

La Raggi ha una grana al giorno L'assessore vuole l'Atac privata

IL DOSSIER

Referendum anti-referendum I soliti affaristi italiani e stranieri con Radicali, Fi e metà Pd

■ Oggi giunta e vertice di maggioranza. Il nodo è l'assessore al Bilancio: ai piani alti del Movimento non lo sopportano più dopo l'ultima uscita sul "Sole 24 Ore": l'ultimo dissidente strizza anche l'occhio al referendum proposto dai Radicali. Ma in serata tende la mano dopo il pressing di Virginia

■ MARONI
A PAG. 2

» MARCO MARONI

Che sia concordato preventivo, commissariamento come l'Alitalia, o altre soluzioni ponte, l'Atac è arrivata al capolinea, sommersa da 1,3 miliardi di debiti e 100 milioni di perdite annue. I dubbi li ha fugati nel week end il dimissionario direttore generale, Bruno Rota: "L'Atac è ormai ingestibile, non ci sono soldi in cassa. La *deadline* è già superata. È una situazione che deve essere analizzata dal tribunale fallimentare". Rota dice di aver convinto la sindaca Virginia Raggi a fare il concordato preventivo, una misura alternativa al fallimento in cui si cerca un accordo con i creditori (tra cui, il Comune, per quasi 500 milioni). Forza Italia e Pd chiedono da tempo il commissariamento e una soluzione privata.

IL REFERENDUM dei Radicali per togliere l'Atac al Comune intanto ha raccolto già 23 mila firme, ed è diventato un ulteriore elemento destabilizzante della giunta Raggi. Si chiede ai cittadini se sono d'accordo a mettere a gara il servizio, per

farla in breve: privatizzare, anche se il termine non sarebbe il più corretto, visto che alle gare potrebbero partecipare anche soggetti pubblici.

Possibili pretendenti di Atac, nomi già circolati nei mesi scorsi, sono le Ferrovie dello Stato, il gruppo inglese specializzato nel trasporto pubblico Arriva, che è controllato dalle ferrovie tedesche Deutsche Bahn, e la francese Rtp (Régie de transports parisiennes), che ha avanzato una proposta per la gestione della sola ferrovia Roma-Lido. Ciò che teme chi osteggia la privatizzazione, con la sindaca Raggi in prima fila, è che i privati, concentrati sul profitto, facciano peggio del pubblico in termini di servizi ai cittadini. Per esempio pigliandosi le parti buone, quelle che possono diventare redditizie, e disinteressarsi di quelle non redditizie, magari rivendendole. Oltre a fare carne da macello dei dipendenti. Potrebbe per esempio diventare una gallina dalle uova d'oro la ferrovia che collega il centro cittadino Roma a Ostia (87 mila utenti) e Anzio (240 mila utenti), la Roma-Lido. Trasporta quasi 90 mila passeggeri al giorno: resa più efficiente, secondo l'ufficio studi svizzero Cityrailwa-

ys, avrebbe un rendimento, privo di rischi, vicino al 30%, roba da sogno anche per il più avido investitore finanziario. Mentre la metropolitana sarebbe interessante, per le ovvie sinergie, per le Ferrovie dello Stato.

Per esternalizzare o mettere in vendita una società di servizi pubblica, ci sono due vie principali. La cessione a un operatore industriale, pubblico o privato, o la messa a gara del servizio, con l'aggiunta di un sussidio pubblico che copra la quota di costi non compensata da ricavi.

SE SI VENDESSE, o mettesse a gara tutto il servizio, i peggiori incubi di chi avversa la privatizzazione si potrebbero avverare. "Se la prendesse una società come Arriva con un acquisto in blocco o un lotto unico in gara, sarebbe un disastro per l'amministrazione comunale, che sarebbe tenuta sotto ricatto, col rischio di scioperi strategici", dice Marco Ponti, economista dei trasporti. Allo stesso modo, se intervenissero le Ferrovie, finanziate generosamente dallo Stato (14 miliardi l'anno i trasferimenti), l'inefficienza e le perdite di gestione di Atac rischierebbero di andare di nuovo in secondo piano.

Secondo Ponti quello che servirebbe semmai è una gara "a spezzatino". Cioè suddivi-

derè il servizio in tanti lotti, da affidare ad aziende diverse. Funziona così: "L'amministrazione pubblica offre in gestione i servizi facendo un'asta al ribasso sul sussidio pubblico. Vale a dire: chi è disposto a prendere meno soldi pubblici per garantire il servizio, vince. Se il vincitore poi non riesce a garantire il livello di servizio richiesto, si cambia". A ben vedere è quello che propongono i Radicali: "Per investire la rotta occorre mettere a gara il servizio affidandolo a più soggetti, rompendo il monopolio e aprendo alla concorrenza. Se non liberalizziamo ora il servizio la sventura di Atac sarà l'unica soluzione che, nei prossimi anni, proporranno alla città", spiegano sul sito del referendum.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Se Atac si desse in blocco a un operatore come Arriva, sarebbe un disastro. Il privato avrebbe un potere di ricatto sul Comune

MARCO PONTI



Aula Giulio Cesare

La sindaca Virginia Raggi con l'assessore Andrea Mazzillo
Ansa



GRAZIANO DEL RIO

Sulla eventuale vendita dell'azienda è l'azionista che decide. Non ho ricevuto sollecitazioni e non stiamo cercando contratti

I PROTAGONISTI

Il dg, il grillino e il radicale



▪ **BRUNO ROTA**
È l'ex direttore generale di Atac arrivato a Roma ad aprile dopo sei anni alla guida dell'Atm di Milano, aveva ottenuto le deleghe operative soltanto il 28 giugno scorso. Il 21 luglio ha dato le sue dimissioni, accolte venerdì dall'ad. Per lui, risanatore dei conti dell'Atm, ripetere il miracolo a Roma è stato impossibile.



▪ **ENRICO STEFÀNO**
Vicepresidente dell'Assemblea capitolina, 30 anni, è stato criticato da Rota per alcune presunte pressioni a favore della Conduent, azienda di bigliettazione. Ieri sera ha pubblicato gli sms scambiati con l'ex dg: "Non si tratta assolutamente di una raccomandazione o di una richiesta per favorire qualcuno".



▪ **RICCARDO MAGI**
È il segretario dei Radicali italiani che stanno raccogliendo le firme per la liberalizzazione del trasporto pubblico. Dopo l'intervista di Rota al Fatto ha dichiarato: "Le parole di Rota sono una pietra tombale sulle prospettive di rilancio di Atac". I radicali hanno raccolto 23 mila firme. Dovranno arrivare a quota 29mila entro due settimane.



La scheda

▪ **ROMA-LIDO**

28 chilometri di ferrovia gestiti da Atac, serve il bacino di Ostia e Acilia e trasporta quasi 90mila passeggeri al giorno

▪ **LA METRO**

Vanta tre linee, 73 stazioni, circa 60 chilometri di linee totali e quasi 850mila passeggeri ogni giorno

.....