

Atac, si cambia: ecco i nuovi vertici. C'è l'accordo nella maggioranza su Tosti, Carbonetti e Cassano. Un deficit di 125 milioni e meno di due mesi per ripartire

Il sindaco annuncia le nomine. Dialogo con il Pd sulla scelta del direttore generale, critiche da Idv e dalla Destra.

E' il manager che dovrà rimettere in moto l'Atac finita in corsia di emergenza. Si chiama Carlo Tosti, sarà il nuovo amministratore delegato anche se ancora non sono chiare le deleghe di cui potrà disporre. Il suo nome era stato già anticipato dal Messaggero nei giorni scorsi ma l'annuncio ufficiale è previsto solo oggi. Prenderà il posto del dimissionario Maurizio Basile, l'ex capo di gabinetto di Alemanno rimasto in sella circa 6 mesi. Manager di esperienza, Tosti siede attualmente nel Cda della canadese Bombardier, azienda che produce aerei, treni, tram e metropolitane e si è aggiudicata, in Ati con l'Ansaldo Breda, la fornitura per l'Alta velocità.

Da tempo corteggiato dal Campidoglio, Tosti sarà affiancato dal presidente Francesco Carbonetti, che prende il posto di Luigi Legnani e da Antonio Cassano, nuovo direttore generale.

L'ultimo incontro per mettere in fila le caselle c'è stato ieri pomeriggio in Campidoglio. Presenti l'assessore ai Trasporti Aurigemma e al Bilancio Lamanda e presente lo stato generale del Pdl, dal capogruppo capitolino Gramazio, ai due coordinatori regionale Piso e romano Sammarco.

«Ora non possiamo più sbagliare», avrebbe detto il sindaco Alemanno introducendo la riunione. Un accenno diretto alle due teste già cadute, quelle di Bertucci e Basile, e indiretto alla difficile situazione economica in cui si trova l'Azienda. L'intesa sui nomi sarebbe stata trovata solo in extremis dopo giorni di incontri e discussioni interne alla maggioranza ma non solo. E' il frutto anche di un sottinteso accordo bipartisan.

Nella corsa per diventare ad era entrato sin dall'inizio anche Giuseppe Smeriglio (Gruppo Cisco). Ma lo scontro - perché di scontro si è trattato - c'è stato sulla scelta di Cassano, già nel management di Atac come direttore centrale delle Finanze e al fianco di Gioacchino Gabbuti, amministratore unico di Atac Patrimonio in seguito allo scorporo del Tpl romano. Entrambi già graditi e nella rosa del centrosinistra. Un legame giudicato troppo stretto secondo la componente pdl che fa capo ad Aracri e Piso. Iniziato all'Acquedotto Pugliese dove Cassano, insieme a Gabbuti, arrivò chiamato dall'allora presidente della Regione Fitto, per occuparsi di formazione e del settore alberghiero.

Eppure proprio quello di Cassano - la cui nomina verrà ufficializzata nel prossimo Cda - è stato il nome in grado di rompere le resistenze dell'opposizione. Ha permesso ad Alemanno di riavviare quel dialogo sul futuro dell'azienda, rilanciato dal Pd attraverso una lettera aperta non concordata col presidente della Provincia di Roma Nicola Zingaretti.

In questi anni di governo del centrodestra, Cassano sarebbe stato visto come una «garanzia trasversale». In grado di ricomporre insieme il quadro di relazioni - anche sindacali - rimesso in discussione senza troppe concessioni da Basile.

Quanto al presidente, il nome di Francesco Carbonetti era già circolato nei giorni scorsi. Avvocato cassazionista e docente Luiss, è figura di alto profilo, considerato il passato in Banca d'Italia e Consob, fuori perciò da ogni logica politica. Il suo nome è stato fatto dall'assessore al Bilancio, Lamanda con il quale ha lavorato a Palazzo Koch.

Carlo Tosti, 56 anni, era già vicino ad Atac nel 2010, il suo nome era tra i papabili per la successione a Bertucci. Poi fu scelto Basile.

