

Cosa c'è dietro la voragine di Atac

Nella voragine di Atac tutti i gatti sono bigi e Veltroni è uguale ad Alemanno, così l'articolo pubblicato venerdì 22 novembre sul Sole 24 Ore. Peccato che un grafico pubblicato accanto all'articolo smentisca questa facile tesi e permetta al lettore attento di avere qualche dubbio: il deficit di Atac tocca il minimo nel 2008 ed esplose negli anni successivi, raggiungendo livelli molto più alti (quasi doppi) di quelli dei sette anni precedenti. È il caso poi di ricordare che fino al 2002 c'era un altro deficit di Atac a carico del bilancio del Comune - 400 miliardi all'anno delle vecchie lire ripianati a piè di lista con mutui, il più importante fattore storico di crescita del debito capitolino - azzerato e riportato al bilancio corrente proprio nel 2002. Che gli incassi tariffari di Atac sono aumentati di 50 milioni fra il 2003 e il 2009, per poi declinare negli anni successivi (nonostante l'aumento del biglietto). Che fra il 2001 e il 2009 i passeggeri trasportati sono aumentati del 29 per cento, per poi ridursi negli anni successivi. Che la Regione a gestione centrosinistra aveva aumentato il contributo minimo sul trasporto pubblico romano fino a 260 milioni, mentre la Regione a guida Polverini lo ha azzerato nel 2013 (e l'attuale Regione a guida Zingaretti ha ottenuto una norma speciale per poterlo ripristinare almeno a 140 milioni). E, infine, che l'Atac della prima metà del primo decennio poteva addirittura trovare credito sul mercato obbligazionario, emettendo titoli che avrebbero dovuto essere ripagati con la valorizzazione e vendita dei vecchi depositi non più utilizzati, che il piano delle vendite era già stato stabilito e approvato (e la prima operazione, Lega Lombarda, realizzata), ma che dopo il 2008 tutto fu bloccato e il Comune escogitò la più facile strada di accollare il debito Atac allo Stato. Dentro la voragine, insomma, qualcuno ha gestito, risanato e progettato per il futuro, qualcun altro invece, dopo il 2008, ne è stato semplicemente risucchiato, con risultati che sono oggi sotto gli occhi di tutti.

Marco Causi

Ex assessore al Bilancio della Giunta Veltroni

Prendiamo atto dei distinguo. È innegabile che sotto la gestione della Giunta Alemanno ci sia stata un'accelerazione delle perdite. Ma ciò toglie ben poco alla cronica inefficienza di Atac ben visibile anche sotto la Giunta Veltroni. Oltre 580 milioni di perdite tra il 2003 e il 2007 a fronte di 2,4 miliardi di contributi pubblici immessi in Atac non sono certo segno di buona gestione. Ps: sbaglio o era in carica la Giunta Veltroni quando fu stipulato il derivato capestro Us cross border lease che ha prodotto 28 milioni di perdite per Atac? (Fa.P.)

