

ATAC

Come fare viaggiare gratis i romani e ridurre le tasse di 550 milioni di euro

Di Andrea Giuricin e Ugo Arrigo

Introduzione: Roma e il trasporto pubblico locale

Roma non sarà mai salva fintanto che non si riformerà il trasporto pubblico locale (TPL). È indubbio che proprio da questo settore arrivi il salasso più grande per il Comune di Roma, che da anni continua a immettere risorse che vengono puntualmente bruciate dalla società che gestisce gran parte del servizio di trasporto pubblico locale, cioè ATAC.

Ogni anno oltre 700 milioni di euro di sussidi pubblici finiscono nelle casse di ATAC per fornire il servizio di trasporto pubblico locale. Oltre a questi soldi occorre tenere conto delle perdite che l'azienda accumula.

È evidente che il livello di perdite dipende dal livello di contributi. Nel momento in cui i sussidi pubblici aumentano, le perdite tendono a diminuire: nel trasporto pubblico locale avere i bilanci non in perdita non è un segnale di efficienza, e questo deve essere chiaro nel momento in cui si portano delle "best practice" solo per un bilancio non in perdita.

Come si fa a calcolare l'efficienza nel TPL?

Basta andare a vedere i costi operativi e il livello di offerta - in gergo tecnico si chiamano "vetture chilometro" - che indicano la somma di tutti i chilometri percorsi da tutti i mezzi di una determinata azienda.

Anche il prezzo del biglietto, o meglio tariffa, non è un segnale di efficienza o meno, ma dipende chiaramente dal livello più o meno alto di contributi che un Comune o qualunque altro livello di Governo decide di assegnare all'azienda che gestisce il trasporto pubblico locale.

Dire che i prezzi dei biglietti sono elevati non significa assolutamente dire che il servizio sia inefficiente; nel corso dello studio dimostreremo infatti il contrario.

Il perché dei conti in rosso di ATAC: problemi attuali e futuri

ATAC, la società che gestisce gran parte del servizio pubblico locale a Roma, ha accumulato perdite per oltre 746 milioni di euro nell'ultimo quadriennio.

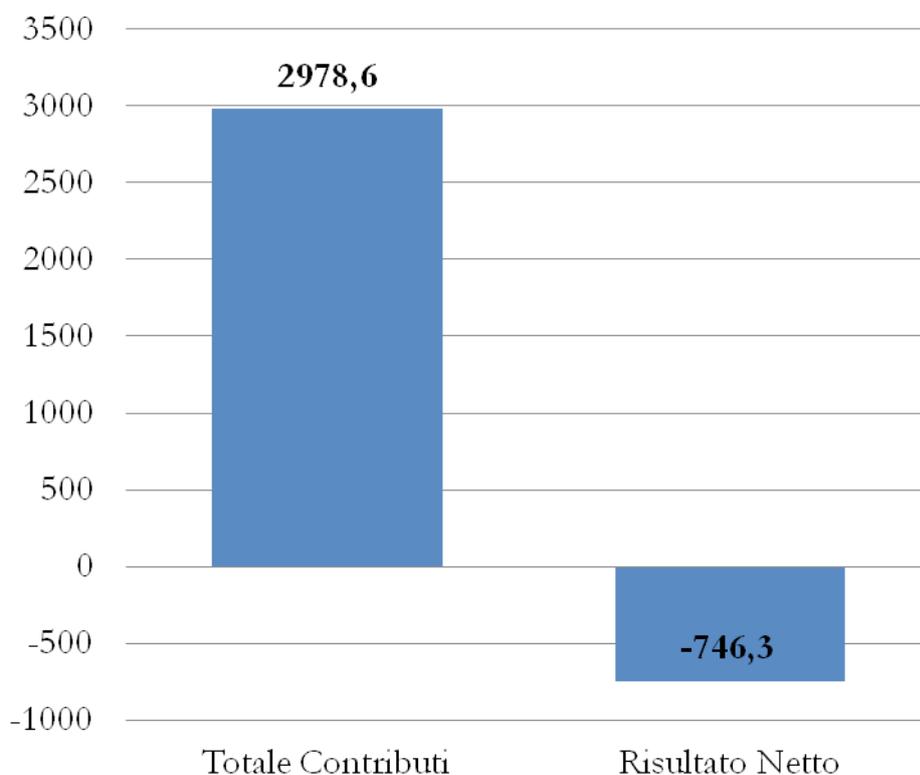
Queste perdite, che sono state tutte computate al Comune di Roma, sono molto ingenti anche tenendo in considerazione che nel corso degli ultimi quattro bilanci i contributi complessivi hanno sfiorato i 3 miliardi di euro.