Le indiscrezioni sul nuovo vertice Atac non sono piaciute al capogruppo de La Destra Dario Rossin

(«Avremmo voluto essere consultati»). Critico anche il senatore Stefano Pedica (Idv), per il quale «la sinistra non dovrebbe lasciarsi irretire da chi ha portato l'azienda vicino al fallimento». Il Pd si sente chiamato in causa. E spiega: «Salvare l'Atac, un'azienda strategica per la città, questo ci preme - ribadisce il capogruppo Umberto Marroni - abbiamo chiesto che scelte fatte fuori da una logica di spartizione, ora aspettiamo i risultati».

Un deficit di 125 milioni e meno di due mesi per ripartire

Non sarà facile il compito della nuova squadra pronta a subentrare in Atac. Conti alla mano ci sarà una montagna da scalare. Dal deficit della gestione 2010, pari a circa 125 milioni di euro, all'esposizione finanziaria che appesantisce l'azienda spingendola verso il fondo. Anche per questo, perché i tempi sono ristretti, le dimissioni dell'ad Maurizio Basile, del presidente Luigi Legnani e del presidente del collegio dei sindaci Massimo Tezzon, che avrebbero dovuto essere all'ordine del giorno della assemblea dei soci del 16 giugno, arriveranno molto prima, forse già a maggio. Il bilancio invece verrà approvato, come previsto, durante l'assemblea del 16 giugno, dai nuovi vertici.

Non c'è tempo da perdere: il Piano industriale 2011-2015 messo a punto da Bain&Company aveva messo già a fuoco le criticità. A partire dalla situazione debitoria: 350 milioni di euro a breve nei confronti del sistema bancario, 275 verso i fornitori.

Ma il vero problema dell'Atac rimane la difficoltà d'incasso dagli enti locali. Un rito sacrificale che sottopone l'azienda a continue attese fuori dalla porta, a estenuanti trattative. Sia quando gli enti locali sono gestiti da amministrazioni «amiche» sia quando non lo sono. Basta un assessore di una corrente ostile per lasciare con le gomme a terra la più grande azienda del trasporto pubblico italiano. L'Atac rivendica qualcosa come 400 milioni di crediti, di cui 200 relativi ai rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro.

Se alle ingerenze della politica aggiungiamo la governance frammentata, il surplus dei dirigenti e dello staff (leggasi Parentopoli) e la gestione costosa delle manutenzioni il quadro si va componendo. Per non parlare della vetustà del parco-mezzi e dell'evasione, l'unica voce sempre in aumento, se nel bilancio dei mancati introiti si sommano anche i danni derivati dalle falsificazioni dei biglietti e della bigliettazione elettronica. Un buco nero profondo 10 anni, sul quale la Procura sta indagando.

Qualsiasi confronto tra il modello del trasporto pubblico romano e quello di altre capitali europee vedrebbe l'Atac soccombere. A Parigi (Ratp) i ricavi di mercato sono doppi, la redditività è 4 volte superiore, la dipendenza dai contributi pubblici largamente inferiore (45,1% contro il 68,4%).

Insomma non è da questi paragoni che il nuovo vertice Atac può ricavare una forte iniezione di ottimismo. E lo sa bene Carlo Tosti, consigliere di amministrazione di Bombardier che si è occupato anche di marketing strategico e sviluppo dei nuovi mercati.

Prima ancora di rivedere la rete degli appalti esterni - 40 milioni per la sola manutenzione nel 2009/2010 - la nuova Atac dovrà chiedere perciò alla politica di fare un passo indietro. Basile prima di dare le dimissioni lo aveva fatto, restando fuori lui - esautorato? - dalla contesa sindacale. Avrebbe voluto - come del resto l'assessore al Bilancio Lamanda - rivedere le tariffe, tariffe inferiori del 70% a quelle di Parigi.

E ora? Che cosa succederà? Aumenterà il biglietto? Continuerà il repulisti, 15 dirigenti di prima fasciati licenziati? Non Gabbuti, però, arrivato durante la gestione Veltroni, non Cassano, sponsorizzato da Gabbuti e ora in procinto di diventare nuovo direttore generale. Con la benedizione del Pd.