

Atac, profondo rosso: perdite a 172 milioni. Nel 2009 un buco di 91,2, che quasi raddoppia nel 2010. La maxi fusione si è trasformata in una macchina mangia-soldi

OPERAZIONE risparmio: fallita. La maxi fusione per incorporazione di Trambus e Metro nella nuova Atac spa, finalizzata a creare un unico colosso del trasporto pubblico locale in grado di macinare utili e tagliare i costi, si è trasformata in una gigantesca macchina mangia-soldi e sforna-assunzioni. Tutto scritto e certificato nel bilancio 2009, corredato dalle previsioni di budget per il 2010, approvato in extremis il 29 giugno. La perdita di esercizio ammonta a 91,2 milioni, galoppante al punto da raddoppiare - secondo le stime - a oltre 172 milioni e mezzo a fine anno. Ai quali potrebbero presto aggiungersi ulteriori 31 milioni di contenziosi ancora pendenti. L'indebitamento con le banche è di circa 345 milioni. Il Mol, il margine operativo lordo che misura la redditività dell'azienda, è sceso da 97,4 milioni a 60,5, sprofondando nell'ipotesi più pessimistica a 20,8 milioni. Per valutare la débâcle basta fare un confronto col recente passato: nel 2008 sia Trambus sia Metro avevano chiuso in utile (400mila euro per entrambe) e solo il gruppo Atac aveva registrato il segno meno (36,9 milioni). Dopo la fusione, in un solo esercizio, il rosso si è quasi triplicato, con il rischio di quintuplicare entro il 2010. Tanto più grave se si considera che la governatrice Polverini ha disposto nella sua manovra di assestamento un taglio sui trasferimenti al Tpl di ben 388 milioni: 250 sul fondo regionale destinato a Roma e 88 per il nuovo contratto di servizio dell'Atac. Numeri impressionanti. Tali da giustificare, il 30 aprile scorso, la decisione di Standard & Poor's di cambiare la valutazione sulle prospettive di Atac da stabili a negative. E ciò anche perché, a fronte di perdite tanto consistenti, anziché contenere i costi l'ad Adalberto Bertucci li ha fatti lievitare. In particolare quelli relativi al personale, passati in un solo anno da 576 milioni a 625: i dirigenti, da 93 che erano sono saliti a 111, i quadri da 250 a 260, gli impiegati da 1.948 a 2.177, ben oltre il fisiologico turn over e con un'altissima quota di dipendenti, pari al 12%, non addetti alla produzione. In totale 824 assunzioni contro 439 cessazioni dal servizio. «È la prova di una gestione disastrosa che sta portando l'azienda sull'orlo del crac», denuncia il pd Massimiliano Valeriani. Ancor più preoccupante dal momento che, nelle intenzioni dell'assessore al Bilancio Maurizio Leo, la nuova Atac avrebbe dovuto fornire il modello in vista della riorganizzazione della variegata galassia societaria del Comune di Roma. Non è un dunque caso se Alemanno, dopo aver dato una scorsa ai conti, sia andato su tutte le furie. Prima ha messo in mora l'ad Bertucci, stoppando ogni sua richiesta di aumentare il biglietto del bus per coprire le perdite d'esercizio. Quindi ha sollecitato l'advisor ad accelerare sul piano industriale 2010-2012. Chiedendo all'assessore di Leo di reperire risorse in bilancio per colmare il buco dei suoi manager. I numeri 91,2 MILIONI La perdita di esercizio dell'Atac spa, secondo quanto scritto nel bilancio 2009, ammonta a 91,2 milioni di euro 172 MILIONI Secondo le stime, la perdita sarebbe così galoppante da raggiungere i 172 milioni e mezzo di euro per la fine dell'anno 31 MILIONI Sono i contenziosi ancora pendenti che presto potrebbero aggiungersi alla perdita di esercizio che già ammonta a 91,2 milioni di euro 345 MILIONI L'indebitamento con le banche di Atac spa, che ha incorporato Trambus e Metro, è di circa 345 milioni di euro