

LA CONCORRENZA PUÒ SPEGNERE IL ROGO ATAC

Alessandro De Nicola

Uno dei più fortunati titoli di copertina del giornalismo italiano fu "Capitale corrotta, nazione infetta" coniato per un articolo di Manlio Cancogni sull'*Espresso* del dicembre 1955. Si trattava di un'inchiesta sulla rampante speculazione edilizia di quegli anni, che oltre a

deturpare Roma innescò un giro di corruzione senza precedenti. Oggi la situazione non è la medesima, ma i problemi della Capitale rimangono enormi e, tra i tanti, quello dell'Atac, simboleggiato dalle autocombustioni ed esplosioni di autobus, sta diventando un altro caso nazionale.

pagina 30



Alessandro De Nicola, presidente della Adam Smith Society, è avvocato e docente all'Università Bocconi. Ultimo libro: "Il diritto dei controlli societari" (Giappichelli, 2018). Sito: www.adamsmith.it

Uno dei più fortunati titoli di copertina del giornalismo italiano fu "Capitale corrotta, nazione infetta" coniato per un articolo di Manlio Cancogni sull'*Espresso* del dicembre 1955. Si trattava di un'inchiesta sulla rampante speculazione edilizia di quegli anni, che oltre a deturpare Roma innescò un giro di corruzione senza precedenti. Oggi la situazione non è la medesima, ma i problemi della Capitale rimangono enormi e, tra i tanti, quello dell'Atac, simboleggiato dalle autocombustioni ed esplosioni di autobus cui ci tocca assistere, sta diventando un altro caso nazionale.

Andiamo con ordine. Solo tra il 2009 e il 2016 le perdite dell'azienda dei trasporti sono ammontate ad 1,4 miliardi di euro nonostante contributi pubblici per 5 miliardi. E questa voragine di soldi non ha comportato un buon servizio per i romani, anzi. Due economisti, Arrigo e Giuricin, hanno studiato a fondo il Tpl romano, dimostrando che non c'è un solo parametro di efficienza che venga soddisfatto. Attese alle fermate, insoddisfazione dei consumatori, sovraffollamento, scarsa pulizia. Il parco bus è sempre più vecchio, quindi i mezzi di trasporto si rompono (o esplodono) più spesso, consumano e inquinano di più. Il livello di assenteismo, poi, è proverbiale, soprattutto in occasione di ponti, festività e partite della "Maggica". Per fare un paragone, nell'azienda romana si supera il 12%, mentre all'Atm milanese è del 7 per cento. E infatti, la produttività dei dipendenti, che si misura in km percorsi per addetto, già bassa nel 2012, è peggiorata nel 2014 e nel 2016, nonostante i loro stipendi siano più alti persino di quelli dei colleghi parigini. I debiti viaggiano verso il miliardo e mezzo, gli incassi provenienti dai biglietti coprono una parte infima delle entrate (meno di un quarto contro una media europea di circa il 50%) e vi è una sproporzione tra personale amministrativo (troppo) ed operativo. Il Tpl periferico assegnato a gara è più efficiente, così come lo sono le aziende di qualsiasi altra

grande città europea, tant'è che nel secondo semestre 2017 i servizi non erogati da Atac rispetto a quelli previsti sono di circa il 20 per cento. Tuttavia, l'anno scorso si era aperto uno spiraglio di speranza perché più di 30.000 romani avevano firmato affinché si tenesse un referendum consultivo promosso dai Radicali per la messa a gara dei servizi di trasporto pubblico locale. Non privatizzazione, ma semplicemente concorrenza a vantaggio delle casse pubbliche e dei cittadini. La consultazione si sarebbe dovuta tenere il 3 giugno, ma a fine aprile è stata rimandata in autunno per sperimentare improbabili forme di voto elettronico ed evitare sovrapposizioni con elezioni in alcuni municipi dell'Urbe da tenersi il 10 giugno (facendo tutto insieme si risparmiava denaro, ma tant'è). Perché dunque questa concatenazione di fatti deve interessare tutti gli italiani? In primis, giacché quando si dice che la spesa pubblica è incomprimibile basta citare l'esempio dell'Atac e la discussione è cartesianamente vinta. Gli sprechi e l'incuria che i trasporti romani evidenziano, oltre a essere pagati da tutti i contribuenti, si riproducono in molte altre situazioni (Genova, è un altro esempio) che sarebbe doveroso aggredire: altro che austerità!

In secondo luogo, perché il referendum dimostra che con buona volontà e un po' di acume politico esiste un'opinione pubblica che capisce i vantaggi delle liberalizzazioni e mal sopporta il macigno della spesa pubblica: non è obbligatorio solleticare solo gli istinti spendaccioni per prender voti. Infine, se i rinvii, l'assenza di informazione ai cittadini (che sarebbe dovere del Comune promuovere), l'ostruzionismo dei partiti e dei sindacati, la complicazione delle procedure di voto (speriamo non si proponga la piattaforma Rousseau per gestirlo) dovesse far fallire l'iniziativa referendaria, il segnale sarebbe chiaro: basta fare un po' di resistenza passiva e si può andare avanti come se niente fosse. Atac decotta, nazione infetta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA