

Atac, in sette anni buco di 6,7 miliardi. E ha molti più costi della milanese Atm

(Zoppo a pagina 11)

TRA SUSSIDI E PERDITE L'AZIENDA DI TRASPORTI PUBBLICI ROMANA È COSTATA PIÙ DI ALITALIA

Atac, in 7 anni buco di 6,4 mld

Le costi di produzione sono superiori del 30% rispetto a quelli della milanese Atm. E un piano industriale non c'è, anche se il Comune vuole fare cassa con gli immobili. Oggi l'ennesimo sciopero

DI ANGELA ZOPPO

Oltre 5 miliardi di euro di sussidi pubblici solo negli ultimi sette anni, a fronte di perdite nette cumulate per 1,4 miliardi. Sono le cifre del dissesto Atac, l'azienda dei trasporti pubblici che fa capo al Comune di Roma. A tirare le somme è costata più dell'Alitalia, che dal 2008 al 2014, anno dell'ingresso di Etihad nel capitale, ha bruciato soldi pubblici per 6,156 miliardi. Oggi, immancabilmente di venerdì, è previsto un nuovo sciopero proclamato dai dipendenti di Atac, il cui destino è appeso alle decisioni dell'amministrazione 5 Stelle, che intanto ha deciso di prolungare il contratto di affidamento in house, senza gara. «Garantire il corretto funzionamento del servizio di trasporto pubblico è una delle nostre

priority», replica il presidente della Commissione Mobilità di Roma Capitale Enrico Stefano. «Nel 2017 abbiamo iniziato un percorso di risanamento di Atac ben preciso, che si è tradotto nell'avvio della procedura di concordato preventivo in continuità da parte del Tribunale e nella predisposizione di un piano industriale articolato e puntuale. Parliamo di un'azienda che le precedenti amministrazioni hanno condotto sull'orlo del baratro e a cui noi vogliamo restituire solidità economica e finanziaria. La proroga dell'affidamento fino al 2021 è fondamentale per portare a termine una pianificazione, consentendo la soddisfazione dei creditori e i necessari investimenti». Intanto però i numeri della gestione Atac sono diventati insostenibili. «I 6,4 miliardi che l'azienda ha bruciato tra costi pubblici e perdite dal 2009 al

2016 sono una cifra enorme, che non è servita a fare investimenti in nuovi autobus e metro, col risultato che l'età media della flotta è di quasi 12 anni», spiega a *MF-Milano Finanza* Andrea Giuricin, docente di Economia dei Trasporti all'Università Bicocca di Milano, «Quei soldi sono andati a coprire i conti correnti, in primo luogo i costi del personale». Proprio i costi si confermano la bestia nera dell'Atac. Suddivisi per ogni km percorso, fanno una media di 7,6 euro per ciascun bus. Per avere un termine di paragone, la milanese Atm, ha un costo inferiore del 30%. Il personale Atac costa oggi il 47,5% del valore della produzione, che in quanto a offerta chilometrica è sceso, passando dai 13,6 km per dipendente del 2012 agli attuali 12,7. C'è poi la nota dolente della qualità del servizio. «Se un cittadino romano vede una

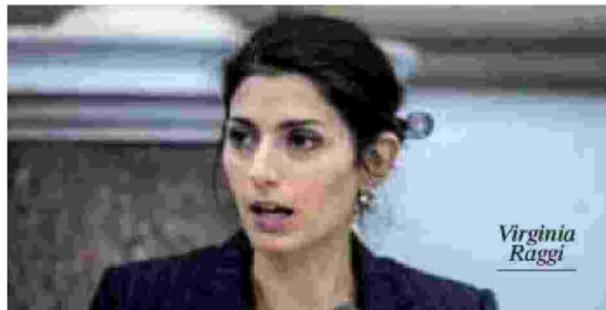
scarsa frequenza dei mezzi non è frutto della sua immaginazione ma del fatto che i servizi sono del 15% inferiori a quanto previsto dal contratto tra Atac e il Comune», spiega Giuricin. «Nel 2017 è andata allo stesso modo: -15% per i bus e -7% per la metro rispetto a quanto programmato, eppure l'azienda è stata premiata dall'azionista con un prolungamento del contratto. Una gara trasparente avrebbe aiutato a ridurre i costi di almeno 400 milioni di euro l'anno».

Il piano industriale latita, ma il Comune proverà a vendere alcuni immobili, come le ex rimesse. Per Linda Meleo, assessore alla Mobilità della giunta Raggi, «il periodo di quattro anni serve per fare investimenti e acquistare nuovi mezzi. Una gara richiede tempi di esecuzione altissimi. Il concordato invece ci permette di rispondere subito alle esigenze dei cittadini». (riproduzione riservata)

I NUMERI DEL DISSESTO

❖ Sussidi pubblici 2009-2016	5 miliardi di €
❖ Perdite cumulate 2009-2016	1,399 miliardi di €
❖ Di cui nel 2016	210 milioni di €
❖ Età media bus flotta	11,8 anni
❖ Produzione km per dipendente	12,7 €
❖ Costi vettura per km percorso	7,6 €
❖ Incidenza costi personale/produzione	47,5%

GRAFICA MF-MILANO FINANZA



Virginia Raggi