

Strada in salita per i conti Atac. Manca liquidità per i fornitori. Dopo le amministrative il piano industriale del nuovo cda

Mancanza di liquidità per pagare i fornitori. Perdita d'esercizio stimata a 120 milioni nel 2010 (ma potrebbe risultare molto maggiore) con erosione del capitale sociale oltre i limiti consentiti dal codice civile. Circa 350 milioni di debiti a breve verso le banche e 275 milioni verso i fornitori. Necessità di ammodernare il parco bus e migliorare le manutenzioni per contenere le corse perse (1,6 milioni di km in meno percorsi da bus e tram nel 2010 rispetto alle previsioni). È lunga la lista dei problemi che i nuovi vertici di Atac dovranno risolvere per salvare dal fallimento l'azienda di trasporto pubblico di Roma capitale. L'ex ad Maurizio Basile, arrivato con la fama di "risanatore", ha gettato la spugna dopo 6 mesi. Il tempo per rendersi conto di non avere più "carta bianca" dal sindaco. Ma per i nuovi vertici, l'ad Carlo Tosti (manager con lunga esperienza nel settore trasporti), il presidente Francesco Carbonetti (un passato in Bankitalia e Consob) e il dg Antonio Cassano (già nel management di Atac, ha avuto forti deleghe operative) il sentiero è stretto. Il piano industriale Basile va aggiornato, ma è l'inevitabile base di partenza. L'azienda non può prescindere dalla riduzione dei costi e l'eliminazione degli sprechi (come quello dei dischi freno acquistati a un prezzo fuori mercato, arginato dopo i controlli di Renato Castaldo, membro del collegio dei sindaci di Atac), nonché dall'aumento dei ricavi, a partire dal recupero dell'evasione del ticket. E resta aperto il nodo aumento del biglietto (da portare da 1 a 1,20 o addirittura 1,50 €). Rifiutato a lungo da Alemanno (timoroso di un crollo di popolarità dopo lo scandalo Parentopoli), il rincaro sembra non essere più un tabù per il sindaco. E potrebbe non essere escluso dal nuovo piano industriale 2011-2015, che arriverà dopo le amministrative. Anche se l'assessore alla mobilità Antonello Aurigemma sostiene che l'aumento «non è una priorità» e dice «no a tagli del personale». Tagli che il piano Basile prevedeva, con progressiva fuoriuscita di 300 colletti bianchi. Mentre si preannuncia in salita la trattativa con i sindacati sull'aumento di produttività. «Autisti e macchinisti già lavorano facendo ampio ricorso agli straordinari - dice Alessandro Capitani, segretario generale Filt Cgil - e si trascinano una montagna di ferie arretrate». E sul contenimento dell'esposizione debitoria con i fornitori (pagati nel 2010 dopo 240 giorni) pesa l'incognita dei 400 milioni di crediti Atac nei confronti di Regione e Comune, difficili da riscuotere e in parte contestati dalla giunta Polverini. Intanto la giunta Alemanno si è mossa con due delibere ad hoc per Atac, propedeutiche al bilancio comunale (da approvare entro giugno in consiglio). La prima, per ripatrimonializzare l'azienda tramite conferimento delle quote di Atac patrimonio (la società proprietaria degli asset immobiliari). E l'altra per saldare i debiti e rilanciare gli investimenti tramite valorizzazione e alienazione di molte ex rimesse: un'operazione che potrebbe portare in cassa fino a 800 milioni. Ma dall'opposizione il Pd frena, malgrado il sostanziale via libera ai nuovi vertici aziendali abbia abbassato il livello dello scontro. «È inopportuno patrimonializzare senza un piano industriale che chiarisca la destinazione esatta delle risorse - afferma il capogruppo in Campidoglio Umberto Marroni - e la delibera sulla vendita degli asset va ridiscussa in toto». E intanto rivendica un risultato. «Abbiamo ottenuto - dice Athos De Luca (Pd) - un consiglio comunale straordinario su Atac».