

La crisi dell'Atac - Atac in crisi, tutti sul bus a controllare. Impiegati al bivio: lotta a chi non paga il biglietto o tagli allo stipendio. Avviata la trattativa con i sindacati. Incombe lo spettro del fallimento

Circa 1200 impiegati dovranno scegliere in poco tempo fra il contratto di solidarietà (riduzione di stipendio e orario di lavoro) e una nuova mansione «più utile all'azienda», come quella di controllori sui bus. Sarebbe questo il bivio di fronte al quale l'Atac sta mettendo i cosiddetti dipendenti amministrativi. E, stando a quanto relazionato dall'ad Danilo Broggi alla Commissione capitolina Bilancio la scorsa settimana, anche uno dei punti da cui ripartire per tentare di risollevare le sorti di una nave vicina al naufragio. Le trattative con i sindacati sarebbero già in corso, ma è evidente che bisogna far presto.

La ricollocazione delle risorse umane, tuttavia, da sola non può salvare la municipalizzata del trasporto pubblico. Per stessa ammissione di Broggi, entro il 31 marzo l'Assemblea Capitolina dovrà approvare il nuovo contratto di servizio (in proroga ormai da un anno e mezzo) e trovare almeno 550 milioni di euro. In caso contrario, le banche chiuderanno le linee di credito, i fornitori interverranno con i decreti ingiuntivi e per il trasporto pubblico romano sarà la fine.

Un tracollo paradossale, perché alla luce di tutti gli sprechi, assunzioni massicce, debiti e disservizi messi in luce negli ultimi tempi e non solo, il bilancio dell'azienda Atac vivrebbe una situazione creditoria addirittura virtuosa, ma condizionata dai mancati trasferimenti di liquidità proprio da parte delle istituzioni che la governano, Comune di Roma e Regione Lazio. Alla voce «avere», infatti, i contabili di via Prenestina avrebbero iscritto la bellezza di 1,5 miliardi di euro, da cui però andrebbero scorporati debiti per 570 milioni nei confronti dei due enti: un saldo positivo di circa 1 miliardo di euro il cui mancato riscontro in termini di cassa sta letteralmente strozzando l'azienda, portandola sull'orlo del fallimento.

Se i numeri forniti da Broggi e dalla stessa Atac fossero corretti, dovrebbe andare a ricercarsi in quei crediti mai riscossi tutta la situazione debitoria accumulata dall'azienda in questi anni: 483 milioni nei confronti di fornitori vari (382 già scaduti) tra i quali le cooperative dei servizi in appalto, officine, riparazioni e tutto il resto; 130 milioni di debiti verso il consorzio Metrebus per l'annosa vicenda della competenza sui biglietti divisi fra trasporto cittadino e regionale, e ancora 280 milioni di euro di passivo con le banche, soglia limite per qualsiasi istituto di credito, anche il più paziente.

È evidente che, di fronte a questi numeri, ogni operazione di spending review mostra il fianco all'impossibilità di trovare in casa mezzo miliardo di euro in 20 giorni. Ma un piano industriale convincente resta imprescindibile, anche di fronte a chi dovrà saldare quel gap e permettere il rinnovo del contratto d'esercizio. La ricollocazione «in strada» degli amministrativi è il primo punto. L'azienda, poi, propone anche di mettere un freno alle gratuità: uomini in divisa (e non solo) che viaggiano gratis e che, secondo Atac, hanno determinato 185 milioni (26 milioni l'anno) di mancati introiti in 7 anni. Certo, poi nella municipalizzata nessuno parla degli oltre 10 milioni di euro l'anno spesi per «appena» 81 dirigenti: secondo le ultime rilevazioni pubblicate sul sito ufficiale, in molti prenderebbero ancora oltre 200mila euro lordi e per quasi tutti, a fine anno, arriverebbe anche un premio produzione che oscilla fra i 10mila e i 20mila euro.

Dove porterà tutto questo? Il timore più insistente è quello di una privatizzazione progressiva. A cominciare dalle «concesse», le ferrovie di competenza regionale: Roma-Lido, Roma-Giardinetti e Roma-Viterbo sarebbero i primi «chilometri» ad essere sacrificati. Sempre che si riesca a evitare il fallimento

totale. «Sono molto pessimista – ammette Ignazio Cozzoli (Anp), membro d’opposizione della Commissione Bilancio – Non vedo come si possa riuscire in così poco tempo a trovare mezzo miliardo. E non vedo nemmeno un piano industriale convincente. Credo che servirà un miracolo per evitare il tracollo».

