

Antitrust al Tar: illegittimo l'affidamento ad Atac

Trasporto pubblico

Mancano «evidenze documentali idonee a supportare» la scelta

Andrea Marini

L'Antitrust farà ricorso al Tar del Lazio contro la decisione del Comune di Roma di procedere all'affidamento *in house* ad Atac (cioè una società, appunto Atac, controllata al 100% dallo stesso Comune di Roma) quale modalità di gestione del servizio di trasporto pubblico locale (non periferico) sul territorio della capitale, per le annualità dal 2024 al 2027. A comunicarlo è stata la stessa Autorità nel suo bollettino settimanale. Nel motivare la sua decisione l'Antitrust segnala che, nella procedura utilizzata dal Comune di Roma per giustificare in sostanza la maggiore qualità, i maggiori investimenti e i minori costi dell'affidamento del servizio ad Atac, mancano «evidenze documentali idonee a supportarne la fondatezza».

L'Antitrust indica una serie di dati (peraltro in massima parte noti) impietosi per Atac: un trasporto pubblico locale di superficie «con un indicatore di regolarità del servizio medio del 53,4%, contro un obiettivo standard dell'80%. Risulta - aggiunge - che la società dal 2016 al 2019 ha pagato ogni anno penali per il mancato raggiungimento degli obiettivi

 **Il Comune di Roma proceda a una «iniziale e quantomeno graduale apertura alla concorrenza»**

contrattuali in un range del 1,36%-0,79% dell'intero corrispettivo da Contratto di Servizio, ovvero tra i 6,1 e i 3,8 milioni di euro l'anno». Dopo la parentesi del periodo Covid, «nel 2022 l'importo delle penali si è già nuovamente attestato allo 0,8%, nonostante nel primo trimestre valessero ancora le disposizioni eccezionali del Covid». Per quel che riguarda la leggera crescita di produzione del servizio di superficie e metropolitana dal 2016 al 2021, questa «è avvenuta, tra l'altro, grazie a una ingente iniezione di nuove vetture tra il 2019 e il 2021, di cui 667 su 811 finanziate da Roma Capitale». Per il 2018-2022, «risultano a consuntivo 28 milioni di investimenti in nuovi autobus finanziati da Roma Capitale, a fronte di 7 milioni in autofinanziamento acquistati da Atac».

Per il periodo dal 2023 al 2026, risulta da Piano Concordatario «l'acquisto di altri 1.057 nuovi mezzi, tra cui 411 vetture elettriche finanziate con fondi del Pnrr. Tali nuovi investimenti, in realtà, ben potrebbero essere dirottati su eventuali operatori diversi dall'attuale gestore, considerato che il soggetto attuatore dei fondi Pnrr è proprio Roma Capitale, mentre invece altri 432 mezzi nuovi provengono da fondi per il Giubileo 2025, assegnati direttamente ad Atac quale soggetto attuatore (con un 10% della spesa in autofinanziamento)».

La soluzione suggerita dall'Antitrust, anche alla luce di esperienze in altre capitali europee, è che il Comune di Roma proceda a una «iniziale e quantomeno graduale apertura alla concorrenza» del trasporto pubblico locale non periferico, con il territorio suddiviso in «lotti adeguatamente dimensionati, per favorire la massima partecipazione e per minimizzare le esigenze di coordinamento tra operatori».