Ugo Arrigo è docente di Finanza Pubblica ed Economia Politica presso l'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Andrea Giuricin è professore a contratto presso l'Università di Milano - Bicocca e Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

FIGURA 1
ATAC: Contributi e perdite 2009-2012

milioni di euro



Fonte: Dati da Bilancio ATAC

Queste cifre rendono bene l'idea sul perché sia proprio il TPL il principale punto debole della capitale. È possibile "salvare" i bilanci di Roma solamente se si riforma il trasporto pubblico locale.

Se ogni anno il Comune sfora di qualche centinaio di milioni di euro, perché non ricercare le risorse proprio laddove i costi sono maggiori?

È possibile fare questo velocemente anche in un paese come l'Italia?

Sì, e anzi, proprio a Roma esiste un esempio virtuoso di come la liberalizzazione del trasporto pubblico locale possa fare risparmiare centinaia di milioni di euro ogni anno.

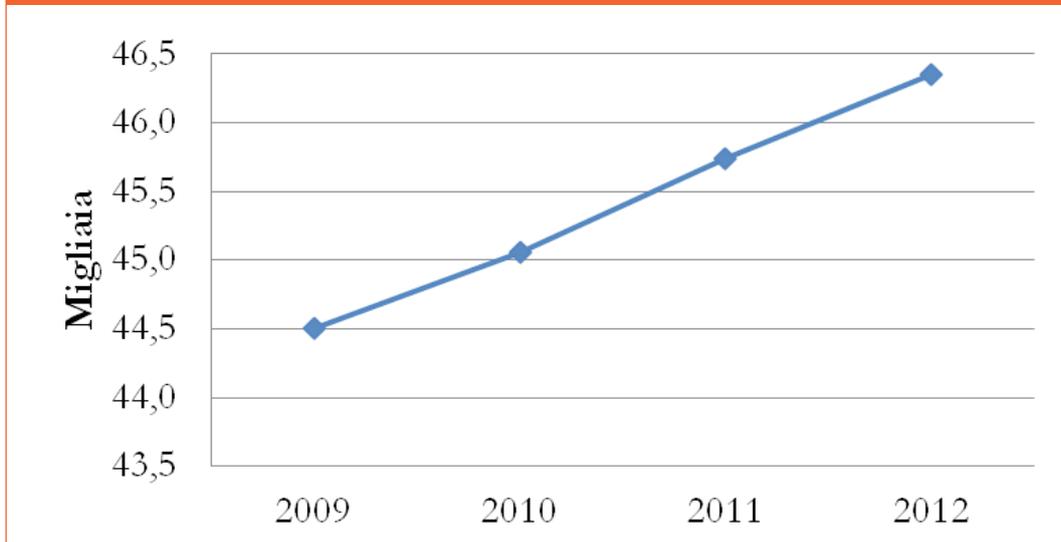
Cerchiamo di capire prima quali sono i problemi di ATAC.

Indubbiamente nella città capitolina vi è un numero spropositato di dipendenti. I metodi di assunzione sono noti a tutti e non è un caso che spesso vi siano stati casi di "parentopoli".

