

E se aprissimo alla concorrenza ...

Prof. Francesco Filippi

ATAC

- La grande azienda del trasporto pubblico romano è fallita da tempo.
- La politica la mantiene in vita con continue infusioni di denaro dei cittadini.
- Il senato si è inventato un commissariamento e un successivo affidamento al MIT.
- La nuova giunta di Roma è per lo status quo.
- Le Ferrovie dello Stato sono interessate.
- La normativa tra due anni obbliga a fare le gare per l'affidamento dei trasporti pubblici.

Questi sono i servizi di trasporto dell'ATAC

Dichiarati nel 2013

Linee	Numero	%	Intervallo (m)
Express	7	2	4' – 8'
Alta frequenza	49	17	4' – 15'
Media frequenza	91	32	10' – 20'
Bassa frequenza	104	36	20' – 60'
Esatta	7	2	ad orario
Notturne	27	9	15' – 60'
Totale	285		

Accanimento terapeutico



Sono il nuovo dottore, non si preoccupi con l'aiuto di queste macchine la terremo in vita per sempre ...

- a 100.000 euro ora!

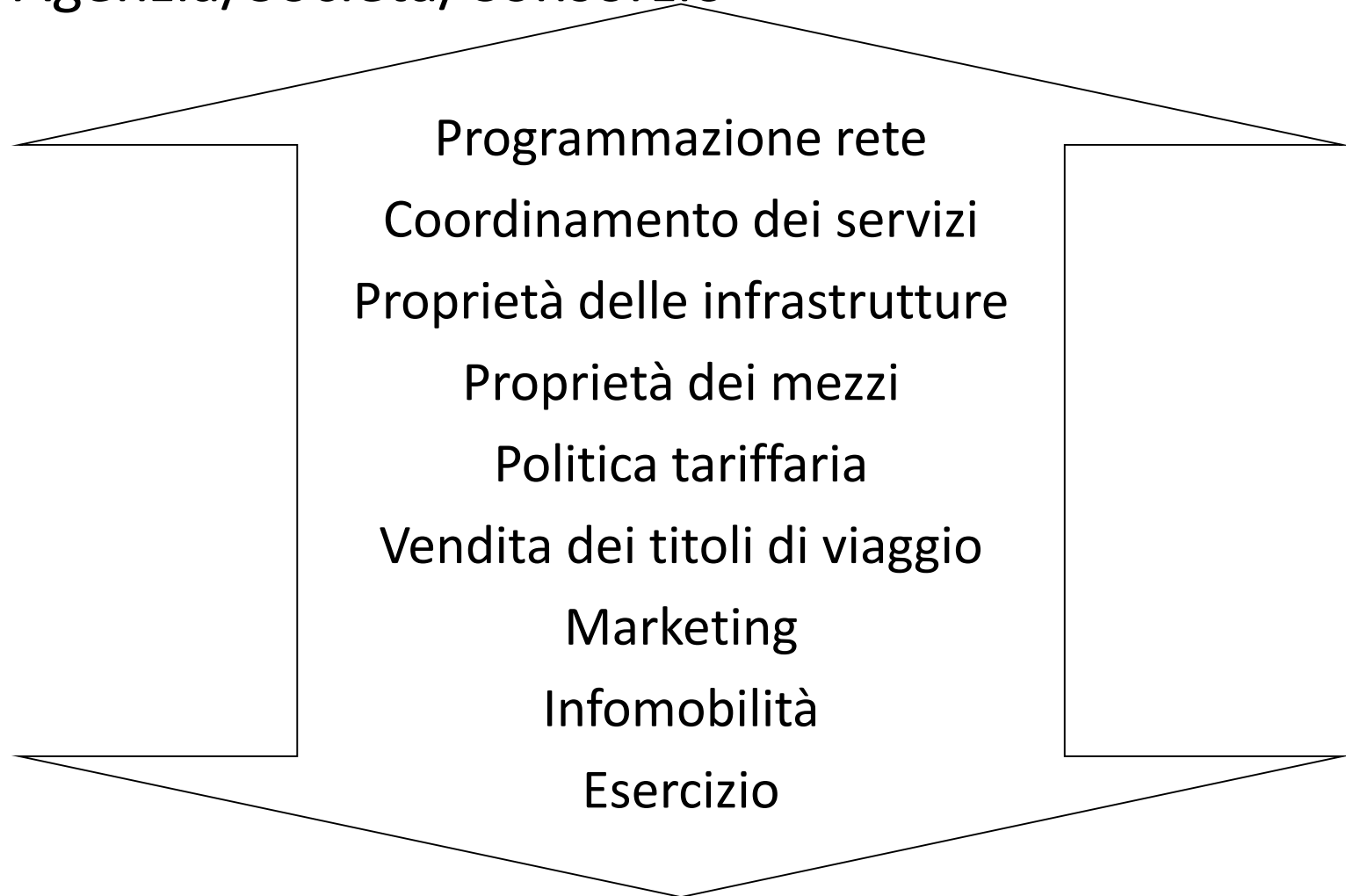
Ma è possibile fare qualcosa?

