

# Atac senza guida, appalti sotto i riflettori

di **Giorgio Santilli**

Il simbolo dello sfascio romano è oggi, più che mai, l'azienda di trasporto: Atac, municipalizzata da 12 mila dipendenti con tasso di assenteismo del 12% e 1.550 bus di anzianità ultradecennale, sfregiata da Parentopoli negli anni passati, una perdita di 141 milioni e un debito che arriva a 1,6 miliardi. L'assessore dimissionario ai Trasporti, Stefano Esposito, ha già consegnato un dossier sugli appalti degli ultimi anni al presidente dell'Anac, Raffaele Cantone, e nei prossimi giorni lo porterà anche al capo della Procura di Roma, Pignatone. «Sarà uno dei nuovi filoni di Mafia Capitale», sintetizza il commissario del Pd romano, Matteo Orfini.

Oggi l'azienda è totalmente senza testa. È stato azzerato da Marino a luglio il consiglio di amministrazione, che dovrebbe essere rinnovato a giorni, in teoria: ma al momento nessuno ha potere e forza politica per farlo, né il sindaco dimissionario né un commissario che dovrà preoccuparsi delle emergenze. Se ne è andato a luglio, alla scadenza, anche l'ex amministratore delegato, Danilo Broggi, non senza qualche risultato importante nel percorso di risanamento finanziario. Si è dimesso il direttore generale Francesco Micheli, manager che invece era appena arrivato dal mondo industriale e dei servizi

e subito era entrato in rotta di collisione con Esposito, giunto a Roma da meno di due mesi, con mandato renziano di puntellare il sindaco e vedere subito con il Giubileo qualche segno di risanamento e miglioramento del servizio di trasporto. Non è andata così ed Esposito commenta amaro. «Se riduci l'emolumento dell'amministratore delegato a 60 mila euro annui - dice - trovi qualcuno che viene qui a passare qualche giorno a settimana e non hai speranza di fare un vero risanamento che deve essere non solo finanziario ma anzitutto industriale». Nessuna illusione neanche sulla prospettiva a breve del Giubileo. «Senza poteri in deroga molto ampi a un commissario e vigilanza all'Anac - dice Esposito - la manutenzione di metro e bus sarà un problema irrisolto con conseguenze molto gravi sulla città». Forse anche per questo il premier Renzi ha visto ieri il presidente Anac, Raffaele Cantone, per capire se si può andare sulla strada di poteri in deroga fortissimi sotto la vigilanza dell'Anac.

Altre due tegole potrebbero arrivare a breve, però, sull'Atac a rimettere in bilico un bilancio che è stato appena "salvato" con una ennesima ricapitalizzazione da 178 milioni. La prima tegola da 120 milioni potrebbe arrivare già a novembre con la sentenza della Corte di appello di esecuzione del debito che Atac ha con il consorzio

Roma Tpl (ex Tevere Tpl) subaffidatario per i servizi notturni. L'altra partita aperta è quella dei debiti Atac derivanti dal non aver girato le quote di incassi dei biglietti Metrebus spettanti alle Fs (60 milioni) e all'azienda regionale Cotral (90 milioni).

Tutti buchi che rischiano di rimettere in discussione anche le cose buone fatte negli ultimi mesi: la firma dell'accordo con i macchinisti per aumentare la produttività, la riduzione della perdita (che era di 216 milioni nel 2014), la riduzione dell'indebitamento, il Mol negativo di 15 milioni del 2013 che diventa positivo per 100 milioni nel 2014, la definizione del nuovo contratto di servizi che chiarisce i rapporti economici e finanziari per gli obblighi di servizi pubblici, il nuovo piano industriale che dovrebbe rilanciare manutenzioni, investimenti e servizi, ma stenta a decollare.

Atac resta comunque il paradigma della municipalizzata nata e cresciuta nella contiguità con la politica e sempre più divorata da questa consociazione. Pietro Spirito, direttore delle strategie dell'azienda, ha rivestito lo stesso ruolo nelle Fs di Mario Schimberni e nel progetto che ha portato alla societizzazione di Fs nell'epoca Necci-Vaciago. «Anche le dimissioni di Micheli - dice - aprono un squarcio sui disastri che sono stati perpetrati in questi decenni nelle aziende municipalizzate. Nessu-

no svolge correttamente il proprio compito, si assiste a continue invasioni di campo. La centralità - continua Spirito - non è il processo industriale, ma la gestione del potere e delle forniture. L'azionista gioca a fare il manager, il manager aspira a fare il politico, il sindacalista gioca a fare il capo del personale o l'agente di collocamento, i fornitori fanno i committenti di se stessi. Già da un paio di decenni il trasporto pubblico romano, dopo i tentativi di razionalizzazione di Cesare Vaciago, era precipitato in un abisso di mediazione politica basata sulla somma delle inefficienze auspicabili per gli interessi di tutti gli stakeholders». Anche Spirito commenta amaro: era venuto all'Atac con l'idea "schimberniana" di poter rompere il paradigma consociativo.

Lo scontro fra Esposito e Micheli è culminato nella gara per l'acquisizione di bus in leasing. La prima gara per 700 bus era andata deserta. A quel punto Esposito ha chiesto che si partisse da 250 bus in leasing operativo (manutenzione compresa) e non solo finanziaria. «Sono stato accusato da Micheli di ingerenza - dice Esposito - e di prefigurare con il leasing operativo la chiusura o la cessione delle officine. Niente di tutto questo, ma questa azienda non ripartirà se pensiamo a un risanamento solo finanziario senza un risanamento industriale che migliori e potenzi il servizio di trasporto a Roma».