

A Roma trasporti nel caos, Atac azzerata

Il sindaco accusa la municipalizzata, apre ai privati e chiede all'assessore di dimettersi

Nicoletta Cottone

ROMA

«Mentre lo sciopero bianco dei macchinisti della metropolitana di Roma, che si protrae da 24 giorni, ha messo in ginocchio la Capitale con corse rallentate, forti ritardi ed enormi disagi per i cittadini, il sindaco di Roma, Ignazio Marino, è passato al contrattacco. In Campidoglio, parlando della «drammatica situazione» dei trasporti urbani di Roma «per qualità del servizio e tenuta finanziaria», dopo le scuse ai cittadini, ha annunciato ieri l'azzeramento del cda di Atac, ha chiesto all'assessore ai Trasporti Guido Improta di formalizzare le annunciate dimissioni e ha dichiarato che cercherà un partner industriale per la società di trasporto pubblico della città. La ricetta Marino per salvare la municipalizzata dai conti in rosso prevede una ricapitalizzazione di Atac «che sfiora i 200 milioni di euro, in beni e denaro liquido, di cui si è fatto carico il Comune con l'approvazione dell'assestamento di bilancio» e l'apertura ai privati. A questa cifra si aggiunge l'impegno del governatore del Lazio, Nicola Zingaretti, «di trasferire entro il 30 settembre 2015 301 milioni al Comune di Roma».

Il sindaco ha dato mandato al direttore generale dell'Atac France-

sco Micheli, giunto da pochissimo in azienda, «di rinnovare profondamente il management aziendale allontanando tutti i dirigenti responsabili delle inefficienze che non siano all'altezza della sfida del trasporto pubblico della Capitale d'Italia».

A stretto giro la risposta dell'assessore Improta, che aveva annunciato le dimissioni il 22 giugno scorso, congelate «sulla richiesta di Orfini e Marino». «Spiace constatare» che il sindaco di Roma «stia tentando in modo scorretto di accreditare il messaggio che i disagi che sta patendo la città siano responsabilità dell'assessore e del Consiglio d'Amministrazione di Atac, dimenticandosi le valutazioni che abbiamo condotto in questi mesi e che coinvolgono anche altri livelli istituzionali». Rivoluzione Atac? «Renzi ha chiesto un salto di qualità e questo è un primo passo, un primo segnale. Credo che la strategia dell'ingresso di un socio privato e di una modernizzazione è nelle corde del presidente del Consiglio», ha detto il commissario del Pd di Roma e presidente nazionale dei dem, Matteo Orfini, commentando la rivoluzione annunciata da Marino. Il gruppo capitolino del M5S ha attaccato: le scuse di Marino ai cittadini «sono irricevibili e tardive». In Campidoglio «ormai

siamo allo psicodramma di un sindaco che impallina il cda di Atac che aveva indicato egli stesso e chiede le dimissioni del suo assessore alla Mobilità che aveva implorato di temporeggiare nel dimettersi», ha dichiarato Dario Rossin, vice capogruppo Forza Italia in Campidoglio. «Marino caccia Improta, assessore (renziano) già dimissionario. Strano, lo ha sempre pregato di restare... È iniziata la "notte dei lunghi coltelli" del Pd Roma?», ha scritto Alfio Marchini su Twitter. Per «usare una metafora, siamo arrivati al "capolinea", hanno tuonato i segretari di Cgil, Cisl e Uil, Claudio Di Bernardino, Mario Bertone e Alberto Civica.

Intanto proseguono i forti disagi per i passeggeri, nonostante sia stato scongiurato lo sciopero indetto per lunedì 27 proclamato da Ugl (lavoratori precettati dalla prefettura) e Orsa (che invece lo ha revocato). Ieri un treno è rimasto fermo alla Stazione San Paolo per un malore del macchinista dopo un alterco con un passeggero. Stop che ha portato a una interruzione tra San Paolo e Rebibbia/Tonio e forti ritardi sul resto della linea. Un guasto a un treno sulla linea B ha provocato alla stazione Tiburtina una ressa con i passeggeri che hanno insultato e tentato di aggredire un macchinista.