Il ritardo accumulato nelle gare ha creato un grande divario con gli altri paesi:

- In UK bastano 0,8 euro per km di contributi in conto esercizio;
- in Germania 0,9 euro,
- in Spagna 1,7 euro,
- in Francia 2,2 euro,
- ma in Italia servono mediamente 2,4 euro.

La divisione dei compiti

Agenzia/Società/Consorzio



Aziende di trasporto pubblico

Esempi di agenzie

- Londra – TFL Autorità di trasporto, organo tecnico dell'amministrazione della Grande Londra (GLA).
- Parigi – STIF Sindacato dei trasporti pubblici, istituzione pubblica costituita dalla Regione Ile-de-France, dalla città di Parigi e da altri 7 dipartimenti regionali.
- Stoccolma – SL Autorità di trasporto pubblico emanazione della Contea di Stoccolma.

Esempi di società e consorzi

- | | |
|------------------|---|
| Barcellona – EMT | Consorzio formato dalla regione della Catalogna, dai comuni di Barcellona e da altri 18 per il governo del TPL |
| Berlino – VBB | Consorzio per il governo del TPL formato dai Länder di Berlino e del Brandeburgo |
| Vienna – VOR | Società operativa per il governo del TPL, costituita dalla città di Vienna e dalle Regioni Lower Austria e Burgenland |

Tipi di contratto per i servizi

Tipi	Net cost	Gross cost	Management
Rischi della azienda	Produzione e ricavi	Produzione	Nessuno
Pagamenti	L'azienda riceve un contributo pari alla differenza tra i costi di produzione e i ricavi concordati	L'azienda riceve il prezzo concordato per la produzione dei servizi	L'azienda riceve il pagamento concordato indipendente dalla sue prestazioni

Londra

- Assegnazione dei servizi con procedure di gara per linea o per pacchetti gestite da *Transport for London* (TfL).
- Gare ogni due o tre settimane per linea, con chiaramente definite le caratteristiche del servizio.
- Annualmente circa il 20% dell'intera rete di autobus di Londra è messo a gara.

Caratteristiche del modello londinese

- Gare standard per ridurre i costi e per la trasparenza.
- Preselezione degli offerenti per capacità finanziarie e gestionali.
- Obbligo a pubblicare le offerte ricevute e spiegare i motivi della scelta.
- Il TfL misura la prestazione e qualità di ciascuna linea.
- Gran parte dei contratti è di tipo gross-cost, durata di cinque anni con incentivi sulla prestazione.
- È previsto un rinnovo di due anni con un costante superamento delle soglie di prestazione contrattuali.

Impegni del TfL

Manutenzione delle fermate, ma depositi e veicoli sono di proprietà degli operatori e ciò può limitare la contendibilità del mercato.

Gestione di alcune linee con lo scopo di:

- Raccolta dati sul servizio (tempi, orari, comfort, ecc) e *benchmarking* con gli operatori privati.
- Possibilità di reintrodurre *l'in house parziale e temporanea*, in caso di scarso successo degli operatori esterni.