Questi metodi di assunzione hanno inoltre riguardato figure non operative e non è un caso che il livello medio degli stipendi sia cresciuto costantemente negli ultimi anni, attestandosi su una cifra di oltre 46 mila euro per dipendente.

Le spese per il personale hanno sfondato il muro dei 550 milioni di euro per circa 11.900 dipendenti a carico dell'azienda.

FIGURA 2
ATAC: Costi del personale



Fonte: Dati da Bilancio ATAC

Il valore degli stipendi medi è superiore di oltre 4 mila euro a quello di Parigi, per l'azienda RATP che gestisce gran parte del trasporto della grande area metropolitana francese, solo per fare un esempio, ma non è unicamente in questa area che si concentrano gli sprechi.

Pagare stipendi elevati non è infatti il "primo male" di ATAC, la quale ha piuttosto un numero spropositato di dipendenti e una produttività degli stessi troppo bassa (come verrà illustrato successivamente).

Un altro problema che ancora non ha mostrato tutti i suoi effetti negativi è l'età media della flotta. Un caso molto simile alla vecchia Alitalia, che aveva aerei molto vecchi che consumavano molto carburante.

Nel caso di Roma la flotta ha un'età media, per quanto riguarda i bus, del 40 per cento superiore alla media europea.

Questa età media oltretutto vede un parco di bus che nel 61 per cento dei casi è più vecchio dei 9,82 anni. Bisogna tenere conto che la vita utile di un bus è intorno ai 12 anni e dunque gran parte della flotta è destinata a fermarsi.

Non è un caso che i costi per la manutenzione siano per ATAC di circa 1 euro per vettura chilometro, un dato che è del 70 per cento più elevato rispetto alla media europea.

L'età della flotta rappresenta pertanto un problema, dal momento che comporta una maggiore inaffidabilità del servizio, una qualità più scarsa dello stesso e dei costi di gestione e di manutenzione molto più elevati.

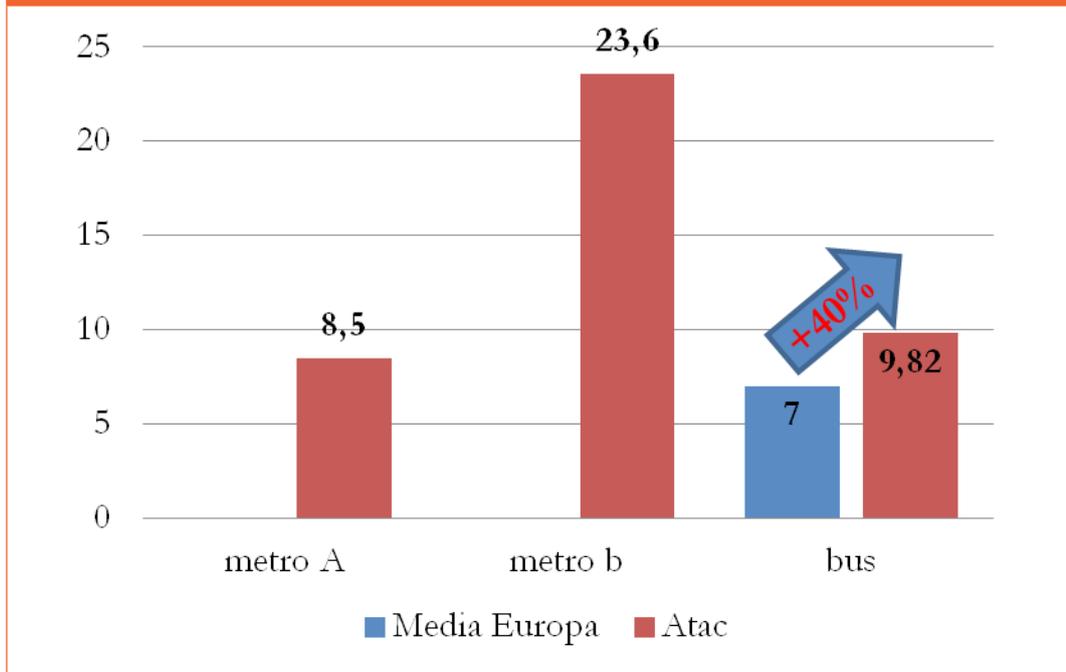
Tutto ciò comporta anche un rischio futuro che avrà un impatto sulle tasche dei cittadini romani a breve termine: il "rinnovo" della flotta.