I macchinisti contestano l'intesa raggiunta fra Atac e sindacati confederali il 18 luglio, che prevede l'aumento della loro produttività. I macchinisti romani attualmente conducono i treni per 736 ore l'anno, contro le 850 ore di quelli di Napoli e le 1.200 (meno le ferie) di Milano. Il nuovo accordo porta a quota 950 le ore di lavoro, allineandosi ai livelli delle altre grandi città. Contestato anche l'obbligo, scattato il 1° luglio, a strisciare il badge all'inizio e al termine del servizio. Dall'inizio dello sciopero bianco i treni bloccati per malfunzionamenti hanno raggiunto cifre da record, il triplo del mese precedente, con pesanti ripercussioni sui passeggeri. Il 15 luglio l'azienda ha aperto dieci provvedimenti disciplinari che potranno portare al licenziamento. Il nuovo accordo, ha spiegato al Sole-24 Ore Gianluca Donati (Fit-Cisl), che «alcune piccole sigle stanno strumentalizzando», ha portato «da 5 a 6 le corse condotte in un turno di lavoro dai macchinisti della metro A (il percorso è di 47 minuti) e da 5 a 7-8, a seconda dei turni, sulla metro B (il percorso è di 37 minuti)». Attualmente i macchinisti romani fanno «3 ore di condotta nel turno da 6 ore e 10 minuti, dal quale vanno tolti i riposi obbligatori».

© RIPROD. LINEA RISERVATA

SCUSE PER I DISAGI

Per salvare la municipalizzata dai conti in rosso prevista una ricapitalizzazione da 200 milioni. Zingaretti pronto a trasferire altri 300 milioni



In campidoglio. Il sindaco di Roma Ignazio Marino alla conferenza stampa di ieri

Il disastro dell'Atac tra buchi di bilancio e salvataggi falliti

Il disastro dell'azienda municipalizzata: nel 2015 verso un buco da 140 milioni

Salvare l'Atac, una impresa ai limiti dell'impossibile. L'azienda di trasporto locale della capitale non ha chiuso un bilancio in utile dal 2003. Nel 2013 le passività hanno toccato i 216 milioni, per restare ancora sui 141 milioni nel 2014. E per il 2015 si viaggia verso un rosso di 135-140 milioni. Le passività sono costate al Comune oltre un miliardo. E ora il Campidoglio si prepara a sborsare altri 200 milioni.

Marini ▶ pagina 2

di **Andrea Marini**

Se non è una impresa degna di un titano, poco ci manca. Salvare l'Atac, l'azienda controllata al 100% dal Comune di Roma che gestisce il trasporto pubblico locale, sembra un caso disperato. Per capire l'entità del dissesto bastano pochi numeri. Dal 2003 l'azienda non ha prodotto un bilancio in utile: nel 2012 segnava una perdita di 157 milioni, saliti a 216 l'anno successivo. Nel 2014 il rosso, pur in calo, si è assestato sui 141 milioni. Nella prima metà del 2015 si sono già accumulate passività per 60 milioni, che proiettano il risultato finale dell'anno a -135/-140 milioni.

Con questi risultati, non sorprende come il debito sia arrivato a una forbice tra 1,4-1,6 miliardi. Una situazione come questa ha permesso di tenere a galla l'azienda solo attraverso continue ricapitalizzazioni, che hanno portato il Comune a svenarsi per oltre un miliardo negli ultimi anni. E sarà sempre da una nuova ricapitalizzazione che si ripartirà per evitare che l'azienda diva Prenestina porti i libri in tribunale.

