

CHE COSA SERVE AI TRASPORTI LOCALI

ALESSANDRO DE NICOLA

PER CHI non lo avesse ancora fatto, suggerisco di scaricare il divertente video prodotto da Sora Cesira intitolato "Aggiungi un posto all'Atac" in cui si dileggia l'informata di assunzioni avvenuta nell'azienda di trasporti romana mentre era sindaco Gianni Alemanno. Il filmato da solo riesce a far capire più di molti studi qual è il dramma di molte (anche se non tutte) società partecipate dagli enti locali: clientelismo, inefficienza, sprechi e a volte malaffare. Il caso dell'Atac è eclatante e ormai arcinoto: debiti accumulati per 1 miliardo e mezzo, perdite tra il 2009 e il 2014 di 1 miliardo e cento milioni nonostante contributi pubblici di oltre 5 miliardi (questi ultimi incidono per il 70% dei ricavi). I dipendenti sono ben 11.800, ma, come ben evidenziato in vari studi degli economisti Giuricin ed Arrigo, con una bassissima produttività ed un costo del lavoro molto alto (ad esempio, secondo uno

studio del 2014, superiore di 4 mila euro a quello dei dipendenti del trasporto pubblico parigino). Il costo di percorrenza di ogni km è di 7,3 euro, quasi il triplo di quello inglese, ove il trasporto pubblico locale (Tpl) è liberalizzato. Attenzione però, le linee che a Roma vengono affidate a società private a seguito di appalto pubblico costano 4,5 euro, il 40% in meno. E per il servizio svolto in subappalto, sempre a seguito di gara, il costo crolla a 2,63 euro, ben 2/3 in meno.

Questi dati, oltre a testimoniare l'incapacità delle varie giunte capitoline che si sono succedute negli anni a governare in modo decente l'Azienda (Venezia e Milano, per citare due casi di città "difficili", sono messe molto meglio), dimostrano che la combinazione proprietà pubblica-monopolio è dannosa: strapotere dei sindacati, salari fuori mercato, lassismo (l'assenteismo è record), raccomandazioni e incapacità di programmazione.

D'altronde quando si inietta un po' di concorrenza la situazione migliora sempre e il trasporto pubblico non fa eccezione: per esempio, da quando l'autotrasporto su gomma a lunga distanza è stato liberalizzato, in tutta Europa è esplosa l'offerta e le ferrovie, per anni indebitamente protette, hanno dovuto correre ai ripari migliorando prezzi e qualità dei loro servizi.

Tuttavia, se Roma piange, è tutto il settore Tpl che in Italia non ride. La recente indagine Mediobanca su un campione significativo di società pubbliche (presumibilmente le più efficienti, in quanto sono le 440 più grandi e con dati disponibili

li) mostra come, nonostante il trasporto locale abbia beneficiato dal 2006 al 2013 di trasferimenti come integrazione tariffaria e supporto ai salari per 22,2 miliardi di euro (sì, avete letto bene), sia riuscito a registrare perdite per 1,6 miliardi di

euro. Il settore ambientale e il Tpl peraltro ricevono il 92% dei corrispettivi e contributi pubblici dell'intero comparto dei servizi pubblici locali. Nel 2012-3 su 9 miliardi di trasferimenti alle società esaminate da Mediobanca, 8,3 sono andati ai due settori menzionati. Ma la cifra totale, riportata dall'ex commissario alla spesa pubblica Cottarelli, si aggira in realtà sui 6-7 miliardi l'anno per il solo Tpl.

Orbene, è ovvio che l'intero comparto delle aziende di proprietà degli enti locali va riformato, ma tra queste chi ha bisogno più urgentemente di una drastica riforma è proprio il trasporto pubblico locale. Il primo provvedimento è quello di diminuire le contribuzioni pubbliche. Le lamenti degli amministratori locali sui tagli ai sussidi sono infatti spesso ingiustificate: uno studio del Politecnico di Torino ha evidenziato che nel 2013, a seguito di una sforbiata dei trasferimenti dalla Regione, il Comune ha ridotto i servizi di trasporto del 10%. Nonostante ciò il numero di passeggeri trasportato è rimasto lo stesso, circa 200 milioni.

Si può dunque procedere a decurtazioni di linee il cui tasso di riempimento è troppo basso e sostituirlo con servizi *ad hoc* "a chiamata": in media, difatti, il 70-80% dei passeggeri è trasportato da appena 30% delle corse, mentre le altre sono semi-vuote. L'evasione del biglietto

è pure molto elevata: non è un caso che l'Atac abbia deciso come prima misura di risanamento di schiodare 500 di-

pendenti dalle scrivanie e mandarli a fare i controllori. Inoltre è necessario accorpate le innumerevoli imprese locali che non riescono a fare economie di scala e procedere a privatizzazioni su ampia scala, assegnando per bando pubblico il servizio. La privatizzazione è imprescindibile in quanto bisogna evitare che il Comune concorra alla gara, sia contemporaneamente l'ente aggiudicatore e poi l'arbitro sull'efficienza del servizio. Bisognerebbe poi applicare immediatamente il criterio dei costi standard per ridurre i trasferimenti alle aziende la cui inefficienza è così scandalosa da essere incredibile: si pensi che la municipalizzata di Napoli copre i costi operativi con i propri ricavi non sussidiati solo per il 9,4%!

La riforma della Pubblica amministrazione contiene alcuni utili principi (incentivi alla privatizzazione, messa in liquidazione delle società con più anni di perdite, parziale liberalizzazione dell'attività, trasparenza). Tuttavia, essa è contraddistinta da una certa vaghezza entro la quale la portata liberalizzatrice dei decreti attuativi potrebbe essere annacquata e quindi è opportuno che il governo dica subito con chiarezza quali saranno le direttrici che intende seguire per far sì che questo non avvenga. Di posti a tavola se ne sono aggiunti fin troppi: adesso è il momento di sparecchiare.

adenicola@adamsmith.it
Twitter @aledenicola

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

Il caso di Atac
è eclatante
Il costo di
percorrenza
di ogni km
è il triplo di
quello inglese