

L'utile è cresciuto in un anno del 48%. Aumentati anche i passeggeri

Atm offre conti da record e bocchia la privatizzazione

STEFANO ROSSI

FORSE l'Atm non lo aveva mai esplicitato con tanta chiarezza: non vogliamo vederci sfilare tram, autobus, treni della metropolitana, officine, depositi, insomma quanto viene rubricato alla voce «patrimonio». Si chiama separazione dalla gestione (vale a dire dal servizio agli utenti), premessa indispensabile per le gare di appalto del trasporto pubblico nella (futura) era di libera concorrenza voluta dalla Ue e recepita dal governo dell'Ulivo. Se chi offre in gara una migliore gestione deve portare i suoi tram e metro, la concorrenza viene azzoppata fin dall'inizio. L'idea è quindi: il patrimonio a disposizione di chi si impegna a gestirlo al meglio.

Ma secondo Atm la scorporazione del patrimonio causerebbe «diseconomie dovute a costi aggiuntivi e a maggiori oneri fiscali» e «potrebbe influire negativamente sulla sicurezza e la qualità». È quanto è stato detto ieri alla presentazione del bilancio 2002 dall'azienda, che nelle note ufficiali parla di «prospettive per il futuro condizionate pesantemente dalla recente normativa di settore». Mentre, al contrario, i conti dell'anno passato sono buoni, con un utile netto di oltre 3 milioni di euro (+48%), aumento dei passeggeri trasportati (595 milioni, più 2,5%) e dei chilometri percorsi (137,7), ammodernamento del parco mezzi con 238 autobus e 135 tram nuovi, 5 nuovi treni sulla metro gialla entro l'anno e altri 28 sulle tre linee tra il 2005 e il 2008.

Dura la reazione dell'assessore regionale ai Trasporti, Massimo Corsaro (An): «A questo punto è inutile fare le gare, anzi Atm è proprio fuori dalle gare se insiste per viceversa a non separare rete e gestione. Questo meccanismo non è una invenzione della Regione cattiva, è nella legislazione europea. Senza la separazione non sono possibili gare credibili, si certifica il monopolio esisten-

te. Pazienza, i milanesi non piangeranno se in città qualcun altro che non sia Atm farà il servizio».

Secondo il direttore generale di Atm, Roberto Massetti, il contenuto delle gare (andate deserte a Como, vinte a Mantova e Sondrio dall'azienda comunale, senza esito a Cremona perché le offerte sono state ritenute inammissibili,

in corso a Bergamo con l'azienda storica come unico partecipante) è finora troppo vago «nei parametri di qualità. Si parla solo di bus nuovi, la qualità è ben altro. Noi usiamo gasolio emulsionato o desolforato ma quello normale costa meno. Noi laviamo gli autobus ogni due giorni, se lo si fa una volta la settimana si risparmia». E si presentano offerte più competitive. A Milano e Brescia non si sa ancora quando le gare si faranno: «La giunta Formigoni aveva annunciato di partire un anno prima del resto d'Italia — osserva Dario Balotta della Fit Cisl — invece è tutto fermo. La Regione ha fatto solo demagogia».

Corsaro: "Se non vogliono separare rete e gestione qualcun altro farà il servizio"