In fretta e furia, la Giunta capitolina ha approvato ieri l'assestamento di bilancio (il documento contabile che a metà esercizio consente di rivedere le previsioni realizzate). Nel testo si fa riferimento all'accantonamento in bilancio delle somme destinati agli interventi di ripiano per Atac. A spiegare l'entità della somma è stato ieri lo stesso sindaco Ignazio Marino durante una conferenza stampa convocata ad hoc: «Davanti a una si-

tuazione così drammatica - ha spiegato - ho scelto di condividere con il presidente della Regione Zingaretti, con il quale ho avuto un'intensa riunione di due ore e mezza, di affrontare il problema finanziario con una nuova ricapitalizzazione che sfiora i 200 milioni tra beni e contanti, a cui si aggiunge l'impegno della Regione Lazio a trasferire 301 milioni entro il 30 settembre al Comune di Roma come pagamento di vecchi contributi che la Regione allora governata dalle destre non aveva voluto dare». In sostanza, il Campidoglio verserà all'Atac 200 milioni, poi la Regione girerà 301 milioni al Comune che andranno a finanziare gli investimenti per il trasporto pubblico locale. «In questi mesi abbiamo compiuto uno sforzo enorme come Regione Lazio per sostenere il trasporto pubblico di Roma e per difendere il diritto alla mobilità dei cittadini e dei lavoratori delle aziende trasferendo circa un miliardo di euro dal 2013», ha dichiarato in una nota il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti. Anche se Atac lamenta ancora crediti nei confronti della Regione per 580 milioni.

Anche perché una delle criticità di Atac risulta essere proprio la carenza di investimenti, con il 70% del parco vetture che andrebbe rinnovato. «Calo degli investimenti significa calo del valore della produzione, meno corse e meno ricavi», spiega il senatore di Ncd Andrea Augello, che durante l'amministrazione Alemanno era uno degli uomini forti dell'allora sindaco. Senza considerare che a gennaio 2015

doveva entrare il vigore il nuovo contratto di servizio Comune-Atac. Un piano che con l'introduzione dei costi standard e l'innalzamento dei ricavi da "traffico" al 35% doveva introdurre elementi di razionalizzazione nella società. Al momento sono state approvate solo le linee guida.

Nella prima settimana di agosto, Atac, una volta dato il via libera alla ricapitalizzazione, apprenderà il bilancio 2014. Ma il piano industriale approvato ad ottobre 2014, quello che prevedeva un contenimento delle perdite per il 2015 e un pareggio nel 2016, appare del tutto superato. Anche perché nel frattempo Marino proverà a giocare la carte della parziale privatizzazione dell'azienda. «Insieme a Zingaretti abbiamo deciso che da oggi Comune, Regione e Atac si impegnano a cercare un partner industriale mantenendo la maggioranza pubblica - ha annunciato il primo cittadino -. Abbiamo dato mandato all'azienda di scrivere un piano industriale vero e forte per indire la gara. In questo modo anticipiamo l'avvio di un processo nazionale che impone di non gestire più il servizio in house a partire dal 2019». L'idea è quella di far entrare nel capitale uno o più privati, mantenendo comunque il controllo in mano pubblica al 51 per cento. Una strada che al momento non appare allettare alcun investitore privato: nessuna azienda è interessata a investire 50-100 milioni in una società in costante perdita e in cui ogni decisione è in mano al pubblico. Tra i potenziali partner potrebbe esserci, al massimo, Ferrovie dello Stato che l'anno scorso si era detta pronta ad entrare in Atac. Ma i dettagli del piano privatizzazione saranno studiati meglio in queste ore. Entro 10 giorni Marino e Zingaretti annunceranno le modalità dell'operazione e sarà presentato anche il piano industriale.

Ma forse l'ostacolo più forte alla privatizzazione viene proprio dalla politica. Già nella scorsa consiliatura Alemanno aveva provato a mettere in vendita il 40% di Atac, ma era stato stoppato proprio all'interno della sua stessa

maggioranza: nessuno, si diceva, voleva prendersi la responsabilità degli eventuali (probabili) interventi sul personale. Con Marino si sta ripetendo lo stesso copione. Cgil, Cisl e Uil in una nota hanno scritto ironicamente: «Siamo al capolinea». Sul piede di guerra è anche Sel, con cui i rapporti sono già tesi dopo le dimissioni del suo vicesindaco Luigi Nieri. Ma anche nella sinistra del Pd c'è già chi parla di «svendita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VERSO LA PRIVATIZZAZIONE