Rinnovare la flotta significa che ATAC dovrà investire diverse centinaia di milioni di euro per comprare nuovi autobus. Soldi che l'azienda non ha nelle proprie casse, già oberate da un debito superiore a 1,6 miliardi di euro.

Oltretutto una flotta così vecchia comporta che ATAC non sia in grado di coprire il servizio pianificato con il Comune di Roma (pari a 116 milioni di vetture chilometri) perché

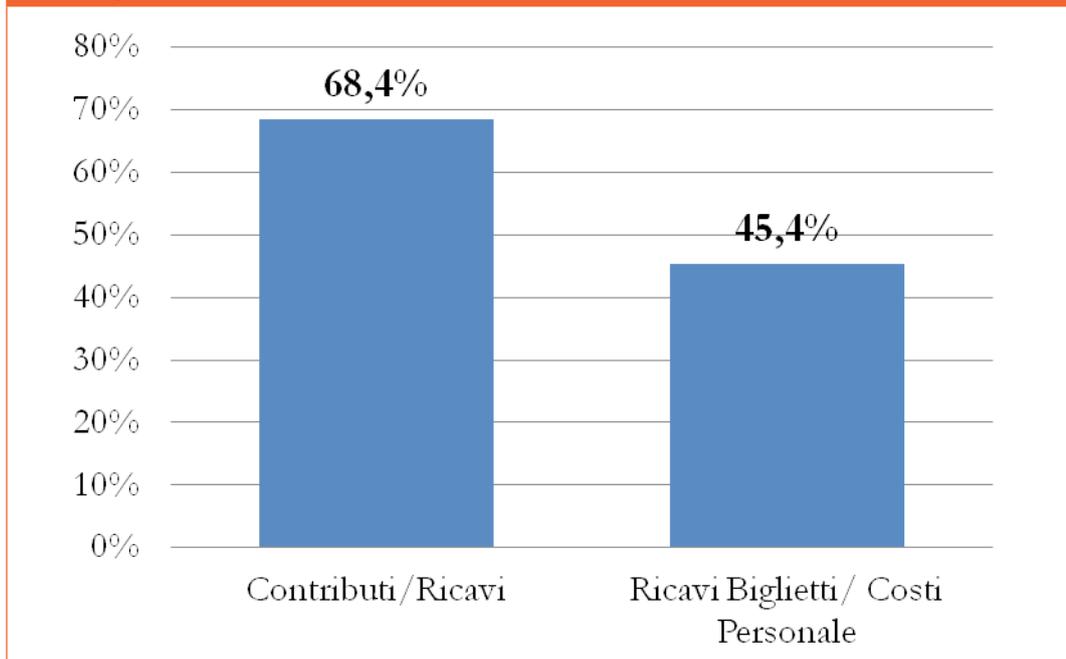
i mezzi troppo spesso devono rimanere nelle officine. Infatti vi è un 10 per cento abbondante di servizio che ATAC non riesce a fornire ai cittadini romani a causa di questo enorme problema.

FIGURA 3
Età media della flotta



Fonte: Dati da relazione AD di ATAC al Comune di Roma

FIGURA 4
ATAC: Dipendenza dai sussidi



Fonte: Analisi IBL da dati di bilancio ATAC

Tali dati sono tragici perché ATAC continua a ricevere ogni anno oltre 700 milioni di euro di contributi pubblici e quasi 250 milioni di euro dalla vendita dei biglietti.

I contributi incidono per quasi il 70 per cento del totale dei ricavi. Tale dato dimostra la totale dipendenza di ATAC dai soldi pubblici.