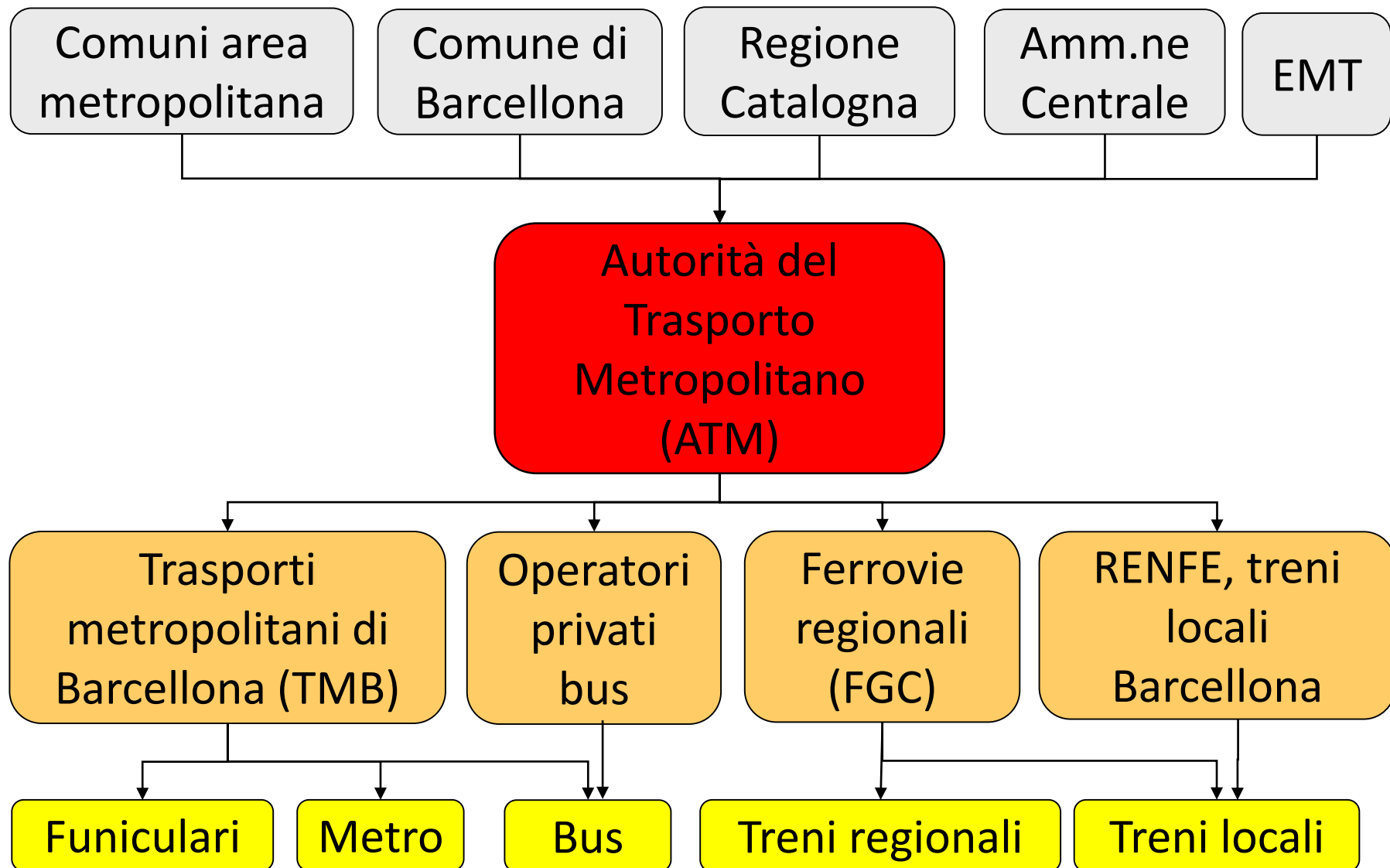
Svezia

- Le Agenzie pubbliche (*Authority*) ricorrono ampiamente alle gare per l'assegnazione di singole linee o di piccoli pacchetti.
- Contratti *gross-cost* con incentivi basati sulla qualità e sulla soddisfazione degli utenti.
- Le Agenzie possiedono le principali infrastrutture e i servizi essenziali, i veicoli sono di proprietà degli operatori.
- Importante è che il mercato continui a essere contestabile.

Barcelona

- *Autoritat del Transport Metropolità (ATM)* è un consorzio col Governo autonomo della Catalogna, il Consiglio della città di Barcellona e l'Area Metropolitana di Barcellona.
- Il TPL gomma è un sistema misto.
- L'azienda pubblica *Transport Metropolitans de Barcelona (TMB)* gestisce i percorsi urbani diurni in parte dell'area.
- La restante parte e i servizi notturni sono affidati mediante gare.

Regione di Barcellona



I servizi affidati con gara

- Sono pacchetti di linee, raggruppate per distretti.
- ATM valuta le offerte per la proposta finanziaria (costi, ricavi e sussidi), per l'utenza prevista, le risorse impiegate e l'esperienza.
- Contratti *net-cost* dove i rischi operativi e commerciali sono a carico degli affidatari.
- Durano cinque anni, possono essere estesi per due anni, rinnovati con una nuova gara.

Tre tipi di contratti

1. Regolati dagli obblighi di servizio pubblico
2. Esenti dagli obblighi di servizio pubblico
3. Profittevoli che prevedono un pagamento a AMT

Crescita della utenza (000)

Servizi bus	2003	2004	2005	2006	Crescita %
TMB	203,7	205,0	205,0	207,7	2,0
Gara	56,4	59,6	61,6	65,7	16,5
Quota gara	21,7	22,5	23,1	24,0	10,5

Crescita dell'offerta

Servizi bus		2003	2004	2005	2006	Crescita %
TMB	linee	104	103	103	109	4,8
	Bus-km	41,48	40,93	40,98	42,05	1,4
Gara	linee	76	77	81	88	15,8
	Bus-km	21,21	22,05	22,80	26,02	22,6
Quota gara	linee	42,2	42,8	44,0	44,7	5,9
	Bus-km	35,8	35,0	35,7	38,2	13,0

Domanda e offerta (2006)