Sindaco e governatore orientati ad aprire il capitale ai privati mantenendo comunque il controllo in mano pubblica con il 51%



Privatizzazione

● La privatizzazione è quel processo economico che sposta la proprietà di un ente o di un'azienda dal controllo statale a quello privato. Con privatizzazione si intende anche, pur impropriamente, la più generale apertura ai privati del capitale di una azienda pubblica, anche se almeno il 51% rimane sempre in mano al soggetto pubblico. Già prima del 2013 la Giunta Alemanno aveva presentato una proposta di privatizzazione di Atac, con la messa sul mercato del 40% dell'azienda. Ieri il sindaco Marino ha annunciato la privatizzazione di Atac, pur mantenendo in capo al Comune il 51% dell'azienda

I numeri dell'azienda dei trasporti capitolina



PASSIVO

Dal 2003 l'Atac, l'azienda per la mobilità controllata dal Campidoglio, non ha prodotto un bilancio in utile: nel 2012 segnava una perdita di 157 milioni, saliti a 216 l'anno successivo. Nel 2014 il rosso, pur in calo, si è assestato sui 141 milioni. Nella prima metà del 2015 si sono già accumulate passività per 60 milioni, che proiettano il risultato finale dell'anno a -135/-140 milioni

LA PREVISIONE 2015

140 milioni



DEBITO

Il debito dell'azienda è arrivato a una forbice tra 1,4 e 1,6 miliardi. Una situazione come questa ha permesso di tenere a galla l'azienda solo attraverso continue ricapitalizzazioni, che hanno portato il Comune di Roma a svenarsi per quasi un miliardo negli ultimi anni. Sul fronte dei crediti invece nel 2013 e nel 2014 sono state fatte svalutazioni legate ai crediti pari a 70 milioni per ogni anno

L'IMPORTO

1,4-1,6 miliardi



RICAPITALIZZAZIONE

In conferenza stampa Ignazio Marino ha annunciato la ricapitalizzazione dell'Atac, che sfiora i 200 milioni di euro, «in beni e denaro liquido». Una decisione presa, ha detto il sindaco di Roma a fronte di una situazione «drammatica». L'operazione è stata finanziata con la manovra di assestamento di bilancio approvata dalla giunta capitolina proprio ieri

IL VALORE

200 milioni



CREDITI CON LA REGIONE

Entro il 30 settembre arriveranno dalla Regione Lazio, ha spiegato ieri Marino, i 301 milioni di contributi progressivi. «In questi mesi abbiamo compiuto uno sforzo enorme per sostenere il trasporto pubblico di Roma trasferendo circa un miliardo di euro dal 2013», ha dichiarato in una nota il governatore Nicola Zingaretti. Anche se Atac lamenta ancora crediti nei confronti della Regione per 580 milioni

LE SOMME IN ARRIVO

301 milioni



PERSONALE

In calo il numero dei dipendenti Atac che a marzo 2015 erano circa 11.800 (di cui 61 dirigenti) contro gli oltre 11.900 di fine 2013 e i 12.200 del 2012. La maggior parte sono conducenti di autobus (6.144) e metropolitane (1.282). Secondo l'ultimo bilancio (2013) i costi per il personale ammontavano a circa 557 milioni di cui oltre 400 per salari e stipendi

I DIPENDENTI

11.800



LA FLOTTA

L'Atac può contare su una flotta di oltre 2.200 mezzi di superficie tra bus, tram e filobus che coprono 3.600 chilometri di linee (in tutto 331) e oltre 900 milioni di passeggeri trasportati in un anno. La rete metropolitana (escluso il primo tratto della linea C appena inaugurato) si estende per 41 km. Il parco vetture però è vecchio: il 70% andrebbe rinnovato ma mancano le risorse per gli investimenti

I MEZZI DI SUPERFICIE

2.200