo una

fonte di sprechi. Questo richiede effettuare periodicamente gare trasparenti per l'assegnazione del servizio, e quindi separare la gestione dal controllo.

Come insegna anche Alitalia, la gestione di aziende pubbliche non è proprio il "punto forte" della pubblica amministrazione, che invece può mantenere un ruolo cruciale nel controllo del rispetto dei termini di servizio, se solo fosse affidato a un soggetto terzo rispetto ad essa.

Oggi, Atac non rispetta i contratti di servizio; non effettua le corse come da programmazione del Comune; ammette di non rispettare i requisiti di manutenzione dei veicoli; costa il doppio di quello che dovrebbe costare. In cambio, continua ad essere finanziata dai contribuenti, compresi i non romani, continua a non pagare i propri debiti, continua a peggiorare il servizio.

La questione è solo in apparenza paradossale, mentre è del tutto comprensibile se si pensa, appunto, che Atac è un'azienda di proprietà di chi dovrebbe sanzionare il mancato rispetto dei termini di servizio: una situazione di evidente conflitto di interessi che continua a stagnare data l'assenza di un obbligo a rendere conto dei risultati.

Se si vuole cambiare, non c'è altra via che quella di mettere a gara il servizio: si metterebbe fine a questo conflitto di interessi e, al tempo stesso, si inserirebbe uno strumento, la gara, di verifica periodica della qualità del servizio.

IBL Focus

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.