

**ROMA** L'azienda è ormai decotta ma passare tutto alle Ferrovie dello Stato non risolve il problema. Al Comune spetta fissare regole e prezzi del servizio

# Atac, soltanto la politica può fermare il disastro

» MARCO PONTI

**L**

e analogie tra Atac, l'azienda dei trasporti pubblici del Comune di Roma, e l'Alitalia commissariata sono davvero molte: si tratta di due imprese sostanzialmente pubbliche, entrambe di fatto sono fallite più volte e sono sempre state salvate con soldi pubblici, Atac addirittura "in continuazione", cioè con fantastici sussidi annuali. Tutto ciò, adducendo motivazioni vagamente nazionalistiche, quali "la compagnia di bandiera è l'immagine dell'Italia", "i trasporti pubblici sono l'immagine della Capitale" e simili amenità. Quale tipo di immagine pubblica possano suggerire imprese mal gestite e notoriamente decotte, e non in grado di fornire servizi adeguati al pubblico, non è difficile immaginare.

**L'IMPOSSIBILITÀ** di lasciarle fallire, tanto Atac quanto Alitalia, è invece legata alla ferrea volontà politica di tenerci dentro le mani, ovviamente a spese dei contribuenti. Le motivazioni sociali di tutela dei dipendenti appaiono inverosimili, dato il grado di protezione di cui questi lavoratori già godono (molto diverse da quelle dei loro colleghi del settore privato, come molto diverse sono le loro retribuzioni...).

Perpetuare la "cura dei soldi pubblici" in realtà significa perpetuare la malat-

tia. Infatti è proprio la certezza che "lo Stato pagherà, non possono farci fallire" che ha deresponsabilizzato tutti gli attori in commedia: management, fornitori, lavoratori.

In particolare per Atac i conti sono perfino peggio dei già tragici numeri che circolano in questo periodo: infatti il debito accumulato di 1 miliardo e 300 milioni si somma a sussidi annui di quasi mezzo miliardo di euro, un valore altissimo rispetto a qualsiasi impresa analoga europea. Questo livello di sussidi è conseguenza degli alti costi di produzione, legati oltre ai salari alla bassa produttività, delle basse tariffe, e della gagliarda evasione da parte degli utenti. A questa voragine vanno ad aggiungersi le mancate manutenzioni che i mancati rinnovi del parco rotabile. Se non si interviene con un ulteriore fiume di soldi, tra un po' non circola più nulla.

Un episodio significativo è il feroce rifiuto a priori, espresso dalla sindaca Cinque Stelle Virginia Raggi, di ogni ipotesi di salvataggio da parte delle Ferrovie dello Stato guidate da Renato Mazzoncini, con il motto "privatizzare mai!", ignorando forse che le ferrovie italiane sono al 100 per cento pubbliche, oltreché pesantemente sussidiate.

Comunque tutti uniti, vecchi e nuovi padroni di Atac: l'azienda va salvata per non perder voti, e qualcuno pagherà. L'ipotesi grillina dell'autoconvincimento

che "basti l'onestà" per risanare un simile disastro appare in questo caso talmente ingenua da essere non del tutto credibile o, anche peggio, frutto della totale incapacità di leggere un bilancio.

**SOLUZIONI?** Ovvie, rispettando le leggi esistenti. La prima è quella che obbliga aziende con conti di questo tipo a "portare i libri in tribunale", ma in forme tali che per un periodo transitorio Atac continui a operare commissariata. Nel frattempo bisogna attrezzarsi, fin da subito, a fare una gara vera (obbligatoria per legge tra circa un anno), facendosi aiutare dall'Autorità preposta (Art, Autorità di regolazione dei trasporti). In passato in Italia son state fatte solo gare finte, in cui ha sempre vinto l'*incumbent*, cioè quello che c'era prima, tra lacrime di coccodrillo che "nulla è cambiato, occorrono ancora più soldi pubblici" eccetera.

I Radicali italiani hanno raccolto molte firme sulla necessità di una gara. Anche il ministro dello Sviluppo Carlo Calenda ha firmato, mentre il Partito democratico appare esitante. Ma la gara deve evitare che la storia si ripeta, cioè che il Comune sia "sotto ricatto" in caso di scioperi o disfunzioni, con un vincitore di nuovo *too big to fail*, troppo grande per fallire, in grado sia di paralizzare la città sia di gestire indirettamente troppo voti. Anche per questo problema la soluzione sarebbe banale, e ampiamente sper-

mentata all'estero: basta fare lotti di gara ragionevolmente piccoli, e con vincoli tali che un solo soggetto non possa vincerne più di un certo numero. Così se qualcuno dei vincitori si comporterà male, potrà essere facilmente sostituito. Il potere reale deve rimanere nelle mani del Comune.

**IL MAGGIORE EQUIVOCO** di tutta questa vicenda dei trasporti pubblici romani è sostenere che mettere in gara un servizio pubblico sia antisociale. Non è così, anzi, è vero proprio il contrario. La socialità viene decisa dal Comune nello scrivere il bando di gara: frequenze delle corse, quali fermate, le tariffe per gli utenti, gli standard di pulizia ecc.. Queste sono le cose che interessano i cittadini, non chi produce il servizio.

La gara serve soltanto a determinare quale impresa chiede meno soldi pubblici per fare quanto richiesto dal Comune per la durata del periodo previsto dal bando (5-7 anni di solito). Poi si deve andare di nuovo in gara. Se si risparmiano soldi rispetto ai terrificanti costi pubblici presenti, si potranno offrire più servizi sociali, non di meno. Niente a che vedere con una vera liberalizzazione all'inglese.

Questo ovviamente è un sogno estivo, legato al caldo. In realtà interverrà ancora lo Stato, con i nostri soldi, a salvare Atac, magari attraverso le "privatissime" ferrovie, cui sarà fatta vincere la gara, confezionata su misura.