

**AS1321 - REGIONE LAZIO - AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE DI LINEE FERROVIARIE C.D. EX-CONCESSE E CONSEGUENTI ATTIVITÀ DI GESTIONE DA PARTE DELLA SOCIETÀ ATAC S.P.A.**

Roma, 5 dicembre 2016

Presidente della Regione Lazio

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella riunione del 16 novembre 2016 ha deliberato di esprimere un parere ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/1990, relativamente allo stato in cui versa la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale lungo le linee ferroviarie c.d. "ex-concesse", ovvero le linee Roma-Ostia, Roma-Viterbo, Roma-Giardinetti (di seguito anche "Servizi"), così come affidati da parte della Regione Lazio (di seguito anche "Regione") alla società ATAC S.p.A. ("ATAC"), ai sensi del contratto di servizio a suo tempo stipulato con la società Met.Ro. S.p.A. ("Contratto").

Al proposito, si rileva in primo luogo come il Contratto, rinnovato su base annuale a partire dal 2007, e tuttora vigente, prevedesse tra l'altro la definizione di livelli quantitativi e qualitativi dei Servizi. Ora, mentre per quanto riguarda gli aspetti qualitativi non risulta che siano neppure mai stati costituiti gli organi preposti alla loro considerazione e valutazione, con riferimento ai livelli quantitativi la contrazione dell'offerta dei Servizi da parte di ATAC ha condotto da tempo a una situazione di gravissimo e persistente disagio per gli utenti, come si evince dalla seguente tabella:

<b>ANNO</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>LINEA ROMA-OSTIA</b>						
Km/vett. programmati	10.022.071	10.031.769	9.874.887	9.857.360	9.460.050	10.076.009
Km/vett. effettivi	9.647.599	9.174.185	9.500.665	9.217.694	9.168.077	8.700.660
Δ produzione (Km/vett.)	-374.472	-857.584	-374.222	-639.666	-291.973	-
scostamento (no. corse)	-1.745	-3.433	-2.384	-4.101	-4.495	-11.142
<b>LINEA ROMA-VITERBO</b>						
Km/vett. programmati	4.850.102	4.552.220	4.588.421	4.674.435	4.763.488	4.839.792
Km/vett. effettivi	4.589.045	4.024.919	4.259.378	4.443.513	4.711.375	4.518.330
Δ produzione (Km/vett.)	-261.057	-527.301	-329.043	-230.922	-52.113	-321.463
scostamento (no. corse)	-5.687	-4.887	-8.589	-7.060	-4.782	-5.552
<b>LINEA ROMA-GIARDINETTI</b>						
Km/vett. programmati	2.787.195	2.788.107	2.782.174	2.754.425	2.534.879	2.226.254
Km/vett. effettivi	2.804.430	2.732.411	2.665.965	2.359.591	2.150.076	1.794.898
Δ produzione (Km/vett.)	+17.235	-55.696	-116.209	-394.834	-384.803	-431.356
scostamento (no. corse)	-5.028	-6.767	-9.841	-19.548	-17.411	-11.850

Fonte: ATAC, risposta richiesta di informazioni dell'Autorità.

I dati riportati mostrano un sistematico scostamento delle quantità dei Servizi offerti rispetto a quelli programmati, sia in termini di Km/vettura non effettuati che di corse soppresse, e ciò a causa di deficienze che, in base alle informazioni a disposizione dell'Autorità, attengono a voci quali la mancanza di personale o di materiali, ovvero riconducibili in maniera diretta e preponderante a competenze di programmazione e organizzazione proprie di ATAC. I dati forniti da ATAC, inoltre, si fermano al 2015, ma l'Autorità è a conoscenza del fatto che lo scostamento delle quantità dei Servizi offerti rispetto a quelli programmati sia continuato nel corso del 2016.

A fronte di tale situazione di perdurante difficoltà operativa da parte del gestore dei Servizi, tra l'altro riguardante alcune tra le principali linee a livello nazionale di trasporto di lavoratori pendolari, non risulta che la Regione abbia mai espressamente esercitato poteri di intervento e sanzione, pur previsti dal Contratto, persistendo piuttosto in una reiterazione di anno in anno della vigenza del rapporto di gestione in capo ad ATAC, senza alcuna revisione dei livelli dei Servizi o predisposizione di opportune modalità di disciplina migliorativa degli stessi.

Premesso che la normativa vigente – in particolare l'articolo 5, par. 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 – effettivamente consente alla Regione di affidare servizi ferroviari senza il ricorso a procedure di affidamento competitive, è nondimeno richiesto, in tali ipotesi, un particolare sforzo motivazionale e di trasparenza a carico dell'amministrazione procedente, finalizzato a dimostrare che l'affidamento diretto risponda a criteri di efficienza e rispetti le quattro condizioni enunciate da una nota giurisprudenza UE<sup>1</sup>.

Alla luce di quanto sin qui considerato, risulta evidente l'opportunità di garantire al più presto una gestione dei Servizi in grado di rispondere alle esigenze degli utenti di disporre di quantità e qualità adeguate ed efficienti dei Servizi. A tale proposito, si ricorda come l'Autorità sia già intervenuta di recente per auspicare un rapido superamento della scarsa propensione alle gare da parte delle amministrazioni competenti, sottolineando da un lato l'assoluta preferibilità di modalità trasparenti di selezione dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale, in particolare al fine di incentivare l'efficienza della gestione, dall'altro che il ricorso allo strumento della proroga dei contratti in essere dovrebbe avvenire soltanto in particolari e debitamente giustificate circostanze<sup>2</sup>.

L'Autorità ribadisce dunque come una procedura competitiva rappresenti la soluzione più appropriata per la selezione di uno o più gestori efficienti dei Servizi, in caso contrario correndo invece il rischio di non cogliere opportunamente le occasioni di sviluppo dei Servizi ottenibili da un effettivo confronto di mercato.

Il richiamo a forme competitive di affidamento della gestione dei Servizi in esame appare tanto più opportuno ove si consideri che questa Regione, con propria deliberazione n. 437 del 26 luglio 2016, ha recentemente rigettato una proposta di finanza di progetto, presentata nel giugno 2014 da una costituenda associazione di imprese per l'affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione dell'infrastruttura di trasporto metropolitano lungo la linea Roma-Ostia. Tale decisione della Regione, di fatto, ha determinato il mancato perseguimento di un'opportunità competitiva volta proprio a intervenire in maniera migliorativa sulla più importante (e allo stato maggiormente carente) delle tre linee lungo cui sono offerti i Servizi.

Si chiede alla Regione di informare l'Autorità su quanto la stessa intenda in proposito deliberare.

f.f. IL PRESIDENTE  
*Gabriella Muscolo*

---

<sup>1</sup> [Cfr. Corte di Giustizia, 23 luglio 2003, Causa C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, in Raccolta 2003, pag. I-7747. V. art. 7, par. 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, e Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 092/01), par. 2.3.5 e 2.4.]

<sup>2</sup> [V. AGCM, IC47 - Condizioni concorrenziali nei mercati del trasporto pubblico locale, provv. n. 26061 del 1 giugno 2016, testo dell'indagine.]