

## Il trasporto pubblico locale a Roma: come è stato gestito negli ultimi anni?

a cura di Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani<sup>1</sup>

24 giugno 2021

*Tra il 2015 e il 2019, la qualità del servizio di trasporto pubblico a Roma - erogato da Atac, società partecipata dal Comune - è peggiorata significativamente. Sono infatti calati i posti-km per abitante mentre sono aumentate le corse soppresse e il divario tra servizio programmato ed erogato. Ciò è dovuto all'inadeguatezza delle infrastrutture e all'anzianità del parco mezzi, per i quali l'amministrazione comunale non ha effettuato investimenti sufficienti.*

*Dopo anni di perdite, Atac ha chiuso gli ultimi due esercizi in utile. Tuttavia, ciò non è dipeso da un migliore risultato operativo, bensì dalla riduzione degli accantonamenti per i rischi e dalla sospensione di parte degli interessi passivi per effetto del concordato preventivo del 2017. La Corte dei Conti ha inoltre evidenziato diverse criticità nella gestione della società e perplessità sul risanamento del bilancio.*

\* \* \*

Il servizio di trasporto pubblico locale a Roma è gestito, tramite affidamento diretto (cioè senza alcun bando di gara) da Atac S.p.A., società partecipata interamente dal Comune di Roma Capitale.<sup>2</sup> Dopo vari esercizi in perdita e un ingente debito accumulato, nel 2017 la società ha fatto ricorso alla procedura di concordato preventivo con continuità aziendale.

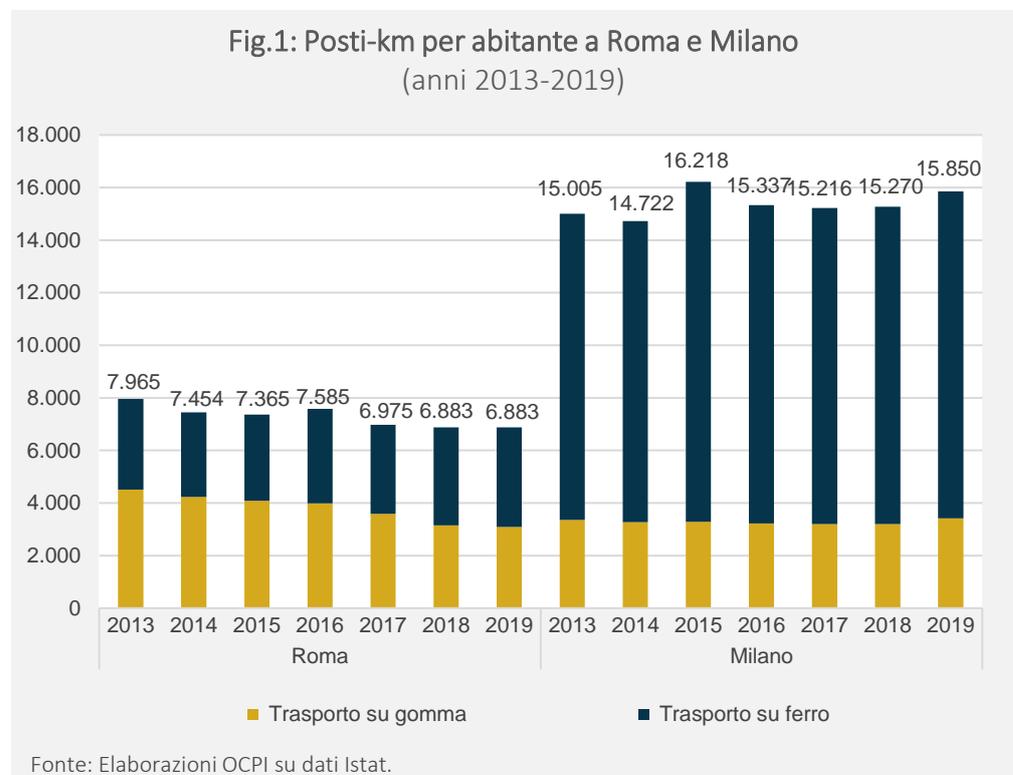
La Corte dei Conti, nella relazione del maggio 2021, ha rilevato diverse criticità nelle spese della società e nell'attività di controllo e di impiego di risorse pubbliche da parte dell'amministrazione Raggi. Ulteriori inefficienze emergono dai dati del servizio erogato e del bilancio.