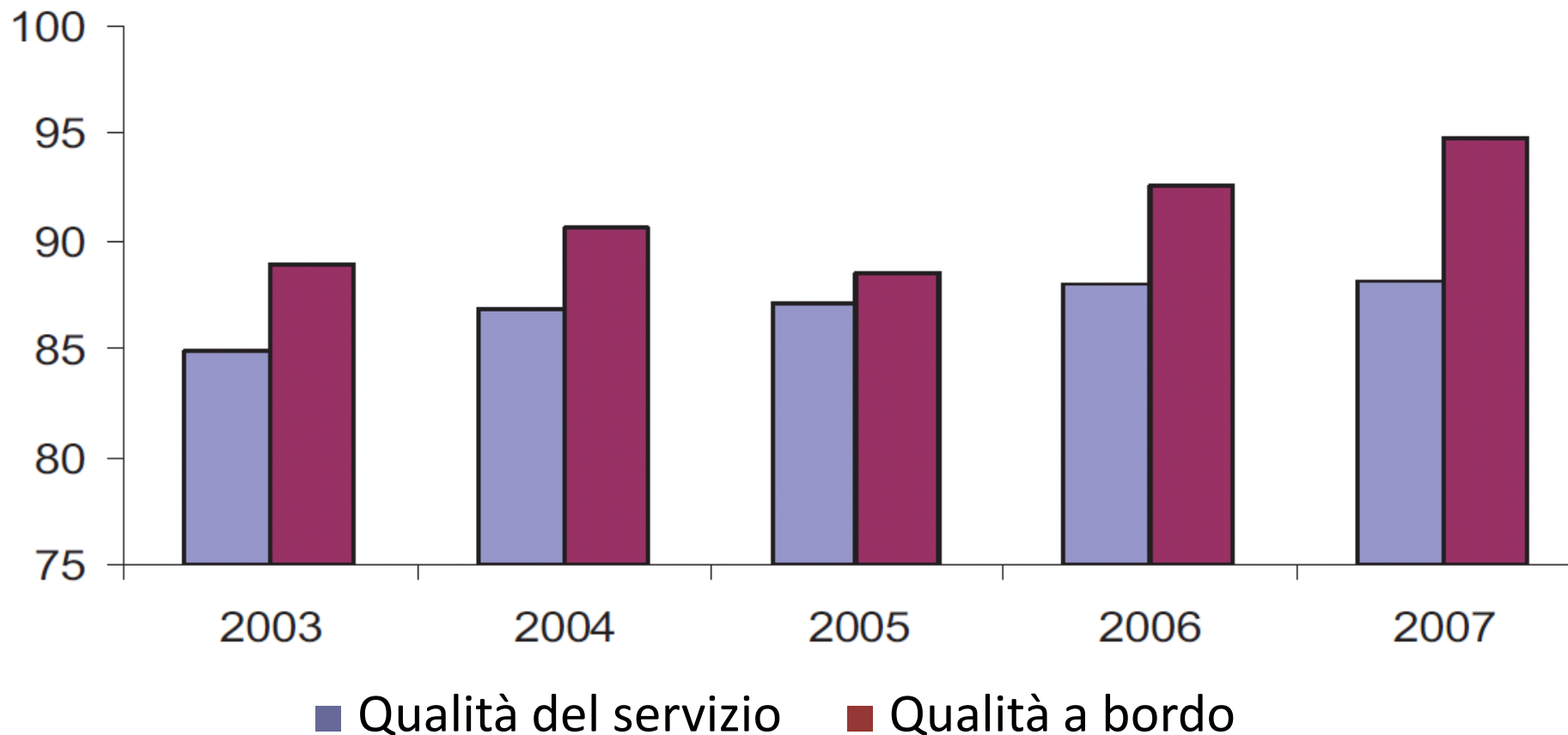
Servizi bus	pass. (milioni)	linee	flotta	Buskm	fermate
TMB	207,72 (75%)	109 (55%)	1,066 (70%)	42.054 (62%)	2.566 (46%)
Gara	65,68 (25%)	88 (45%)	466 (30%)	26.021 (38%)	2.989 (54%)

*

Confronti (2006)

Servizi con gara	Costo-km
C1	2,06
C2	2,65
C3	3,08
C4	3,11
C5	3,37
C6	3,51
C7	4,12
C8	4,28
Media	3,27
TMB	4,94

Qualità dei servizi affidati con gara



Il modello Barcellona

I fattori di successo:

- Concessioni di breve termine
- Rimozione della barriera all'entrata
- Incentivi e penalizzazioni nel contratto
- confronti delle gestioni e i costi operativi sostenuti da ATM e dalle aziende affidatarie con gara.

Un aspetto negativo:

- Assenza di un forte controllo su TMB
- Scarsa contendibilità a causa di contratti net-cost e modalità di selezione che tende a premiare gli *incumbents*.

Il caso romano

La Capitale durante la giunta Rutelli e Assessore alla Mobilità Tocchi per prima avviò un bando di gara di parte della rete ATAC in periferia.

