

P.U. - ATM Milano

N: 0040408

21/09/2016



20160040408

Milano, 21 settembre 2016

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
A mezzo posta certificata

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OSSERVAZIONI DI GRUPPO AZIENDA TRASPORTI MILANESE S.p.A.

Schema di atto di regolazione recante “Definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”

Il Gruppo ATM SpA, nella propria qualità di Gestore aggiudicatario di plurime procedure ad evidenza pubblica per la gestione del servizio di Trasporto Pubblico Locale nell’area urbana della città di Milano della città di Monza e delle relative province di Monza/Brianza, oltreché di due lotti della provincia di Milano, ritiene opportuno e necessario significare la criticità insita nell’affermazione espressa da codesta Illustrissima Autorità nel proprio allegato B alla Delibera n° 83/2016:

misura 7:

Prima osservazione

Ivi si afferma “che l’affidamento a pochi grandi operatori per periodi lunghi su un intero bacino di mobilità può definitivamente fare uscire dal mercato operatori di dimensioni più contenute ma egualmente efficienti e con potenzialità di crescita in grado di competere alla tornata successiva” così introducendo, quale principio generale, una indicazione di comportamento tendenzialmente prescrittiva.

Corre l’obbligo di segnalare che l’esperienza di questa Azienda e della città di Milano testimonia una realtà dagli effetti esattamente contrari.

L’aver centralizzato sul Gruppo ATM – aggiudicatario per sette anni dei lotti sopra descritti - tutti i costi indiretti, quelli amministrativi e più in generale quelli di organizzazione fra i quali l’esperimento delle procedure di gara (con conseguenti ricorsi) ha consentito agli operatori più piccoli e comunque capaci ed efficienti presenti sul territorio di continuare, ed anzi accrescere, nell’esercizio del servizio prestato in qualità di sub affidatari.

L’effetto ha consentito:

- alla stazione appaltante di usufruire di un servizio di qualità elevata, radicato nel territorio, a prezzi più contenuti, gestito da una pluralità di soggetti avendo però un unico interlocutore in ATM.

- alla aggiudicataria ATM di potersi avvalere di validi collaboratori capaci di prestare il proprio servizio ad un costo più contenuto perché la prestazione da parte di questi veniva resa al netto di spese amministrative non sopportate
- a questi ultimi di poter proseguire nella propria attività imprenditoriale e di crescere nella tranquillità e certezza di una prestazione remunerata senza doversi dotare delle altrimenti indispensabili strutture amministrative/contabili/legali necessarie per gestire direttamente il contratto e gli oneri conseguenti.

La gestione di ATM rappresenta quindi un *benchmark* di riferimento, in quanto la ricchezza generata grazie alla diversificazione delle attività è stata reinvestita a favore della collettività, come attestano anche le crescenti percentuali di risorse proprie destinate agli investimenti, arrivate ormai al 93% nel 2015, per sopperire alla limitatezza di risorse messe a disposizione dall'Ente affidante.

Si chiede pertanto sommessamente che codesta Illustrissima Autorità voglia rivedere tale affermazione, alla luce delle osservazioni qui esposte, e di ogni ulteriore approfondimento dovesse ritenere opportuno, per il quale lo scrivente è a disposizione.

Seconda osservazione

Sempre con riferimento a quanto indicato nel commento alla misura 7 in allegato B si ritiene necessario porre all'attenzione di codesta Illustrissima Autorità la circostanza, spesso sottaciuta, per la quale l'apertura concorrenti a matrice strettamente privatistica in particolari ambiti territoriali connotati dalla presenza di molteplici modi di trasporto, può di fatto presentare elevati rischi di aumento dei costi del servizio e di scadimento dei livelli manutentivi, per esempio dove il concorrente, in un'ottica di legittima massimizzazione del profitto, tenda a scaricare sul contratto i costi di avviamento che inevitabilmente si troverebbe a sostenere.

A questo proposito si ritiene opportuno ricordare all'Autorità un contesto Europeo, certamente conosciuto, che vede le grandi città in cui è presente una rete estesa su una pluralità di modi di trasporto (Berlino, Madrid, Parigi, Vienna) avvalersi di una gestione del servizio di TPL assegnato (addirittura) a mezzo di affidamento diretto a società di scopo di emanazione pubblica.

La ragione di tale scelta deriva dal riconoscimento dei benefici che ne sono derivati alla collettività in termini di risorse ridestate al miglioramento della qualità del servizio e più generalmente impegnate nel TPL.

Con doveroso ossequio.

Avv. Alberto Rho
 Direttore Affari Legali e Societari



A.T.M. S.p.a. - Società per Azioni con Unico Socio

20121 Milano - Foro Buonaparte, 61
 Tel. +39 02 480311
 Fax +39 02 48039210

N° verde 800-80.81.81
www.atm-mi.it

Cod. Fiscale e R.I. 97230720159

Partita IVA 12883390150
 N. R.E.A. 1573142
 Capitale Sociale € 700.000.000,00 i.v.