<sup>1</sup> La nota è stata scritta da Salvatore Liaci.

<sup>2</sup> Il rapporto è regolato dal Contratto di Servizio (DGCa 273/2015), prorogato sino al 3 dicembre 2021. Una quota minore del trasporto in superficie è erogata da Roma TPL.

## L'andamento del servizio pubblico

Rispetto al 2015, ossia dal periodo antecedente il mandato dell'amministrazione Raggi (iniziato a giugno 2016), i posti-km per abitante sono calati da oltre 7.300 a 6.883 (al 2019). Il numero dei posti-km sarebbe dovuto crescere poiché era basso se confrontato con Milano, dove è rimasto stabile oltre 15.000 (fig.1).<sup>3</sup> La scarsità di posti è dovuta principalmente alla dipendenza dal trasporto su gomma (bus), più costoso e con una capienza inferiore rispetto a quello su ferro (tram e metro). A Roma, infatti, il 50 per cento dei posti-km è erogato via bus, mentre a Milano il 21 per cento.<sup>4</sup> L'attuale amministrazione non ha effettuato nuovi investimenti per migliorare tale situazione, non riuscendo a spendere oltre 1,4 miliardi stanziati dallo stato per il rafforzamento del trasporto su ferro.<sup>5</sup>



Inoltre, sono risultati insufficienti gli investimenti nel parco mezzi, che a causa della precaria situazione economica di Atac sono acquistati dal Comune e concessi in usufrutto. I mezzi a disposizione, principalmente i bus, presentano un'età avanzata e spesso superiore alla vita tecnica. Di conseguenza, i guasti ai

<sup>3</sup> Per "vetture-km" si intende il numero complessivo di chilometri percorsi in un anno dai veicoli in dotazione. Con "posti-km per abitante" si intende il numero complessivo di posti offerti agli utenti in un anno (ottenuto dal prodotto tra vetture-km e la capacità media dei veicoli in dotazione) in rapporto al numero di abitanti.

<sup>4</sup> Fonte: ISTAT, Ambiente urbano, anno 2019.

<sup>5</sup> Fonti: Decreto interministeriale n.498/2014, Decreto MIT del 22 dicembre 2017, Legge di Bilancio n.205/2017 (riparto dei fondi Decreto MIT del 27 dicembre 2019), Legge di Bilancio n. 145/2018, Decreto MIT n.235/2020.

veicoli sono la principale causa delle corse soppresse, aumentate da circa 550.000 a oltre 1,6 milioni tra il 2015 e il 2019. Nello stesso periodo, anche il divario tra il servizio previsto dal contratto e quello effettuato (in termini di vetture-km) è aumentato sensibilmente, specialmente nel trasporto in superficie dove è passato dal 7 al 17 per cento. La vecchiaia del parco mezzi influenza poi la sicurezza, con oltre 170 bus incendiati nel periodo 2016-2020.<sup>6</sup>

Tutto ciò si riflette nel peggioramento degli indicatori del grado di apprezzamento del servizio da parte dei cittadini (tra il 2015 e il 2019, il Customer Satisfaction Index è calato del 26 per il trasporto in superficie e del 6 per cento per la metropolitana). I passeggeri sono calati da 1,2 miliardi a 895 milioni nello stesso periodo, andando a incrementare la mobilità privata e il traffico. Nel 2015 Roma era la terza città più congestionata d'Italia, mentre dal 2016 al 2019 è stata la prima (risultando la seconda a livello mondiale nel 2018).<sup>7</sup>

## I conti di Atac

Tra il 2015 e il 2019, i costi operativi sono rimasti sostanzialmente invariati, anche in rapporto alle vetture-km erogate. La spesa per il personale è la voce di maggior peso (60 per cento dei costi operativi) ed è rimasta costante nonostante la forza lavorativa sia lievemente calata. La riduzione del personale ne ha aumentato la produttività, in termini di vetture-km per dipendente, che nel 2019 rimaneva tuttavia inferiore del 21 per cento rispetto al gestore milanese (ATM). Le spese per manutenzione sono cresciute sensibilmente (16 per cento) dopo un calo iniziale nel 2017. Il maggior fabbisogno di manutenzione è dovuto all'obsolescenza del parco mezzi e della rete metropolitana e tramviaria.