Al contempo i ricavi dai biglietti e dagli abbonamenti coprono solo il 45,4 per cento dei soli costi del personale.

I ricavi dei biglietti non coprono pertanto nemmeno la metà di quanto l'azienda spende per i propri dipendenti. Occorre poi non dimenticare tutti gli altri costi operativi che l'azienda deve pagare.

Risparmiare è possibile: come?

Tutti pensano che copiare dai modelli stranieri sia impossibile in Italia; tuttavia un'opera di benchmarking dovrebbe essere fatta in modo da comprendere quali sono gli elementi che rendono il nostro paese una fonte di spreco così importante nel trasporto pubblico locale.

A Roma il costo per vettura chilometro è pari a 7,33 euro. Vale a dire che ogni chilometro effettuato da una vettura costa oltre 7 euro.

Si tratta di un valore alto o basso?

È un valore elevatissimo che tuttavia non è così distante da altri casi italiani.

Il punto chiave dell'inefficienza che vige nel settore sta nell'affidamento diretto.

Il Comune è allo stesso tempo colui che assegna i fondi per il TPL e che gestisce l'azienda di trasporto pubblico locale.

L'introduzione di gare (ossia la messa a gara di un determinato servizio) potrebbe velocemente portare a un sistema differente.

Pochi lo sanno, ma questo è già successo in Italia, quasi per sbaglio. Ed è accaduto proprio nella Capitale.

I servizi periferici e quelli notturni della città di Roma sono stati affidati a un consorzio misto che gestisce circa 29 milioni di vetture chilometro.

Si tratta di un servizio cosiddetto "residuale" che è stato messo a gara.

Cosa è accaduto quando il servizio è stato messo a gara? Diversi operatori, tra cui Trambus (parte di ATAC) decisero di partecipare alla gara e si arrivò alla assegnazione tramite un bando pubblico. È questa una delle poche gare che hanno funzionato in Italia e che permette a Roma di risparmiare molti soldi.

Nella Tabella 1 sono riportati i principali dati operativi e di bilancio delle due società, ATAC e Roma TPL che gestisce le linee periferiche.

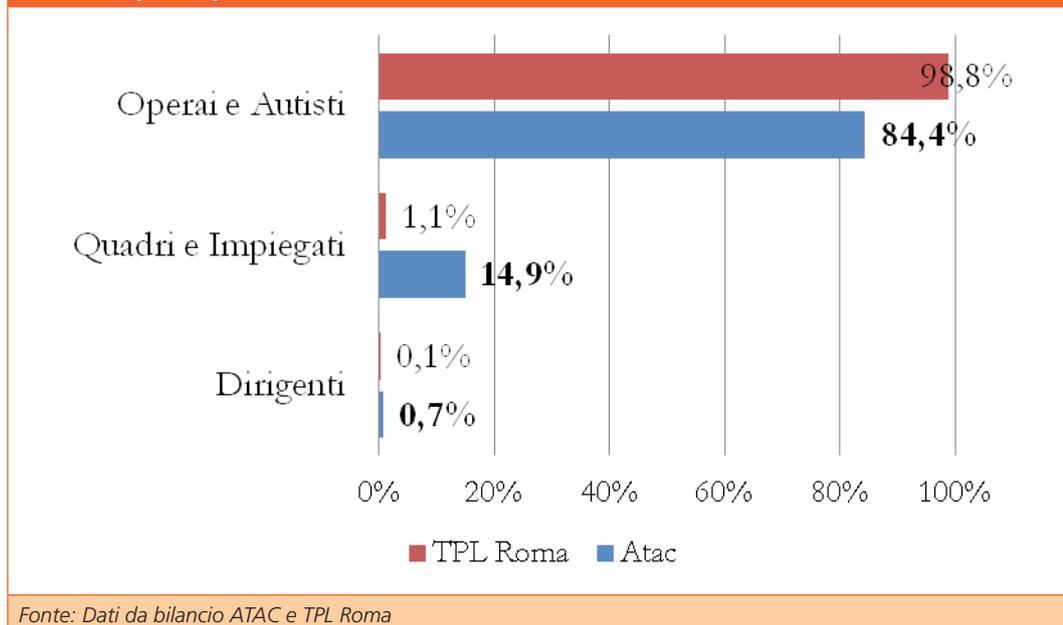
TABELLA 1
ATAC: i dati dell'inefficienza

