

Referendum Atac, bene il modello Stoccolma Due operatori per offrire un servizio di qualità

L'INTERVENTO

Io sto con Tocci, sull'Atac si faccia il referendum

Fusioni

Hanno fatto bene e ridotto i costi

di **Marco Causi***

Concordo con Walter Tocci (sul *Corriere*). Il referendum dei Radicali sul trasporto è un utile strumento per stimolare la discussione.

Una discussione a cui la giunta pentastellata si sottrae preferendo la conservazione inerziale degli assetti esistenti, i quali però sono con tutta evidenza insoddisfacenti. Aggiungerei alcuni punti alle riflessioni di Tocci.

Abbiamo oggi le valutazioni nazionali sui costi standard. Il dato su cui Roma è più fortemente disallineata non è il trasporto ma il servizio di igiene urbana. La discussione va quindi ampliata anche a raccolta dei rifiuti e spazzamento. Va poi ricordato che il quadro finanziario del trasporto pubblico romano ha finalmente trovato un equilibrio grazie ai nuovi impegni assunti dalla Regione nel 2015 (la giunta precedente aveva azzerato il contributo regionale). Nel trasporto su gomma, così come nella raccolta dei rifiuti e spazzamento, non ci sono economie di scala: la produttività delle imprese non migliora quanto più l'impresa è grande. È stato pubblicato uno studio econometrico sull'evoluzione della produttività di Atac che dimostra questo punto anche per l'impresa romana (Marabucci e Spirito su *Economia e Lavoro*, vol. 50, n. 3, 2016): le due fusioni (nel 2005 fra Atac e Sta, nel 2009 fra Atac, Trambus e Metro) hanno avuto un effetto positivo una tantum di riduzione dei costi. Da questo dato, oltre che da quanto sostiene Tocci, e cioè che in queste imprese (Atac, Ama) c'è un rilevante

problema di management, io traggio una considerazione: pur non essendoci economie di scala non è indifferente, ai fini del costo e della qualità del servizio, la capacità industriale dell'operatore. Anche un eccesso di "spezzatino" potrebbe portare inefficienze.

È necessaria allora una valutazione tecnico-industriale. A Stoccolma, la cui area metropolitana ha dimensioni simili a Roma, il servizio di trasporto pubblico è affidato a due operatori. Nel Comune di Parigi, la cui dimensione equivale più o meno alla parte di Roma interna alle mura aureliane, raccolta rifiuti e spazzamento sono affidati a due operatori, uno al di qua e l'altro al di là della Senna. A Roma forse ce ne vorranno più di due: ma il numero deve essere quello tecnicamente adatto a garantire alla città operatori con solida capacità industriale e manageriale. L'evoluzione delle aziende pubbliche esistenti può allora prevedere, piuttosto che la loro dissoluzione, ferma la garanzia del lavoro per i dipendenti, una ristrutturazione che le renda competitive nel nuovo scenario con l'ingresso di adeguati soci industriali e il modello, in almeno uno dei quadranti, della gara a doppio oggetto per il servizio e per il partner industriale. Questo è quanto avvenuto a Stoccolma nel trasporto. Forse uno scenario di questo tipo può generare minori conflitti durante il processo di riforma. In questa prospettiva si muoveva il piano industriale di Ama approvato nell'ottobre 2015 dall'assemblea capitolina, dove erano anche programmati e finanziati i nuovi impianti di trattamento su cui nei due anni successivi, colpevolmente, commissario straordinario e nuova giunta sono rimasti immobili.

*parlamentare pd

© RIPRODUZIONE RISERVATA

