

Atm, quel che Pisapia non dice

Il trasporto pubblico a Milano ha tariffe tra le più basse d'Europa, ma ora si scopre che è sussidiato con 500 milioni di euro dei contribuenti, con costi molto superiori a quelli del settore privato Marco Ponti* La nuova amministrazione milanese di Giuliano Pisapia è subentrata dopo decenni al centrodestra, suscitando grandi speranze di rinnovamento. Uno dei temi fondamentali della campagna elettorale è stato quello della trasparenza e del confronto diretto con i cittadini. Ma qui qualcosa sembra non aver funzionato, almeno sul tema centrale dei servizi comunali. Tutta l'Italia sta discutendo animatamente delle ipotesi del governo Monti di liberalizzazione di questi servizi, per incrementarne l'efficienza, ridurre i costi e incentivare l'innovazione tecnica e gestionale. Certo si può benissimo non essere d'accordo. Ma non si può non parlarne del tutto. Il silenzio a Milano è invece assordante, sembra una sorta di tabù. **PRENDIAMO** l'esempio del servizio comunale di gran lunga più oneroso per le casse pubbliche (che a Milano si trovano in gravi difficoltà, come ovunque): i trasporti pubblici. Si può democraticamente decidere di dare grande priorità ai contenuti sociali di questo servizio rispetto ad altri, ma non si può nascondere alla popolazione i costi reali, altrimenti nessuna decisione democratica è in realtà possibile. Il deficit dell'azienda comunale (ATM) ripianato ogni anno con risorse pubbliche, per tenere le tariffe più basse d'Europa è di circa 500 milioni di euro all'anno, cioè dell'ordine di un milione e mezzo al giorno. Questo dato era segretissimo durante la gestione precedente di centrodestra, e tutti i sostenitori della nuova giunta che si occupano del settore erano convinti che non sarebbe stato più così, e un vivace dibattito sarebbe sorto su come allocare le scarse risorse pubbliche (per inciso, il "buco" di bilancio ereditato dalla giunta precedente sembra essere dello stesso ordine di grandezza) con ipotesi di nuove tasse ecc. per coprirlo). Ora, i milanesi, ma persino molti giornalisti, ignorano ancora le dimensioni del sussidio annuo che assorbe ATM, come se nulla fosse cambiato. Molti addirittura pensano che sia in pareggio. E infatti, come tutte le aziende sussidiate, ATM non ci tiene a dare alcuna pubblicità ai sussidi che riceve, e presenta sempre i conti "a valle" del sussidio pubblico, mostrando piccoli profitti o piccole perdite, esattamente come fanno le ferrovie, e non solo italiane. Comportamento perfettamente legittimo, sul piano formale: non tocca ad ATM chiarire questi aspetti ai cittadini, tocca alla politica richiederlo, e farne oggetto di dibattito pubblico. Il problema poi, si badi, non sono i sussidi in sé. Sono le loro motivazioni sociali o ambientali: perché 500 milioni, e non il doppio, o la metà? Si badi anche che oggi esistono fior di strumenti tecnici per valutare l'impatto delle tariffe su ambiente, congestione, distribuzione dei benefici tra ricchi e poveri, rendita urbana ecc.. Per esempio, perché sussidiare i ricchi (Milano è una città ricca), e non limitarsi a rimborsare in tutto o in parte l'abbonamento solo alle categorie disagiate? Non varrebbe almeno la pena di discuterne, dati i soldi in gioco, che sono davvero una montagna? È giusto che il costo medio del lavoro in ATM sia circa di 50.000 euro all'anno, contro una media nel settore privato di 35.000? Forse sì, ma forse anche questo è un tema da discutere con i cittadini. Un argomento che a volte viene ipocritamente usato per tutelare i monopoli è che "esiste un formale contratto di servizio, che per X anni impegna il comune a erogare quei soldi, in cambio della fornitura dei servizi", quindi non si possono adesso fare gare. Questo sarebbe vero se si trattasse di due soggetti distinti: ma quel contratto è stato stipulato con una società posseduta al 100% dal comune. Basta che il "padrone" dichiari che quel contratto, per ragioni di interesse pubblico, va immediatamente sciolto, e il servizio messo finalmente in gara, al fine di ridurre i costi per il comune, senza toccare, tariffe,

frequenze ecc., cioè le caratteristiche di socialità del trasporto offerto ai milanesi. I costi potrebbero diminuire in modo sensibile, migliorando il servizio o riducendo le tasse o le tariffe. CERTO, QUESTO si può fare appunto se l'obiettivo è l'interesse pubblico. Se invece per caso fosse quello di perpetuare la politica di "voto di scambio" della giunta precedente, non varrebbe certo la pena di parlarne, né di suscitare pericolosi dibattiti cittadini. Rimanendo nell'ambito della mobilità, un altro tema caldissimo a livello nazionale è quello dei taxi, che nella ricca Milano sono un servizio di grande importanza economica: si pensi che il loro fatturato è dello stesso ordine di grandezza dei ricavi di ATM in area urbana. Anche qui, tutto va bene nell'isola felice del monopolio e del "voto di scambio", quale è stata lasciata ai milanesi della giunta precedente "Liberale"? Forse sì, ma come suonava una vecchia pubblicità televisiva di un caffè, "ma allora ditelo". *professore di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano

