

Ogni famiglia di Roma paga una «tassa Atac» di mille euro l'anno Renzi vuole vendere l'azienda alle Ferrovie: ma è la soluzione migliore?

DI TINO OLDANI

Quando era sindaco di Firenze, **Matteo Renzi** «privatizzò» (così disse) l'azienda di trasporto pubblico municipale Ataf, cedendola a Busitalia, controllata dalle Ferrovie dello Stato. L'operazione, presentata con un artificio lessicale che entrò subito nella mitologia renziana, ovviamente non aveva nulla a che fare con le privatizzazioni, visto che la proprietà dell'Ataf passava da una mano pubblica a un'altra. Artefice dell'operazione fu **Renato Mazzoncini**, capo di Busitalia, che da allora è considerato un manager tra i più vicini a Renzi. La conferma si è avuta quando il governo lo ha nominato amministratore delegato delle Ferrovie. Per questo, non stupisce affatto che, pochi giorni fa, nel presentare al consiglio d'amministrazione il proprio piano operativo, Mazzoncini abbia indicato come impegni prioritari l'acquisto da parte delle Ferrovie dello Stato di altre due aziende pubbliche: l'Anas (strade statali) e l'Atac, l'azienda comunale di Roma per il trasporto locale. In quest'ultimo caso, un bis dell'operazione fiorentina, ma senza più la pretesa di spacciarla per una privatizzazione, visto che si tratta di un salvataggio vero e proprio.

Mazzoncini aveva anticipato questo salvataggio nel corso di un'audizione in Parlamento, spiegando che «le municipalizzate saranno mollate dagli enti locali, e che l'Atac potrebbe finire in mani straniere». Da qui, una certa fretta delle Ferrovie per condurre in porto l'acquisizione, che ora sta subendo un rallentamento. Il motivo? Secondo *la Repubblica*, «il governo ha consigliato di attendere l'elezione del nuovo sindaco della capitale, prima di procedere». Il che è

bastato ai soliti maligni per dire che Renzi vuole fare anche il sindaco di Roma, imponendo da Palazzo Chigi il proprio programma al futuro primo cittadino, chiunque sia eletto.

Le malignità vanno prese sempre con le molle. Ma, nel caso dell'Atac, sono i fatti a confermarle. Questa, infatti, «è un'azienda tecnicamente fallita», ha scritto **Andrea Giuricin**, dell'Istituto Bruno Leoni, in un rapporto dettagliato su costi e ricavi dell'azienda. E il Comune di Roma, gravato da un debito mostruoso, oltre 12 miliardi, non è più in grado di sostenerne le forti perdite annuali. Da qui l'urgenza di un salvataggio, che tuttavia desta più di una perplessità non solo per l'invadenza di Renzi, ma perché unire l'Atac al gruppo Ferrovie, secondo Giuricin, «creerebbe di fatto un nuovo colosso dei contributi pubblici, dato che il servizio regionale di Trenitalia riceve circa due miliardi di euro l'anno dallo Stato, che andrebbero a sommarsi alle forti perdite Atac». Dunque, un'operazione all'insegna dello statalismo vecchia maniera, costosa per i contribuenti, e di dubbia efficacia quanto a risanamento.

A causa delle continue perdite, ha calcolato Giuricin, dal 2009 al 2014 l'Atac ha ricevuto 4,3 miliardi di contributi pubblici. Nonostante questi sussidi, l'azienda è riuscita ad accumulare un nuovo deficit di 1,1 miliardi di euro. Dunque, «cinque miliardi di denaro pubblico, dati senza una gara per vedere chi potesse fare meglio ai costi attuali o più bassi. In pratica, ogni famiglia a Roma versa oltre mille euro l'anno per l'Atac, anche se non ne utilizza il servizio. E versarli al gruppo Ferrovie dello Stato, cambierebbe ben poco. Sarebbe interessante, invece, ridurre questa 'tassa Atac' tramite gare serie e trasparenti». Insomma, «liberalizzare tramite gare pubbliche,

perché gara significa 'vinca il migliore'. Principio valido anche per le ferrovie regionali, che ancora oggi sono assegnate a Trenitalia senza alcuna gara pubblica».

Per l'Istituto Bruno Leoni, l'Atac dovrebbe uscire dal perimetro della politica, che è la prima responsabile del suo disastroso bilancio. Molti dei 12 mila dipendenti (troppi) sono stati assunti con metodi clientelari non per guidare gli autobus o la metro, bensì per stare in ufficio a non fare nulla (quando ci vanno). Gli stipendi medi, pari a 46 mila euro per dipendente, sono i più elevati del settore in Italia, con un costo di 550 milioni, quasi la metà di tutti i costi aziendali (circa 1.200 milioni). Nonostante questo, negli ultimi sei anni vi sono stati 521 scioperi, un'enormità. Quanto ai ricavi, quelli da biglietti e abbonamenti sono pari a 270 milioni l'anno, appena il 24,8% dei ricavi aziendali. Il fenomeno dell'evasione è elevato, ma anche se fosse eliminato, sostiene Giuricin, si potrebbero recuperare 30-40 milioni, un'inezia rispetto ai costi e agli sprechi.

Per salvare l'Atac, la candidata M5s, Virginia Raggi, sostiene che si devono aumentare le entrate e combattere l'evasione dei biglietti, da lei stimata 100 milioni l'anno. Dei licenziamenti annunciati tempo fa da **Beppe Grillo**, da molti ritenuti inevitabili nell'Atac, non parla. «Ma chi pensa di risolvere i problemi Atac semplicemente combattendo l'evasione è un illuso o un demagogo, che non conosce il settore», sentenzia Giuricin. Forse è stato per questo che Renzi ha scelto la strada più breve: vendere l'Atac alle Ferrovie. E, con i soldi risparmiati, tappare almeno le buche delle strade, e scongiurare il rischio del default che incombe sul bilancio del Campidoglio.