

**La crisi dell'Atac - Atac, chilometri a peso d'oro. Ogni mille metri di corsa l'azienda riceve 7 euro dal Comune. Molti di più rispetto a Londra. Perdite milionarie a fronte di una spesa tripla per il servizio rispetto all'Inghilterra. Solo privatizzando i trasporti si salva il bilancio della capitale**

«Il sistema inglese salverà Atac». Perdite per oltre 746 milioni di euro negli ultimi 4 anni nonostante i contributi pubblici abbiano sfiorato i 3 miliardi. Un costo del personale alto, con una media di dirigenti e amministrativi troppo elevata rispetto alle reali necessità. E una flotta di bus, treni e metropolitane, vecchia e bisognosa di un rapido ricambio, indispensabile per non far implodere su se stesso il sistema di trasporto pubblico capitolino. La fotografia scattata ad Atac dall'Istituto Bruno Leoni, attraverso uno studio firmato dagli economisti Ugo Arrigo e Andrea Giuricin, dell'università Milano-Bicocca, viene accostata per assonanza alla vicenda di un'altra grande impresa di trasporto italiana, la vecchia Alitalia. Non solo: Atac spenderebbe il triplo di quello che costa il Tpl nelle grandi aree metropolitane inglesi (Londra esclusa) gestite con una deregulation che ha permesso un sistema dove ogni operatore è libero di offrire le tratte che preferisce ed è lasciata al mercato la scelta delle linee dei bus. L'analisi ritrae con numeri e calcolatrice alla mano, al posto di colori e pennello, un quadro desolante di come l'azienda capitolina oggi sia sempre più vicina al tracollo, paventando pure il rischio che il sistema fallace si porti dietro parte della responsabilità per il collasso delle casse comunali. Per questo motivo, spiegano i due economisti «è possibile salvare i bilanci di Roma solo se si riforma il Tpl».

## PERSONALE

Primo numero esaminato, il «muro» dei 550 milioni di euro pagati ogni anno per i circa 11.900 dipendenti a carico dell'azienda, una media di 46mila euro a dipendente: valore, spiegano gli economisti, superiore di oltre 4mila euro a quello di Parigi, solo per fare un esempio. Ed è qui che entra in gioco Roma Tpl che gestisce per conto di Atac le linee periferiche. Se in Atac i dipendenti sfiorano le 12mila unità per un totale di circa 161 milioni di vetture-chilometro (la somma di tutti i chilometri percorsi dai mezzi) i dati di Roma Tpl parlano di 720 dipendenti e 29 milioni di vetture-chilometro. Numeri da cui scaturisce un primo dato, spiegano Arrigo e Giuricin: Atac costa 7,3 euro al chilometro, mentre Roma Tpl 4,5, quasi la metà. In questo computo rientra anche un altro dato, la percentuale di autisti rispetto al totale dipendenti. In Atac a guidare bus, metro e treni sono l'84,4% degli assunti, mentre in Roma Tpl la percentuale sale a 98. Lasciando il 2% a dirigenti e impiegati, percentuale che sale al 15,6% in Atac. Ma non è tutto. Il dato di Roma Tpl è leggermente viziato, perché anche Roma Tpl subappalta alcuni servizi, come diurno e notturno a società terze, spuntando un prezzo per vettura-chilometro ancora più basso: 2,63 euro per quello diurno e 2,75 per il notturno, allineandosi per esempio con i costi dei trasporti nelle grandi aree metropolitane inglesi (eccetto Londra) finite a gara. I dati finali, aggiunge la ricerca, dimostrano che il costo medio per un dipendente di Atac è del 24% superiore di quello di Roma Tpl.

## FLOTTA VETUSTA

L'assonanza tra Atac e vecchia Alitalia, secondo i due economisti che hanno stilato la ricerca, passa attraverso l'analisi di una flotta (quella di Atac) ormai vicino alla pensione. Come fu per la compagnia aerea di bandiera. Con mezzi che consumano troppo, che hanno bisogno di continue riparazioni e che avranno necessità di essere sostituiti a breve. Per i bus l'età media è di 9,82 anni, con una vita massima media di 12 anni. Gran parte della flotta, quindi, spiega lo studio, è destinata a fermarsi, «a meno che Atac non decida di investire centinaia di milioni di euro per comprare nuovi bus», soldi che ovviamente non ha in cassa. La ricerca fa pure le pulci ai costi per la manutenzione, circa 1 euro per chilometro in Atac, il 70% in più rispetto alla media europea. Senza mettere in conto l'inaffidabilità dei servizi. C'è poi la questione metropolitane. La linea A ha una vita media dei mezzi di 8,5 anni, mentre la linea B sfiora i 24

anni.

## CONFRONTO E RISPARMIO

«I dati dimostrano un'inefficienza di Atac che non lascia adito a dubbi», dicono Arrigo e Giuricin, dopo il confronto con Roma Tpl e con il sistema inglese. E paradossalmente Atac, subappaltando il servizio e non facendolo «in casa», ci guadagna. Quindi, conclude lo studio, «i servizi diurno e notturni dati in subappalto da Roma Tpl dimostrano che è possibile avere l'efficienza inglese (2,4 euro per vettura-chilometro) a Roma». Ovviamente per gli economisti non sarà facile applicare i livelli di costo a tutto il servizio. Ma sarebbe interessante, dicono, porsi una domanda: se il modello di gara fosse esteso a tutta la città di Roma, quale sarebbe il risparmio? Ugo Arrigo e Andrea Giuricin non hanno dubbi: «Nel complesso un modello con gara potrebbe garantire a Roma un risparmio di 451 milioni di euro l'anno. Una cifra spaventosa che permetterebbe alla Capitale di fare a meno dei salva-Roma».

## LA RESISTENZA

Ma oltre ai numeri c'è la politica. Atac è inchiodata al suo insuccesso per una questione sola, concordano i due economisti, la non volontà di aumentare l'efficienza del Tpl, perché il bacino elettorale di Atac è ancora molto importante. Quale sarebbe invece il costo del servizio Atac se si adottasse un modello «open access», accessibile a tutti, come quello inglese? «È chiaro che un modello inglese non è facilmente replicabile - concludono gli economisti nella ricerca - ma il costo del servizio sarebbe di 386 milioni di euro». Con un risparmio di 796 milioni, visto che oggi Atac sfiora il tetto del miliardo e 200 milioni di euro di costi. Ecco che per Arrigo e Giuricin «i romani non solo potrebbero viaggiare gratis, ma addirittura la tassazione locale (Imu, Irpef) vedrebbe una riduzione di circa 550 milioni di euro».

