

Municipalizzate. L'apertura di Improta, assessore ai Trasporti di Roma

«Trattative con partner cinesi per Atac»

Fabio Pavesi

Mentre infuria lo scandalo Mafia Capitale, l'Atac la partecipata più grande ma anche la più dissestata del Comune, starebbe suscitando l'interesse straniero. Almeno così ha rivelato ieri l'assessore ai Trasporti del Comune di Roma Guido Improta. «Siamo in trattative con dei partner cinesi che sono interessati anche al perimetro industriale di Atac». La trat-

tativa sempre secondo l'assessore, riguarderebbe in particolare «un eventuale leasing dei bus per almeno un terzo della flotta attuale». E così dall'Estremo Oriente si guarda al trasporto pubblico della città di Roma e a quell'Atac prostrata da anni di perdite milionarie. Anche il bilancio del 2013 non ha fatto eccezione allungando la serie negativa di dati economici. L'anno scorso infatti la

perdita netta consolidata per il gruppo Atac è stata di 216 milioni, 60 milioni in più di rosso dal bilancio del 2012 chiuso in perdita per 156 milioni. Ma non è una novità: l'Atac con i suoi 11 mila dipendenti è da anni una voragine per i conti pubblici. Perdite che si cumulano e costringono il Comune di Roma a ricapitalizzare. Ma come e perché l'Atac divora soldi?

Continua ▶ pagina 31

Municipalizzate. L'apertura dell'assessore capitolino alla Mobilità e ai Trasporti di Roma, Guido Improta

«In corso trattative con partner cinesi per Atac»

Fabio Pavesi

▶ Continua da pagina 27

Il bilancio è impietoso. Come documenta l'Ufficio Studi di Mediobanca, l'Atac è tra le grandi municipalizzate italiane quelle che perde sistematicamente più soldi: dal 2006 al 2012 le perdite che l'azienda dei trasporti della Capitale ha accumulato sono di un miliardo. Un record. Che vale anche per gli anni precedenti. Sommando l'ultimo decennio il buco nel conto economico è stato di oltre 1,6 miliardi. Ovviamente questo ha costretto il Comune a ricapita-

lizzare per almeno un miliardo negli ultimi anni e tuttora con le perdite del 2013 l'Atac si trova con un bilancio che ha patrimonio per soli 200 milioni a fronte di debiti totale per 1,7 miliardi. Se va avanti così un'altra iniezione di denaro sarà necessaria. Troppi costi affossano un gigante da 1 miliardo di ricavi. Solo l'esercito degli oltre umila dipendenti vale oltre 500 milioni. Poi ovviamente ci sono i costi per il funzionamento che erodono del tutto i ricavi. Ricavi che per buona parte, come del resto per tutte le aziende di trasporto pubblico locale, vengono dai

contratti di servizio con l'ente proprietario e dalla Regione. Sempre l'Ufficio Studi di Mediobanca calcola che la mole dei trasferimenti di denaro pubblico all'Atac è stato mediamente di oltre 600 milioni di euro l'anno sia nel 2011 che nel 2012. Un contributo che vale quasi tre quarti del fatturato. Che per il resto è composto dai ricavi dai biglietti. Altro tasto dolente per l'azienda capitolina dato che i dati mostrano un tasso di evasione tariffaria del 30-40%. Atac ha aumentato il prezzo del biglietto a 1,5 euro poco più di 2 anni e mezzo fa. A parità di traf-

fico i ricavi dalle vendite dei ticket di viaggio sarebbero dovuti aumentare del 50%. Così non è stato, almeno nei bilanci non si è visto. E poi come non dimenticare la parentopoli romana che ha visto l'Atac protagonista; lo scandalo dei biglietti clonati; i mega-stipendi ai dirigenti. Poco è cambiato nei bilanci della società che vedono puntuali ogni anno tra i 150 e i 200 milioni di perdite. Chissà se i cinesi avranno letto anche loro i conti. L'avranno fatto senz'altro. Si spera che l'affare della partnership non sia a senso unico. Per i cinesi s'intende.