

# Atac, la regina delle perdite dove è a riposo un autista su 4

IL PIANO APPROVATO DAI GIUDICI FALLIMENTARI DILAZIONA LE RATE AI CREDITORI, SPECIE IL COMUNE, OFFRENDO COSÌ OSSIGENO PER UN'ULTIMA POSSIBILITÀ DI INVESTIRE IN UN RILANCIO

Daniele Autieri

**Roma**  
Atac, la più grande municipalizzata italiana del trasporto pubblico locale, è giunta alla sua ultima spiaggia. Pochi giorni fa il tribunale fallimentare di Roma ha approvato la richiesta di concordato preventivo in continuità che permette alla società di rimandare il pagamento dei debiti in cambio di un rilancio industriale che i cittadini romani aspettano da anni. La strada giudiziaria, fortemente sostenuta dalla sindaca Virginia Raggi, impone tappe precise per il versamento di circa un miliardo di euro di debiti pregressi: nel 2019 saranno infatti soddisfatti i creditori privilegiati; entro il 2021 i chirografari con una quota del 30% del loro credito (il resto sarà restituito permettendogli di partecipare agli utili futuri, se mai arriveranno) e solo alla fine, in un lasso di tempo non ancora definito, il Comune di Roma, che vanta circa 400 milioni di euro di crediti nei confronti della sua controllata.

Ancora una volta è il Campidoglio, e quindi i cittadini, a pagare la sopravvivenza di Atac nell'attesa che il piano industriale presentato dal presidente Paolo Simioni rilanci la produttività, riportando in utile un'azienda che, secondo il rapporto Mediobanca sulle società partecipate, vanta il primato negativo in Italia per aver ac-

cumulato negli ultimi cinque anni perdite pari a 806 milioni di euro.

## La produttività mancata

Il rilancio della produttività è uno degli asset intorno al quale il top management ha costruito il piano industriale. Una produttività da raggiungere in parte con l'acquisto di nuovi mezzi (227 bus sono stati opzionati sui 1.600 autobus acquistati pochi giorni fa dalla Consip grazie a vecchi fondi già stanziati), in parte con un nuovo modello di gestione delle risorse umane. A questo proposito è stato firmato un accordo sindacale che prevede il blocco del turn over, l'aumento delle ore di lavoro, l'utilizzo di personale impiegatizio fuori dagli uffici. Ma la strada sembra in salita se è vero che il tasso di assenteismo, escluse le ferie, supera il 13% e che un autista su quattro ricorre alla legge 104, con tanti casi di furbetti che sfruttano i permessi riservati a chi assiste familiari disabili per il doppio lavoro, le vacanze o altro. Ribaltare questo equilibrio è l'obiettivo dei prossimi mesi, intorno al quale sarà valutato anche il possibile successo del piano industriale.

La crisi degli investimenti è un altro capitolo ed emerge in modo netto con un confronto europeo. Nel 2016 Atac ha investito appena 25 milioni di euro, un dato misero che impallidisce nel confronto europeo. Nello stesso anno il gruppo "Metro de Madrid", che gestisce solo la rete metropolitana della capitale spagnola, ha investito 94 milioni di euro. Inoltre nella società iberica lavorano 6.679 persone, meno della metà di Atac.

Gli investimenti sono un asset fondamentale per il successo delle aziende del trasporto pubblico locale. Lo sanno bene a Parigi dove la Ratp ha chiuso il 2016 con ricavi per 5,8 miliardi, un utile di 382 milioni e investimenti pari a 914 milioni di euro. A Londra è stato fatto ancora di più: Transport for London, la società controllata dalla Greater London Authority, ha infatti investito 3,3 miliardi di sterline nel 2015 e 1,7 miliar-

di nel 2016.

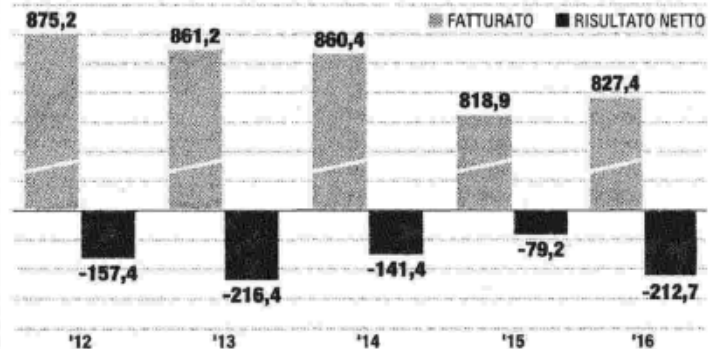
Lo stallo amministrativo, la crisi della produttività e la mancanza di investimenti sono mali endemici per Atac. L'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali (l'organismo nato per controllare l'operato delle municipalizzate) ha pubblicato un report che analizza l'efficienza dell'azienda e il giudizio dei suoi utenti. Secondo l'analisi nel 2017 alla municipalizzata sono arrivati 18mila reclami dovuti al malfunzionamento delle linee. Ad essere maggiormente colpiti sono gli autobus, considerati dal 63% inadeguati per una città come Roma. E in effetti dal 2012 al 2018 l'offerta di vetture per chilometro è diminuita del 16%. Invece di aumentare le corse per far crescere i ricavi, il parco

mezzi di Atac vivacchia, appeso al rischio continuo di incidenti. È la maledizione dell'azienda romana, che a fronte di un miliardo di corse ha incassato nel 2016 dalla vendita dei biglietti appena 265 milioni.

Questa grande e complessa impalcatura, messa in piedi con l'avvio del concordato preventivo, non poggia su una struttura stabile ma la sua solidità dipende dalla decisione finale dei creditori. Il tribunale fallimentare di Roma ha fissato per il prossimo 18 dicembre l'adunanza dei creditori nell'ambito della quale tutti coloro che vantano crediti nei confronti di Atac saranno chiamati a votare il piano di restituzione uscito dal concordato. Se il voto dovesse essere negativo, l'accordo salterebbe facendo ripiombare la municipalizzata romana nel baratro di un fallimento più vicino che mai.

## ATAC IN CIFRE

Conto economico in milioni di euro



Accanto,  
la sindaca  
di Roma  
**Virginia  
Raggi**



### [IL CASO]

## Roma, il tram è eterno mentre i bus nuovi finiscono in cenere

Scarsa manutenzione, mancanza di ricambi e soprattutto un'età media del parco circolante di gran lunga più alta della già alta media del trasporto pubblico locale italiano rispetto ai valori europei.

Rispetto agli 8,75 anni della media nazionale, infatti, gli autobus dell'Atac ne hanno una di ben 11,6 anni. Ancora peggio va alle metropolitane, i cui convogli anno in media oltre 13 primavere sulle ruote.

Ancora peggio va ai tram, con un'età media di 32,5 anni, cosa che non stupisce i romani che vedono ancora circolare vetture dell'immediato dopoguerra. Infine i treni locali sono su una media di 35,4 anni. Incidenti come il bus andato a fuoco lo scorso 8 maggio in pieno centro (foto sopra) non possono quindi stupire.