

Crac Atac - Appalti e bilanci, i dubbi del Tribunale sul piano salva-Atac. Boom di debiti e costo del personale caduta libera iniziata con la fusione

Bilanci in rosso, appalti e affidamenti diretti, contratti ancora in corso, una mappa dettagliata dei creditori insoddisfatti. I tre commissari di Atac nominati dal Tribunale fallimentare, appena insediati, hanno iniziato a scandagliare le carte della più grande partecipata dei trasporti d'Italia sull'orlo del crac. In attesa del piano industriale, che è il vero ostacolo da superare per ottenere il via libera al concordato. Lì andranno definiti i tempi per rimborsare i creditori e in Tribunale c'è più di un dubbio sull'ipotesi di superare il tetto dei cinque anni, come vorrebbe qualcuno tra i grillini per rimborsare il maxi-debito verso Roma Capitale.

Per ora, con una serie di lettere, il pool composto da Luca Gratteri, Giorgio Lener e Giuseppe Sancetta, ha chiesto all'azienda comunale di poter visionare tutti i documenti contabili degli ultimi anni. È un faro che si accende sui bilanci che hanno visto progressivamente crescere il debito della società del Campidoglio fino a raggiungere la dimensione monstre di 1 miliardo e 286 milioni di euro, come risulta dall'ultimo consuntivo, quello che da solo ha registrato perdite per 212,7 milioni, il triplo rispetto al 2015.

GLI AFFIDAMENTI I tre commissari hanno chiesto di ispezionare anche i contratti firmati dalla municipalizzata con i fornitori e un elenco aggiornato dei creditori, che al 31 dicembre 2016 avevano sfiorato quota 1.200, con fatture non saldate per oltre 256,5 milioni di euro. Di fatto la troika nominata dai giudici per marcare stretto l'operato della governance scelta dalla giunta M5S, ha chiesto e ottenuto un'accelerazione sui tempi del concordato in bianco. C'è la consapevolezza che quella dell'Atac sia una situazione estremamente delicata, che coinvolge quasi 12mila dipendenti e tocca un settore strategico come il trasporto pubblico locale.

Ecco perché Gratteri, Lener e Sancetta hanno voluto iniziare subito ad analizzare la situazione contabile di via Prenestina, senza aspettare il 27 ottobre, il termine che i giudici hanno concesso al presidente e ad, Paolo Simioni, per consegnare alla cancelleria del Tribunale un documento con la situazione finanziaria aggiornata dell'azienda e soprattutto la prima bozza del piano industriale, vale a dire «una breve relazione informativa ed esplicativa sullo stato di predisposizione del piano, nonché sulla gestione corrente», così recita il decreto firmato dai magistrati lo scorso 26 settembre.

Nei giorni scorsi i commissari hanno svolto una serie di riunioni preparatorie con i tecnici di Ernst & Young, i super-consulenti ingaggiati dall'Atac come advisor finanziario e industriale. Il difficile viene ora: entro due settimane va abbozzata una strategia per rendere efficiente una partecipata pubblica con conti disastrosi, un'evasione tariffaria tra le più alte d'Europa e un tasso di assenteismo (il 12%, ferie escluse) che non ha pari nelle altre aziende del settore di simili dimensioni.

Boom di debiti e costo del personale caduta libera iniziata con la fusione

Un buco da 1.285 milioni di debiti che viene da lontano: da qualche lustro spesso caratterizzato da gestioni scellerate, assunzioni clientelari e undici anni consecutivi con i bilanci in passivo, dal 2006 a oggi. Ma anche scelte aziendali sbagliate: nel 2010 la fusione di Atac spa con Trambus e Met.Ro. spa ha fatto registrare il passivo record di 319 milioni. E piani finanziari varati e mai portati a termine, come la valorizzazione immobiliare degli ex depositi di piazza Ragusa, piazza Bainsizza e San Paolo. Dell'esposizione totale dell'Atac, peraltro 477 milioni rappresentano il passivo verso l'amministrazione controllante, ossia il Campidoglio. Nei confronti del Comune di Roma, però, la società del trasporto pubblico vanta anche crediti per 381 milioni: una partita di giro che però si è incastrata nelle varie

operazioni finanziarie portate a termine negli ultimi anni - per salvare i conti di amministrazione e azienda - e così compare come voce passiva nei documenti contabili di entrambe le parti in causa.

IL ROSSO COMMERCIALE Ancor più preoccupanti i debiti commerciali, ossia quelli che la municipalizzata ha accumulato nei confronti dei fornitori: 326 milioni complessivi reclamati da privati. Con i quali, peraltro, andrebbe trovato un accordo per portare a termine il concordato preventivo. Il rosso dell'azienda di via Prenestina, peraltro, si è accumulato anche negli ultimi anni. Dopo il 2008 - anno in cui si è creata la bad company capitolina, con la gestione commissariale del debito pregresso di Palazzo Senatorio - la municipalizzata del trasporto pubblico ha accumulato altri 500 milioni di debiti.

LA SEQUENZA Il 2010 è dunque l'anno di rottura per Atac, con i dipendenti che sperano quota undicimila a seguito della fusione. L'indebitamento netto passa da 173,9 a 345,4 milioni di euro. I costi del personale salgono a oltre 575 milioni l'anno. Il bilancio di esercizio 2010 si chiude con una perdita di 319,1 milioni di euro. L'anno dopo il rosso è di 179 milioni. Nel 2012 si scende ancora fino a 156 milioni. Nel 2013 un leggera impennata fino a 219 milioni. Poi di nuovo un trend decrescente: 141,3 milioni nel 2014, che nel 2015 diventano 79,1. Ma l'anno passato arriva una nuova impennata: il rosso tocca quota 212 milioni, fornendo un segnale davvero allarmante per la tenuta stessa dell'azienda. Non che prima del 2010 le cose andassero bene, anzi. Andando a ritroso: l'esercizio 2009 si era chiuso con un risultato negativo di 91,2 milioni di euro. L'anno precedente si era registrato un meno 82,8 milioni. Il bilancio chiuso al 31 dicembre del 2007 presentava una perdita netta di 93,9 milioni di euro, inferiore di circa 29,2 milioni rispetto a quella registrata nell'esercizio precedente.

IL SERVIZIO La situazione si va inevitabilmente a ripercuotere sul trasporto pubblico romano: nell'ultimo anno solare le corse saltate hanno raggiunto quota un milione di corse saltate, il doppio rispetto all'anno prima, con un mezzo su tre che resta in deposito, in media, perché guasto. Insomma, dodici milioni di chilometri spariti nel nulla. Compresi nel contratto di servizio che il Campidoglio ha siglato con l'Atac, ma mai messi a disposizione dei cittadini-utenti del tpl. Difficile anche risalire la china: basti pensare che servirebbe mezzo miliardo soltanto per l'adeguamento di un parco mezzi sempre più obsoleto.