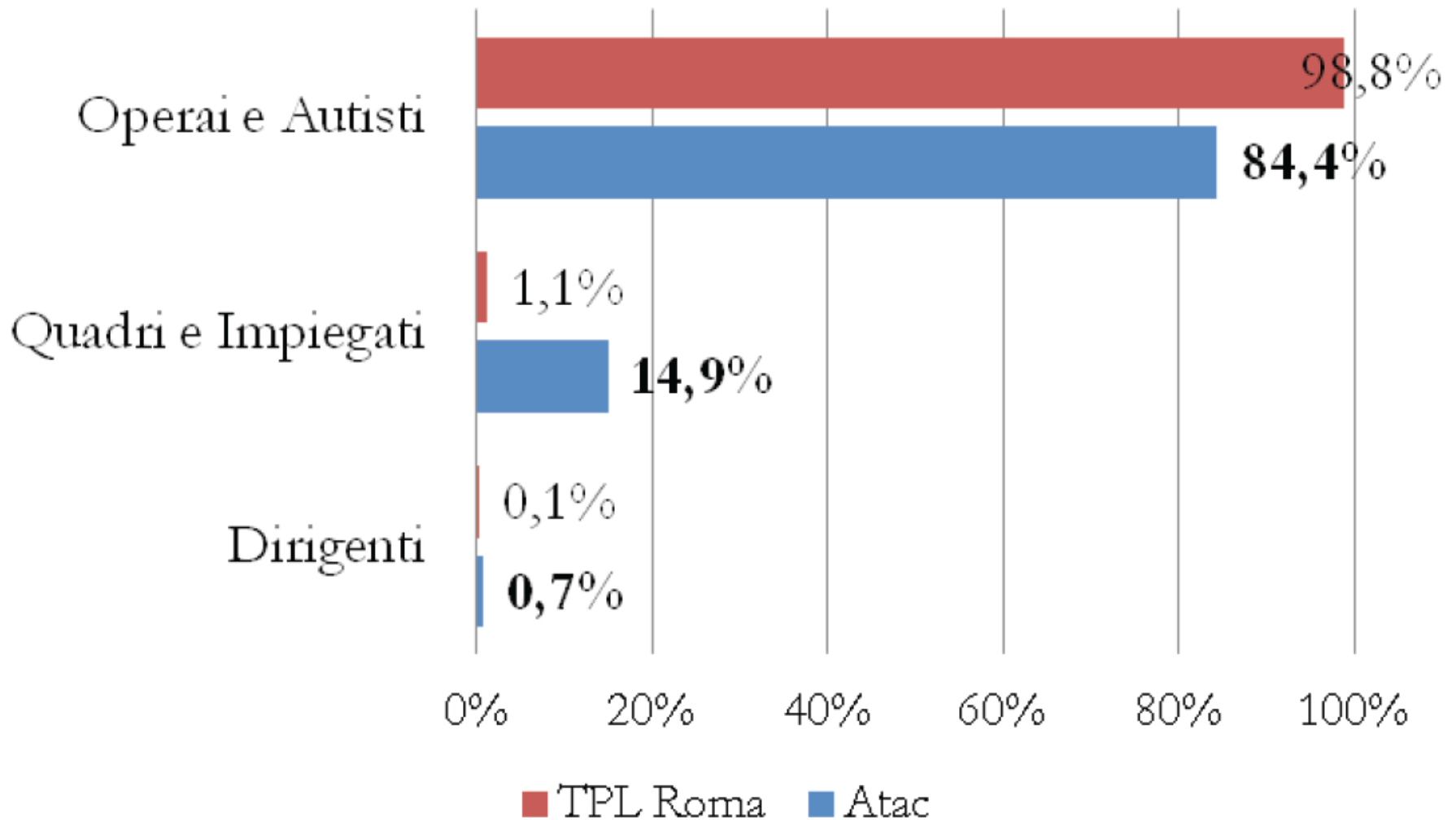
I servizi periferici e quelli notturni della città di Roma furono affidati a un consorzio misto.

Oggi dopo una ulteriore gara svolta nel 2010 gestisce circa 29 milioni di autobus-km.

