

Concordato, piano segreto Simioni: “Risanamento Atac bloccato dai cambi al vertice”

pagina II

Il dossier

“Atac, risanamento in atto da anni”

Nella relazione per il concordato l'ad Simioni smentisce la sindaca. Oggi il voto in Aula

GIOVANNA VITALE

Nel giorno in cui l'assemblea capitolina è chiamata a votare il piano economico finanziario di Atac – secretato «con metodo inaccettabile» dal presidente grillino dell'Aula: i consiglieri potranno prendere visione solo stamattina, a poche ore dall'inizio della seduta, esclusivamente negli uffici e fatto divieto di estrarne copia – spunta un documento che smentisce la sindaca sullo stato in cui versava l'azienda dei trasporti quando, a metà 2016, i grillini presero il potere.

«Era stata lasciata da quelli “bravi” in una situazione di semi-coma», ha detto quattro giorni fa Virginia Raggi ai microfoni di Michele Santoro, tornando a battere sul «disastro ereditato» dalle amministrazioni precedenti. Tuttavia la “Relazione per procedura concordataria” inviata a novembre in Campidoglio da Paolo Simioni sostiene l'esatto contrario. Ventidue pagine fitte di analisi, grafici e tabelle in cui il presidente, ad e dg di Atac spiega che il risanamento dell'azienda era in realtà cominciato già nel 2010, registrato un picco virtuoso nel 2015 con l'apertura della Metro C, che ha incrementato i chilometri percorsi e dunque i ricavi.

Un percorso che in sette anni ha consentito alla municipalizzata di ridurre «l'indebitamento verso le banche, nel quale si segnala in particolare un azzeramento della componente a breve termine»; di stabilizzare «il volume del debito commerciale verso fornitori»; di mante-

nerne sempre «in positivo» il margine operativo lordo (Mol). Una situazione che sarebbe potuta essere addirittura migliore, incalza Simioni, «se fossero state realizzate, anche in parte, le dismissioni degli immobili non strumentali stabilite dalla delibera 39 del 2011». Rimaste invece sulla carta non solo per le giunte Alemanno e Marino, ma pure per quella cinquestelle.

Scrive infatti l'ad di Atac nel dossier inviato il 3 novembre al Dipartimento Mobilità, alla Direzione Tpl e Infrastrutture nonché, per conoscenza, all'assessora Linda Meleo: «La dinamica dei costi di produzione registrata nel periodo 2010-2016 permette di riscontrare (...) un costante trend di efficientamento, reso evidente dalla diminuzione in valore assoluto (-17% nel 2016 rispetto al 2010) dei costi, ed in tale ambito dei costi operativi e dei costi di personale, che diminuiscono rispettivamente del 31% e del 6%». E se pure c'è stato – anche a causa dell'aumento dei guasti – un «calo dei volumi di Tpl offerti»,

“Se non si è mai arrivati ad approvare un piano industriale è colpa dei continui cambi di manager”

questo «resta comunque meno che proporzionale rispetto al parallelo andamento dei costi». Tant'è che, specifica l'ad di Atac, «nel solo triennio 2014-2016, a fronte della riduzione del 6,5% dei costi, i volumi espressi in vetture km si sono ridot-

ti del 3,2%». Merito della metro C, appunto.

Sono i numeri a confermare la faticosa risalita, innescata ben prima dell'avvento grillino: non solo «il livello progressivamente decrescente dell'organico», sceso «da 12.693 dipendenti del 2010 a 11.534 (al 30 settembre 2017), corrispondente a una flessione pari a più del 9%», ma anche «il significativo trend positivo» rappresentato dal «valore aggiunto creato da ciascun addetto, che sale a 44.820 euro rispetto ai 33.195 del 2010». Unico vero neo: la vendita dei biglietti. Nel percorso di riequilibrio economico che l'azienda ha realizzato negli ultimi anni e che ha consentito di realizzare un margine industriale positivo», ribadisce Simioni, «il contributo dai ricavi da mercato non sembra aver ancora raggiunto livelli soddisfacenti.

Anzi: se non si è mai arrivati ad approvare un piano industriale «votato al rilancio di Atac, è colpa dei continui cambi di manager». «Un primo documento di piano era stato predisposto nei primi mesi del 2017» ricostruisce Simioni, «ma lo stesso ha avuto una battuta d'arresto in relazione ai cambiamenti della governance intervenuti in quella primavera. A ciò si aggiunge che le dichiarazioni a mezzo stampa rilasciate dall'allora direttore (Bruno Rota, ndr) nel luglio 2017, hanno innescato effetti devastanti sulla fiducia di fornitori e creditori, nei quali si sono determinati comportamenti che ponevano l'operatività dell'azienda Atac in seria difficoltà». Da qui la corsa verso il concordato. Sperando nella clemenza della Corte.