

• Come far quadrare le promesse a Cinque stelle con i conti sgangherati della municipalizzata del trasporto pubblico locale a Roma

La giunta grillina della Raggi ha il primo vero esame: l'Atac

L'arrivo della nuova Giunta Capitolina guidata da Virginia Raggi - che ieri si è riunita per la prima volta - ha portato indubbiamente idee nuove. Tra queste sono da evidenziare quelle del nuovo Assessore alla Città in movimen-

DI ANDREA GIURICIN

to, Linda Meleo, che ha indicato quali siano le priorità per il Comune di Roma: più piste ciclabili, più vie preferenziali e una nuova flotta ecologica per Atac, oltre alla "famosa" cura del ferro. Il punto di partenza per qualunque analisi è la situazione in cui versa la società controllata del trasporto pubblico dal Comune di Roma, Atac. L'azienda ha visto tra il 2009 e il 2014 circa 1,1 miliardi di euro di perdite: una cifra spropositata che tuttavia è poco preoccupante se confrontata con i sussidi pubblici che la stessa ha ricevuto nello stesso periodo: 4,4 miliardi di euro. La società dunque, pur ricevendo oltre 700 milioni di euro dai contribuenti per effettuare il servizio, ha perso quasi 200 milioni di euro l'anno.

Questi dati derivano da dei costi spropositati e da delle entrate limitate. I ricavi da biglietti ammontano a circa 270 milioni di euro all'anno a fronte di costi di circa di 1.200 milioni di euro. Il problema principale non è l'evasione, stimata essere intorno al 30 per cento, perché se anche questo problema venisse risolto completamente, probabilmente potrebbero entrare nelle casse di Atac circa 70 milioni di euro. Nulla rispetto alle perdite e ai sussidi. Da dove derivano i problemi di Atac allora? Dai costi in generale e da quelli per il personale in particolare. L'azienda spende circa 530 milioni di euro l'anno per il proprio personale, vale a dire 2 volte quanto incassa dalla vendita di biglietti e abbonamenti o circa 10 volte quanto spende per il carburante per fare andare i propri mezzi.

Come è possibile avere tali costi? L'azienda, dopo anni di gestione allegre, ha un numero di dipendenti di circa 3.000 persone sopra il necessario, in gran parte posizionati negli uffici (vi ricorda la vecchia Alitalia?).

Veniamo dunque alle soluzioni proposte. Più costi per gli investimenti per rinnovare una flotta vetusta, un aumento delle corsie preferenziali e poi in campagna elettorale, il nuovo sindaco aveva proposto un taglio delle consulenze, oltre alla cura del ferro. Partiamo dall'ultimo punto, estremamente populistico. Le consulenze costano ad Atac circa 6 milioni di euro l'anno. Anche se venissero tagliate completamente, l'azienda potrebbe comprarci mezza metropolitana. L'incremento delle preferenziali è essenziale per aumentare la velocità media dei mezzi e dunque diminuire i costi operativi. Ma i costi operativi si diminuiscono perché si utilizzano meglio uomini e mezzi. Meno uomini significa licenziare dei conducenti. Sarà capace Atac di tagliare i dipendenti? Inoltre l'azienda ha circa 3.000 dipendenti in eccesso e anche questi dovrebbero essere licenziati nel caso si volessero diminuire i costi (il problema dell'azienda). Il nuovo Assessore ha poi proposto di comprare una nuova flotta ecologica. Non è spiegato come è possibile farlo tuttavia. Per la cura del ferro gli investimenti necessari dovrebbero essere ancora maggiori. Dove trovare le risorse? C'è un ultimo dubbio. E' chiaro che il Movimento Cinque stelle ha l'ambiente come priorità, ma i mezzi ecologici hanno dei costi maggiori sia d'acquisto che di manutenzione. Costi che in qualche modo devono essere coperti. Può Atac, che chiede quasi un miliardo di euro ai contribuenti romani e italiani, permettersi questo "lusso"? Purtroppo sul lato ricavi Atac può fare relativamente poco (salvo aumentare i prezzi degli abbonamenti), mentre bisognerebbe tagliare i costi (del personale in primis). La luna di miele con gli elettori per Virginia Raggi è ancora presente, ma ben presto il nuovo sindaco dovrà confrontarsi con la realtà disastrosa di Atac.