Confronto con Roma TPL

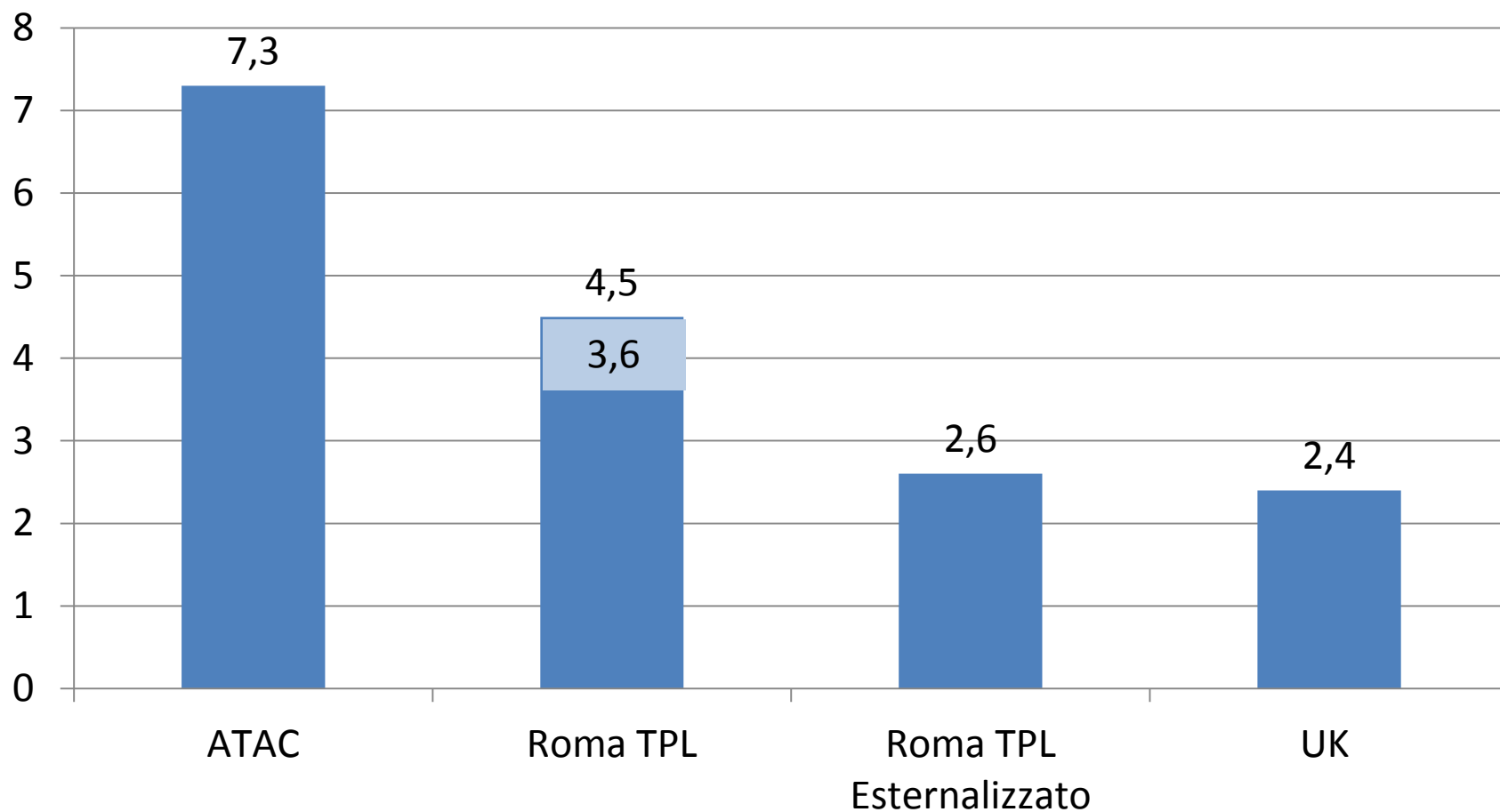
Dati aziendali	ATAC	Roma TPL	
Costi Operativi (mln €)	1183,3	131,6	
Costi Personale (mln €)	550,7	26,9	
Vetture-km (milioni)	161	29	
Numero Veicoli	3638	487	
Dipendenti	11882	720	
Variabili operative			Δ
Vetture KM per dipendente	13575,2	40277,8	-66%
Dipendenti per bus	3,3	1,5	121%
Costo Vettura-km (€)	7,3	4,5 (3,6)	61%
Costo Medio dipendente (€)	46349	37306	24%
Età media del parco (anni)	9,8	6.9	42%

Personale poco operativo



Ma si può fare anche di più

Costo vettura-km



E se ripartissimo da qui?
Dopo solo 15 anni