

«L'Atm è solida e i conti sono in equilibrio»

Rota risponde all'assessore Maran: il «buco» da 100 milioni non è nostro

L'oggetto dello scontro non è da poco. Cento milioni. Il «buco» del trasporto pubblico. Problema: di chi è quella voragine nelle casse? Il presidente dell'Atm, Bruno Rota, parte da una domanda: «Il Comune ha annunciato che chiederà all'azienda 55 milioni di dividendi straordinari, cosa significa? Che l'Atm ha una struttura solida e i conti in equilibrio». A certificarlo c'è anche (e soprattutto) il bilancio, che nel 2013 si chiuderà ancora con un piccolo utile. Cifre e considerazioni. Che servono a «evitare che si faccia confusione», spiega Rota, dopo che l'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, ha presentato il dossier sulla crisi del trasporto pubblico di fronte alle commissioni del Comune.

Che il «buco» non sia di Atm, ma del bilancio complessivo di Palazzo Marino al capitolo trasporti, è fatto assodato. Come assodata è la responsabilità primaria: la riduzione delle risorse messe a disposizione dallo Stato. La ricaduta sui milanesi sarà un nuovo aumento

dei biglietti di tram e metrò: da un euro e 50, a uno e 70, a partire da settembre 2014 — praticamente certa. Ecco, con queste premesse, sul tema «gestire la mobilità di una metropoli in tempo di crisi» possono innescarsi pesanti polemiche. Rota cerca di tenere bassi i toni e cita però un secondo elemento: «Abbiamo appena ottenuto dalla Banca europea per gli investimenti un mutuo da 220 milioni per l'acquisto di trenta nuovi treni. Dovremo restituire alla Bei 17 milioni l'anno. Significa che l'azienda è in grado di farlo». Sottinteso: prima di concedere un prestito del genere la banca fa una radiografia dell'azienda, ed è quindi il miglior «arbitro» a poterne certificare l'affidabilità.

Davanti alle commissioni Trasporti e Bilancio, Maran giovedì ha detto: «Qualsiasi scelta si faccia per Atm, l'unica cosa che non si può più fare è restare così. Un'azienda con questo budget non sta sul mercato» (frase riportata dalle agenzie di stampa). Il sindaco,

Giuliano Pisapia, non avrebbe gradito né i toni, né in generale l'apertura di nuove polemiche in un momento così delicato. E ieri lo avrebbe fatto notare all'assessore nella riunione della giunta. Lo stesso Maran ieri ha spiegato: «Abbiamo fatto investimenti sulle stazioni, sui treni e sui bus con grandi piani d'acquisto. Stiamo consegnando ai milanesi un sistema più efficiente. Ma questo avviene col disimpegno sulla mobilità locale da parte dello Stato».

E qui si torna al punto. Perché il fatto che il bilancio di Atm sia in attivo, non vuol dire che il «buco» nel sistema trasporti non esista. Il capitolo più critico riguarda le nuove spese per i prolungamenti delle linee 1 e 3 e soprattutto per il nuovo metrò 5. Al Comune la linea «lilla» costa circa 40 milioni all'anno adesso e costerà 100 milioni quando sarà completata. «Metrò 5 è una società privata — spiega Rota — che

ha fatto un investimento per la costruzione dell'infrastruttura e alla quale il Comune deve un canone annuo. Questo con i conti dell'Atm e con il contratto di servizio che abbiamo con Palazzo Marino non ha assolutamente nulla a che fare». Metrò 5 Spa (Astaldi e Ansaldo) sta infatti costruendo la nuova linea in *project financing* e Palazzo Marino nei prossimi anni dovrà ripagare l'investimento fatto dalle due società del gruppo Finmeccanica. Di quel canone solo una piccola parte va ad Atm (9 milioni oggi, 11 in futuro) per la gestione della circolazione dei treni.

Questo però non ha nulla a che fare con il contratto di servizio (660 milioni) che Palazzo Marino paga all'azienda per la gestione di bus, tram e delle prime tre linee del metrò. Questo contratto scadrà nel 2017. A quel punto sarà rimesso a gara (in quella del 2010 partecipò anche Trenord). Quell'anno però, indipendentemente da come andrà la gara, il canone per la M5 il Comune dovrà ancora pagarlo.

**Armando Stella
Gianni Santucci**