

IL LIBRO L'analisi di un ex dirigente della municipalizzata romana rivela come nascono deficit da record: rifiuto di fare le gare per i servizi, tronni dipendenti e sprechi

Trasportopoli, i legami con la politica alle origini del disastro dell'Atac

» MARCO PONTI*

I trasporti pubblici a Roma sono un celebre disastro, sia sul versante dei servizi forniti ai cittadini, sia su quello dei costi per le casse pubbliche. Cioè costano molto e producono poco e male. Un binomio non facile da raggiungere. Il perché di questo risultato ce lo spiega molto in dettaglio in un libro (Pietro Spirito, *Trasportopoli*, Guerini, Milano 2016), uno che conosce bene la storia dall'interno, Pietro Spirito, essendo stato scomodissimo dirigente di Atac (e delle Ferrovie dello Stato prima). In entrambi i casi, che hanno molte similitudini, ha pagato di persona la sua "scomodità".

COMINCIAMO dai numeri principali che connotano il "mostro romano": dalle casse pubbliche riceve i tre quarti dei soldi che gli servono per funzionare (circa mezzo miliardo di euro all'anno, che fanno più di un milione di euro al giorno), ma ciononostante riesce a perdere altri 100 milioni e passa all'anno, e ha accumulato debiti per quasi un altro mezzo miliardo. Ha circa 11.500 addetti, di cui 6.500 alla guida dei mezzi, e 1.500 negli uffici (che siano tutti necessari è lecito dubitare). Il costo medio del lavoro è assai maggiore di quello medio nell'industria, e probabilmente basato sull'anzianità (cioè è massimo per

chi sta in ufficio).

Spirito descrive in modo documentato una storia di orrori, che concernono sia i comportamenti sindacali, che quello dei dirigenti, che quello, il più inquietante, delle interferenze politiche ("bipartisan") nella gestione aziendale, che probabilmente "trascinano" gli altri due. Un intreccio di correnti e congiure che con l'efficienza aziendale non ha alcuna relazione possibile, e che anzi si rinforza nel fiume di denaro pubblico in cui nuota.

Ma la cosa più drammatica è che l'intero settore del trasporto locale italiano sembra caratterizzato da problemi simili, come riporta in estrema sintesi il professor Roberto Perotti nel libro che ha recentemente pubblicato, e che argomenta il perché delle sue dimissioni (proprio dal suo libro è tratta la tabella che vedete in questa pagina).

Abbiamo le tariffe più basse d'Europa, e i servizi più abbondanti per abitante, quindi il massimo deficit possibile, come se fossimo uno Stato ricco e senza problemi di bilancio. Il trasporto locale italiano è quasi interamente pubblico, ed è da annoverare tra i molti aspetti del "capitalismo municipale", che sembra un male molto difficilmente estirpabile nei suoi aspetti meno tollerabili (ci provò anche l'ex commissario alla revisione della spesa, Carlo Cottarelli, e si sa come è andata a finire).

LA DECENNALE storia delle

gare per il trasporto pubblico è assolutamente esemplare: si ricorda che mettere in gara un servizio sociale significa solo chiedere al mercato: "Chi è in grado di fornire questi servizi, con questa qualità e queste tariffe, per tot anni, chiedendo meno sussidi?". Nulla che abbia lontanamente a che vedere con privatizzazione o solo riduzione della socialità. Anzi, se la gara riduce davvero i costi pubblici, potranno essere forniti più servizi, o abbassate le tariffe. E alla peggio, se vince l'impresa che c'era prima, significa che era molto efficiente.

Se identifichiamo uno dei mali che devasta il trasporto locale italiano nell'abnorme livello dei sussidi (il più alto d'Europa), c'è da chiedersi le motivazioni sociali di tali sussidi. Se è per proteggere le categorie più deboli, non c'è problema a fare come in molti altri Paesi, e sussidiare solo gli abbonamenti di queste categorie. Ma perché sussidiare i ricchi, che sono grandi utenti dei mezzi pubblici nelle zone centrali delle grandi città, di gran lunga le meglio servite? E gli studenti sono tutti poveri?

Tuttavia il male peggiore è probabilmente quello che gli economisti chiamano *residual claimant*: la certezza di non poter fallire, tanto qualcuno pagherà. E togliere tale certezza, si badi, non comporta affatto la necessità di penalizzare, in caso di fallimento, né utenti né lavoratori (se non dove esista-

no privilegi indifendibili). Basta organizzare bene e in anticipo i meccanismi di subentro.

MA LA STRADA da percorrere sembra ancora lunga: la neosindaca di Roma Virginia Raggi (M5S) ha appena dichiarato che "cedere Atac alle Ferrovie dello Stato sarebbe stata l'anticamera della privatizzazione", soluzione che lei sembra aborrire. Ma è esattamente il contrario: Fsi è al cento per cento pubblica e se prende in carico Atac rende ancora più remota, data la sua forza contrattuale, ogni ipotesi di una futura gara vera o di privatizzazione.

Sorgono qui dei dubbi: che la sindaca ignori che Fsi sia pubblica e ipersussidiata (molti politici pensano davvero che faccia profitti, e alcuni persino che Spa significhi "privato"...), e che al momento in cui scatterà l'obbligo di fare davvero gare, nel 2019, il bando sia destinato a essere truccato per impedire l'accesso di privati più efficienti di Atac. Sarebbe uno scenario già troppo visto...

L'altra ipotesi, sollevata recentemente a livello di governo, non è meno inquietante: commissariare Atac e darla in gestione al ministero dei Trasporti. Due scenari entrambi contro la normativa esistente, italiana ed europea, ma soprattutto contro il taglio dei legami impropri tra la gestione dell'azienda e la politica, che è l'unica strategia di risanamento percorribile, come anche il libro di Spirito ci ricorda.

* Professore di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano

Il libro



• **Traportopoli**
Pietro Spirito
Pagine: 160
Prezzo: 14,50€
Editore: Guerini



Cos'è

ATAC
Il primo trasporto pubblico a Roma è del 1845: un omnibus a cavalli che arrivava a San Pietro. nel 1909 nasce ATM (Azienda Tramvie Municipali) ed inaugura il servizio commerciale il 21 marzo 1911 con la linea III Piazza Colonna-Santa Croce in Gerusalemme. Tornando all'oggi nel 2010 Atac ingloba Trambus (filobus) e Met.Ro. (trenini locali). Oggi è il primo gruppo di trasporto pubblico in Italia. Serve un'area di 1285 km quadrati con 4 milioni di spostamenti



IL TRASPORTO PUBBLICO URBANO IN EUROPA



BIGLIETTO URBANO ORDINARIO (2013)

Alla fermata Il paragone con i servizi europei *Infografica di Pierpaolo Balani*

11.500

Addetti

I dipendenti dell'Atac: di questi soltanto 6500 sono dedicati alla guida dei mezzi del trasporto pubblico, ben 1550 sono negli uffici

1

milione

al giorno I fondi che Atac riceve dal Comune di Roma. Non bastano però a coprire i costi, visto che l'azienda chiude in rosso di altri 100 milioni



Gli effetti della mano pubblica

La fusione con Fs andrebbe nella direzione opposta rispetto all'apertura alla concorrenza, facendo salire costi e rigidità