

# L'acquisizione Atac che rischia di far deragliare Fs

» DANIELE MARTINI

Dall'Ataf all'Atac. Non è un giuoco di parole, ma il percorso intrapreso dalle Ferrovie nuovo modello, versione renzian-morettiana, con Renato Mazzoncini amministratore della holding. L'Ataf è l'azienda dei trasporti fiorentina acquistata 4 anni fa dalle Fs, quando Mauro Moretti era ancora il monarca dei treni e Renzi sindaco, con la doppia regia dell'avvocato Maria Elena Boschi e proprio di Mazzoncini, allora amministratore di Busitalia, azienda di seconda fila delle Ferrovie dedicata ai bus. Una manovra contrabbandata allora come una privatizzazione, anche se di privatizzazione non aveva nulla perché passando da Comune a Fs la proprietà restava pubblica. Ma che comunque fece la fortuna di Mazzoncini che entrò nelle grazie di Renzi e acquistò molti punti agli occhi di Moretti. Il quale ora, continuando a esercitare una specie di mano morta sul

gruppo ferroviario, se ne è ricordato per trovare il successore di Michele Mario Elia che lo stesso Moretti aveva imposto un anno e mezzo prima salvo poi pentirsi subito.

L'Atac è l'azienda di bus e metropolitane di Roma con cui vorrebbero fare il bis di Firenze. Sequattro anni fa il cavallo di Troia fu la parola "privatizzazione", questa volta le parole magiche sono due. Anzi, una è un acronimo, Tpl-Trasporto pubblico locale, di cui il governo promette una riforma. L'altra è una parola, "integrazione". Che in quel mondo significa raccordo tra ferro e gomma, collegamento tra treni e bus. Un'idea di persé tutt'altro che peregrina, che tiene inutilmente banco nei convegni da almeno trent'anni, ma che trasferita sotto il Colosseo rischia di diventare dirompente. Perché l'Atac non è l'Ataf. L'azienda fiorentina era una grana per Renzi, ma era un'azienda media ed è stata abbastanza agevolmente inghiottita dal gigante dei binari.

L'ATAC è un'altra roba, con 700 milioni di euro di debito e un deficit di 140 milioni l'anno nonostante i circa 480 milioni di trasferimenti del Campidoglio. E poi un fatturato da mercato (cioè i biglietti venduti) modesto, appena 250 milioni, con una media di un viaggiatore su tre non pagante. Investimenti rimasti sostanzialmente fermi dai tempi dell'altro Giubileo di 16 anni fa; una velocità commerciale media di appena 6 chilometri l'ora, una delle più basse d'Italia e infine un parco di circa 1.600 bus per lo più scassati, con un'età media di 11 anni (in Germania a 7 anni li mettono fuori flotta).

È su questo gioiello che le Fs vogliono mettere le mani, sottovalutando forse che un boccone così grosso e mefitico può andare di traverso perfino allo stomaco forte del corpacione ferroviario, abituato a digerire di tutto anche grazie al foraggiamento pubblico. L'Atac dentro le Fs è una mina sulla strada di quella privatizzazione dell'azienda dei treni fino a questo momento, per la verità, più declamata che perseguita. L'inglobamento di bus e metro romani può rappresentare, insomma, l'inizio e la fine della nuova era Maz-

zoncini. Eppure il nuovo amministratore persegue l'obiettivo con determinazione, dando l'impressione che gli stia più a cuore dei pendolari del treno e del trasporto merci che resta un pianto. Riferendosi anche alla municipalizzata di Milano (Atm) che però non perde come la romana, nella sua prima intervista Mazzoncini ha scandito: "Siamo interessati ai servizi metropolitani a Roma e Milano che hanno un fatturato uguale a quello di Trenitalia regionale in tutta Italia".

**E ANCORA:** "La partita delle città è prioritaria" e quindi "il trasporto pubblico locale di Roma certo che mi interessa, per definizione... Roma e Milano sono le città più interessanti". Di fronte a tanta sicurezza c'è da chiedersi se il nuovo amministratore Fs sia sufficientemente informato o animato da un'altissima considerazione di sé o siano altri, il governo che lo ha nominato, per esempio, a sospingerlo in bocca all'Atac. Convinti che male che vada, caduto un amministratore se ne fa un altro. E se invece magari funziona, passeranno tutti alla storia come i domatori del traffico del Colosseo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**A volte ritornano**  
Il numero uno Mazzoncini e la Boschi sono stati i registi dell'operazione in Toscana



**In panne**  
Le Ferrovie vogliono acquisire l'Atac, azienda pubblica dei trasporti romana che fa acqua Ansa