Dati aziendali	ATAC	Roma TPL	
Costi Operativi (mln euro)	1183,3	131,6	
Costi Personale (mln euro)	550,7	26,9	
Vetture KM	161300	29000	
Numero Veicoli	3638	487	
Dipendenti	11882	720	
Variabili operative			Differenza
Vetture KM per dipendente	13575,2	40277,8	-66%
Dipendenti per bus	3,3	1,5	121%
Costo Vettura km (euro)	7,3	4,5	61%
Costo Medio dipendente (euro)	46349	37306	24%

Fonte: Bilanci aziende e Comune di Roma

È possibile notare come ATAC sia ancora l'azienda che gestisce gran parte del servizio, offrendo oltre 161 milioni di vetture chilometro contro i 29 milioni offerti da Roma TPL.

Questo servizio è effettuato con dei costi che sono pari a 1183 milioni di euro, contro i 131 milioni di euro del servizio messo a gara.

FIGURA 5
Personale poco operativo

Un altro dato impressionante è il numero di dipendenti che per ATAC sfiora le 12 mila unità mentre per Roma TPL è pari a 720 persone.

Il dato è tuttavia "falsato" dal fatto che TPL Roma subappalta dei servizi a società terze, ma questo sarà analizzato in seguito.

I dati dimostrano comunque un'inefficienza di ATAC che non lascia adito a dubbi. Il costo medio per dipendente di ATAC è del 24 per cento superiore a quello di Roma TPL.

Il dato complessivo più importante è quello che una vettura chilometro di ATAC costa 7,33 euro mentre quella di Roma TPL costa 4,54 euro.

È chiaro allora come il costo per vettura chilometro superiore del 61 per cento sia la chiave di volta per comprendere gli sprechi dell'azienda pubblica.

I dati sul personale sono invece in gran parte spiegabili dal fatto che il numero di dirigenti, quadri e impiegati di ATAC sono sproporzionati rispetto agli operativi.

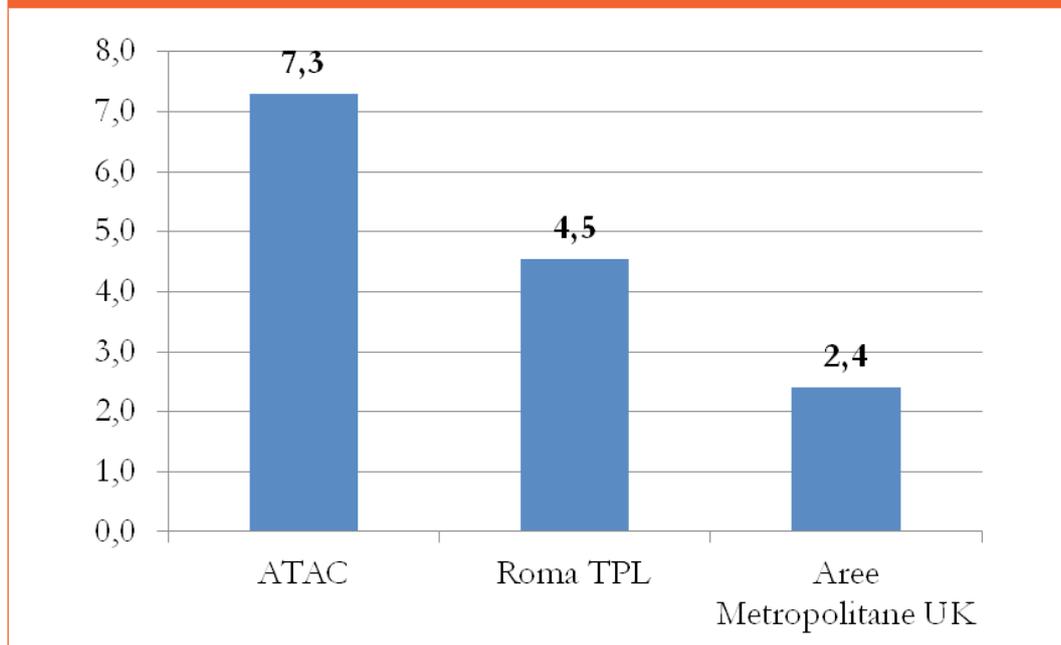
La Figura 5 mostra come in ATAC vi sia lo 0,7 per cento dei dirigenti e quasi il 15 per cento tra quadri e impiegati. Gli operai e gli autisti sono solo l'84,4 per cento, contro oltre il 98 per cento di Roma TPL.