I ricavi su biglietti e abbonamenti sono cresciuti del 5 per cento tra il 2015 e il 2019, ma coprono solo il 30 per cento dei costi operativi. Il corrispettivo pagato dal Comune per il servizio pubblico invece copre oltre il 50 per cento ed è aumentato del 7 per cento. Siccome nello stesso periodo il servizio erogato è rimasto stabile, il corrispettivo pagato dal Comune per vettura-km prodotta è aumentato da 3,18 a 3,43 euro.

Dopo numerosi esercizi chiusi in rosso, Atac è passata da una perdita di 120 milioni nel 2017 a un utile di 0,8 milioni nel 2018 e di 7,6 milioni nel 2019. Tuttavia, occorre evidenziare che:

---

<sup>6</sup> Fonti: Relazione annuale Acos, 2020; Relazione del concordato preventivo Atac; Delibera 47/2021 della Corte dei Conti.

<sup>7</sup> Fonti: ISTAT, Ambiente urbano, anno 2019; Annuario Statistico del Comune di Roma, 2016, 2020; Inrix Traffic Scorecard Report, 2015, 2019.

- solo una parte del miglioramento è attribuibile all'attività operativa, in quanto il margine operativo lordo è cresciuto di 3 milioni tra il 2017 e il 2019, perlopiù grazie ai sussidi del Comune;
- il contributo maggiore deriva dalla riduzione degli accantonamenti per rischi, ma la Corte dei Conti ha evidenziato che il fondo accantonamenti è inadeguato per coprire i potenziali costi legati ai contenziosi pendenti (fondo di 20 milioni a fronte di almeno 122 milioni necessari);
- la gestione finanziaria, che perdeva oltre 15 milioni annui sino al 2017, è diventata positiva nel 2018 e nel 2019, principalmente perché il concordato preventivo ha sospeso il pagamento degli interessi passivi (tranne che per i creditori garantiti da privilegio, pegno o ipoteca), con un conseguente calo per la spesa di interessi di circa 14 milioni.<sup>8</sup>

Il concordato preventivo con continuità aziendale prevede che la società risani il bilancio tramite la propria attività, ripagando i debiti verso il Comune, i fornitori e le banche. Sul punto la Corte dei Conti ha espresso diverse perplessità, tra cui:

- l'impatto del Covid-19 sull'esercizio 2020, che si chiuderà in perdita secondo quanto riferito dal rappresentante di Atac nell'adunanza pubblica del 10 maggio 2021, ma di cui non si conoscono le dimensioni in quanto il bilancio non è stato ancora approvato;
- i sopracitati potenziali costi legati ai contenziosi pendenti;
- la perdita della gestione (accessoria rispetto all'attività di trasporto pubblico locale) di due tratte ferroviarie, con minori ricavi per circa 75 milioni all'anno;
- alcune criticità nelle spese effettuate. Oltre alle già menzionate spese per manutenzione su veicoli e infrastrutture obsolete, si osservano incarichi di consulenza per la stessa materia affidati a più professionisti (violando la "regola della unitarietà dell'incarico prevista dal disciplinare interno di Atac"), il sistematico aumento dei costi di tali contratti durante la loro esecuzione "in assenza del necessario fondamento giuridico" e il rinvio al 2022 del pagamento di 4,8 milioni per l'usufrutto dei nuovi bus concesso dal Comune (che lo ha modificato unilateralmente da gratuito a oneroso).<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Inoltre, nel 2019 la società ha ricalcolato i debiti utilizzando il valore attualizzato (ossia il valore scontato dei pagamenti futuri – i rimborsi e gli interessi – verso i creditori) che risulta minore del valore nominale: la differenza ha generato dei proventi finanziari, di natura contabile e una tantum, di circa 2 miliardi.

<sup>9</sup> Si veda: Delibera 47/2021 della Corte dei Conti.