

## **Atac, le consulenze d'oro «anche per usare i tornelli». Dossier sulle spese pazze dell'azienda: «Oltre 11 milioni per prestazioni esterne»**

I rapporti personali della terna che avrebbe dovuto salvare Atac, Improta-Broggi-De Paoli, cominciano a incrinarsi. Il grande imbarazzo causato dal tentativo dei vertici di far passare lo scorso luglio una delibera che prevedeva premi milionari per i dirigenti, a fronte di tagli per autisti e operai, non è l'unico inciampo causato al Campidoglio. A infilare nuovamente il dito nella piaga è una relazione ispettiva protocollata al collegio dei sindaci poco prima dell'estate, firmata dal super perito Renato Castaldo, che fa notare come fino a poco tempo fa l'azienda pagasse ancora consulenze esterne per undici milioni e mezzo. Il dossier punta il dito non solo sull'enormità di quelle legali (avvocati, studi e notai), pagate nel 2012 e nel 2013 nonostante l'azienda disponga di un ufficio legale con già una cinquantina di dipendenti, ma pure riguardo a quanto comunicato in sede di auditing e in sede di bilancio dai vertici di Atac. Ci sarebbero due conteggi diversi nei quali entrano ed escono competenze milionarie per svariati consulenti. Un'incongruenza che potrebbe aprire capitoli pericolosi.

### **IL PRECIPIZIO**

Ecco, quindi, che un'azienda ancora sull'orlo del precipizio ha continuato fino allo scorso gennaio a pagare milioni di euro di consulenze e prestazioni, come quelle per i tornelli (545mila euro), o per la bigliettazione (484mila), o per il software (600mila). Nel 2013, quindi, le spese complessive ammontavano a 11,5 milioni di euro, in leggero calo rispetto all'anno precedente (12 milioni; nel primo trimestre 2014 la cifra si è abbassata di molto). Ma sono soprattutto avvocati e notai a comparire un po' ovunque, tanto che nella relazione viene sollevata la necessità di distinguere con precisione le spese legali, dalle consulenze legali e da quelle tecniche, i tre «contenitori» dove all'occorrenza finisce la voce «studi legali». Il tema, infatti, rimane quello delle risorse e dei 400 milioni che servono per ricapitalizzare la società. Soldi che il Comune, socio unico, dovrà racimolare prima del prossimo bilancio.

### **LA CESSIONE**

E mentre il rischio fallimento non è scongiurato, come qualcuno vorrebbe far pensare (anche in vista di una rivisitazione governativa delle tariffe), un altro retroscena aleggia come una spada di Damocle sulla testa di Atac: la cessione della linea della Regione, la Roma-Lido, oggi gestita dall'azienda di Tpl romana, ai francesi del gruppo Ratp-Cilia, data quasi per certa nonostante sia necessario un bando per l'assegnazione. La Roma-Lido, però, è la prima linea metropolitana della Capitale, e a regime - secondo esperti Atac - potrebbe garantire buoni ricavi. Ad Atac, quindi, servirà qualcosa di più dell'annuncio di infilare nei bus qualche dirigente per controllare i portoghesi, operazione annunciata ad ogni cambio di vertice anche negli anni passati. E nemmeno la razionalizzazione delle linee (unica vera novità, messa in piedi da Improta) basterà a scongiurare il rischio di tracollo. Perché oltre ai 400 milioni che il Comune dovrà versare cash per ricapitalizzare l'azienda, c'è pure il contratto di servizio. E le decine di milioni che serviranno per rimettere in piedi una flotta di bus che ha quasi 300 mezzi fermi nei depositi, un sistema metro da revisionare, sottostazioni e stazioni da rivedere. Intanto proprio Improta, da indiscrezioni, starebbe pensando a Giancarlo Schisano, vice dg dell'ex Alitalia, come nuovo timoniere per guidare Atac verso la salvezza.