Il costo per vettura chilometro è superiore di quasi 3 euro, un dato che deve fare riflettere la giunta Marino e il Governo. Quest'ultimo dovrebbe e potrebbe introdurre il sistema di gare in tutta Italia.

Il sistema di gara italiano forse non è neanche il migliore, perché nelle grandi aree metropolitane inglesi, eccetto Londra (da Liverpool a Manchester passando per Birmingham) il costo per vettura chilometro è di 2,4 euro per vettura chilometro, vale a dire un terzo di quello romano.

Nel Regno Unito la *deregulation* ha permesso un sistema dove ogni operatore è libero di offrire le tratte che preferisce ed è lasciata al mercato la scelta delle linee degli autobus.

FIGURA 6
Costo vettura-km



Fonte: Dati Bilanci aziende e DfT

Esiste un servizio sussidiato (circa il 20 per cento del totale) che serve a garantire un servizio universale.

Bisogna stare però attenti a non confondere la tariffa dei biglietti con i costi del servizio. La tariffa serve a coprire i costi, ma la sua entità dipende dal livello di sussidi che un Governo decide di concedere.

L'esempio romano riesce bene a rendere l'idea. Il prezzo del biglietto fatto pagare da ATAC e da Roma TPL è lo stesso, ma la differenza nei costi sostenuti viene pagata dai contribuenti con le tasse cittadine.

C'è di più. Roma TPL subappalta alcuni servizi, in particolare il servizio diurno e notturno a delle società terze.

Ma quanto costano questi servizi subappaltati?

Per il servizio diurno, che sviluppa oltre 20 milioni di vetture chilometri, il contratto è di poco superiore a 54 milioni di euro. Vale a dire un costo per vettura chilometro pari a 2,63 euro, un dato praticamente uguale a quello inglese e pari a un terzo a quello di ATAC.

Per il servizio notturno dato in subappalto il costo per vettura chilometro è pari a 2,75 euro. Il dato sorprende perché il costo del lavoro è molto più elevato. Tuttavia, la velocità media del servizio incide sull'efficienza e sui costi e dunque i costi per vettura chilometro risultano essere pari a soli 2,75 euro.

TABELLA 2

SERVIZIO	Costi (mln euro)	Vetture KM (mln)	Costo VKM
diurno	54,613	20,77	2,63
notturno	9,528	3,46	2,75

Fonte: Dati bilancio TPL Roma

Conclusioni: mettere a gara il servizio per renderlo efficiente

I servizi diurni e notturni dati in subappalto da Roma TPL dimostrano dunque che è possibile avere l'efficienza inglese anche in Italia (e, più precisamente, a Roma).

Forse non sarà facile applicare questi livelli di costo a tutto il servizio, ma è chiaro che è possibile immaginare un'efficienza ancora migliore del modello a gara che funziona con Roma TPL.

