

Crisi dell'Atac, scoppia il caso dei servizi esterni

I lavori in affidamento pesano per 100 milioni

La voragine di 220 milioni che chiude il bilancio 2016 di Atac, facendo sballare di 150 milioni le previsioni della giunta Raggi, ha una radice precisa: un anno di manutenzioni affidate a ditte esterne pesa sui conti per quasi cento milioni. Eppure la scorsa estate era iniziata la

fase di internalizzazione dei servizi, un modo per consentire ad Atac di procedere senza i costi, spesso «dopati» ad arte, del sistema di affidamenti esterni. Adesso il Campidoglio M5S vuole internalizzare la manutenzione, ma i conti ormai sono sballati.

a pagina 3 **Arzilli**

Atac, i servizi esterni pesano per 100 milioni

Sul maxi debito dell'azienda inserito a bilancio una voce importante sono le manutenzioni affidate alle ditte

Nella voragine di 220 milioni che chiude il bilancio 2016 di Atac finisce un po' tutto il dissesto aziendale: gli interessi sui debiti da pagare, l'esposizione con le banche, probabilmente i contenziosi, i decreti ingiuntivi e i mancati pagamenti a soggetti terzi (che adesso cominciano a reclamare), la mancata riscossione dei crediti, gli acquisti sbagliati e i materiali inutilizzabili accatastati nei depositi, e pure l'evanescenza sui biglietti, a tassi altissimi sui bus che percorrono le strade della Capitale. Ma c'è una voce, relativa alla manutenzione affidata a ditte esterne, che forse è ancora più importante perché sul rosso dei conti dell'azienda pesa quasi cento milioni. E racconta di una prassi che, dopo un anno di Campidoglio M5S, il turbinio di dirigenti e la volontà politica di invertire l'andazzo non sono riusciti a cancellare.

Anzi, quella voce è probabilmente il motivo principale per cui il buco previsto per Atac dall'assessore alle Partecipate, Massimo Colombari, cioè il pareggio rispetto al 2015 (-79 milioni) come anticamera della ripresa nel 2017-2018, si è allargato di circa 150 milioni di euro diventando voragine.

Colpa della giravolta che, dopo un anno di manutenzioni esterne, ha portato la giunta grillina ad annunciare un progetto di internalizzazione dei servizi da inserire nel nuovo piano industriale. Nuovo, ma ancora in fase di elaborazione. Tanto che pure i sindacati, nell'incontro con l'assessora ai Trasporti Linda Meleo, sono rimasti di sasso nel non trovarlo pronto sul tavolo.

Per capire cosa sia successo in un anno di gestione Cinque Stelle bisogna fare un salto indietro, alla scorsa estate, quando Marco Rettighieri era ancora diggi e Atac aveva cominciato, per tentare di risalire la china del profondo rosso a bilancio, ad internalizzare i servizi di manutenzione. Cioè a gettare le basi affinché l'azienda cominciasse a camminare da sola senza affidarsi ai costi, spesso dopati ad arte, della manutenzione esterna. Evitando, per altro, quelle procedure negoziate che hanno portato, nel corso degli anni, a perdite imprevedibili ma prevedibili e sempre piuttosto consistenti, a inchieste delle varie procure, da quella della Corte dei conti a quella del tribuna-

le, e alle bacchettate dell'Anac

di Raffaele Cantone. C'è una vasta letteratura sull'argomento, del resto: dalle gomme gonfiate con aria compressa anziché con azoto ai pezzi di ricambio comprati al 300% del loro reale valore, dagli acquisti sbagliati «ma andavano fatti comunque», come racconta un ex dirigente che ovviamente preferisce restare anonimo, all'appalto per la pulizia dei vagoni della metro fino ai controlli tecnici sulle vetture e alle

forniture di servizi complementari alla mobilità. Un anno fa Atac, insomma, doveva cambiare facendo saltare quel sistema che rischiava di strozzare l'azienda. E invece a saltare fu proprio Rettighieri, messo alla porta dopo gli attriti con la giunta grillina. Che da lì, con la nuova governance, cioè l'ad Manuel Fantasia fresco di investitura, ha dovuto modificare il progetto globale appoggiandosi al sistema in uso, quello degli affidamenti ester-

ni. Con l'obiettivo, va detto, di ritornare a parlare di internalizzazione una volta raggiunto l'equilibrio sui conti.

Ora l'obiettivo di far svolgere la manutenzione ai lavoratori interni di Atac è rimasto. L'equilibrio sui conti, però, è saltato nel bilancio 2016 che

ancora deve essere approvato, forse tra qualche giorno e nonostante un passivo così consistente. Del resto tutto un anno di manutenzioni ordinarie e straordinarie affidate a ditte esterne è andato ad allargare il deficit come spese vive per Atac. Che, va ricordato, anche per questo oggi non gode certamente di buona salute: ha a che fare anche con un maxi buco 1,4 miliardi di euro di cui 500 milioni di debiti accumulati con il Campidoglio e 350

milioni di conti da pagare ai fornitori/creditori; si sta per inoltrare in un iter, avviato nonostante le resistenze interne, di piano di concordato preventivo in continuità (se ne occuperà Ernst & Young, advisor scelto, manco a dirlo, con procedura negoziata: 208.649 euro l'importo di aggiudicazione); e, in più, si trova davanti la stretta del bilancio consolidato, ovvero il documento che mette insieme i conti del Comune e delle sue aziende, che il Campidoglio, con un assessore al Bilancio nuovo di zecca, dovrà chiudere e approvare entro il 30 settembre per evitare la diffida della Prefettura, anticamera del commissariamento. Si fa sempre più dura.

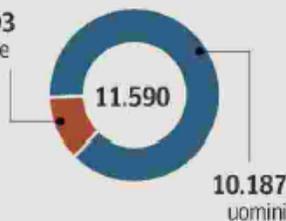
Andrea Arzilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dipendenti dell'Atac

31 marzo 2017

1.403
donne



12,1%

il tasso di assenza
dei dipendenti Atac
nel primo trimestre
dell'anno

5,9%

il tasso medio
di assenza
per malattia

↑9,2%
rispetto
all'anno
passato

↑20,4%
rispetto
all'anno
passato



4 milioni
di utenti
al giorno



79 minuti
tempo d'attesa
medio per i bus



1.023 km quadrati
superficie servita



194.835
guasti



62.578
incidenti

Prestazioni
e consulenze
professionali

2009	20.036.801
2010	9.593.001
2011	9.287.126
2012	10.330.752

centimetri

Rettighieri

L'ex dg aveva iniziato
a internalizzare i lavori
ma poi è arrivato il
cambio di strategia

Voragine

Incidono anche la
mancata riscossione
dei crediti e l'evasione
per i biglietti



Impegnato

L'assessore capitolino alle
Partecipate, Massimo Colombari,
e un bus Atac fuori servizio