È interessante porsi questa domanda: se il modello con gara venisse esteso a tutta la città di Roma quale sarebbe il risparmio annuo?

Nel complesso, un modello con gara potrebbe garantire a Roma un risparmio di 451 milioni di euro all'anno. Una cifra spaventosa che permetterebbe a Roma di fare a meno dei "salva Roma".

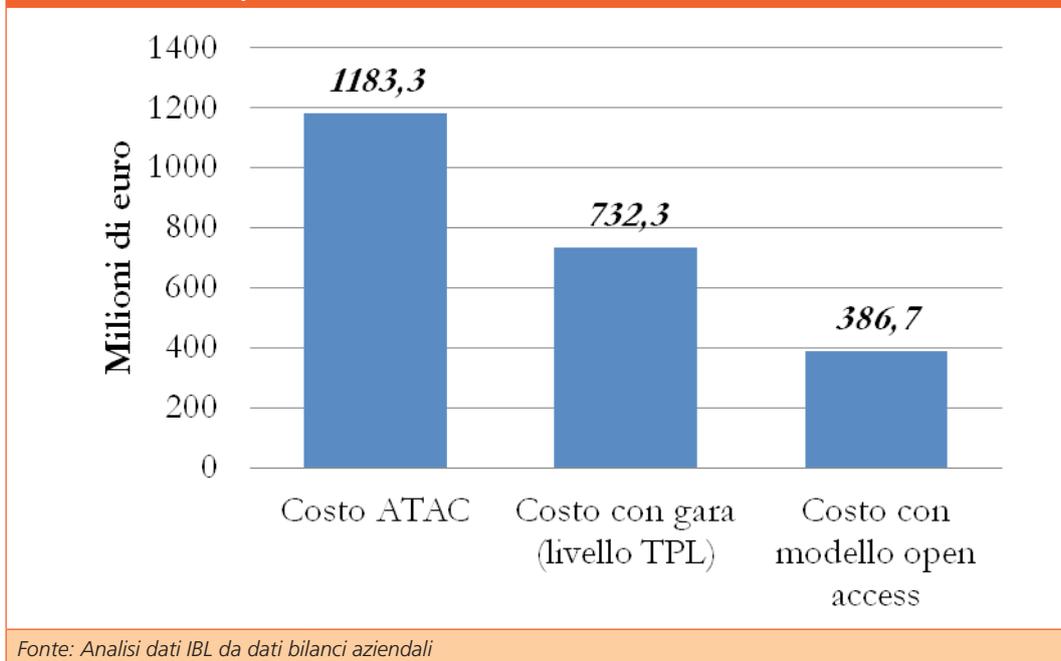
Perché la politica non agisce per introdurre un sistema liberalizzato?

Probabilmente non vi è la volontà di aumentare l'efficienza del TPL perché il bacino elettorale di ATAC è ancora molto importante.

TABELLA 3	
ATAC	
Contributi (mln euro)	719,7
Costi operativi (mln euro)	1183,3
Vetture KM	161300
Costo vettura KM ATAC	7,33
Costo vettura KM TPL	4,54
Risparmio con gara (mln euro)	-451,0

Fonte: Analisi dati IBL da dati bilancio ATAC e TPL Roma

FIGURA 7
Costi servizio ATAC per i differenti modelli



Quale sarebbe invece il costo del servizio ATAC se si adottasse un modello “open access” come quello inglese o con dei costi come quelli già esistenti per i *sub-contractor* di Roma TPL?

È chiaro che un modello inglese non è facilmente replicabile, ma il costo del servizio sarebbe pari a 386 milioni di euro con un risparmio di 796 milioni di euro l’anno.

Di fatto i romani non solo potrebbero viaggiare gratis con un’efficienza inglese, ma addirittura la tassazione locale (dall’IMU all’addizionale IRPEF) vedrebbe una riduzione di circa 550 milioni di euro.

Come ridurre le tasse? La soluzione non è difficile, basta volerlo e guardarsi appena sotto il naso...

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.