

Un miliardo in 5 anni, il rosso di Atac a un passo dal crac. Alla vigilia del Giubileo l'Atac è tecnicamente fallita. Ha 12 mila dipendenti, ma incassa la metà di Milano

Alla vigilia del Giubileo straordinario che, dall'8 dicembre in poi, attirerà nella città eterna 25 milioni di pellegrini, l'Atac è tecnicamente fallita. Costretta, qualora la giunta Marino non intervenga con una poderosa iniezione di beni e di soldi cash, a portare i libri in tribunale. Schiacciata da una perdita di esercizio che negli ultimi cinque anni ha superato il miliardo di euro.

A certificare lo stato d'insolvenza della società che gestisce i bus e le metropolitane di Roma è il verbale del consiglio di amministrazione che il 30 giugno avrebbe dovuto licenziare il progetto di bilancio 2014 e ha invece deciso di rinviare, su proposta dell'ad Danilo Broggi, per evitare di dichiarare il default.

Una forzatura talmente plateale da indurre uno dei componenti il collegio sindacale, Daniela Saitta, a rimarcare "il mancato rispetto dei termini di legge e statutari previsti per l'approvazione" del documento contabile, "constatando, nel contempo, l'oggettiva incertezza che pervade il tema essenziale della continuità aziendale".

Tradotto: probabilmente neppure l'auspicata ricapitalizzazione da parte dell'azionista unico basterà a salvare Atac e a impedire che 3 milioni di cittadini restino appiedati.

Un crac annunciato.

Dal 2008 l'azienda del trasporto pubblico è in rosso costante. Ostaggio di costi fissi insostenibili, specie per il personale, imbarcato a frotte nell'era di Parentopoli: ben 11.811 gli stipendi da pagare, quasi mille in più di Alitalia, per lavorare su 330 linee di superficie (a Milano sono 100) e tre metropolitane (che coprono un numero di chilometri inferiori persino a Bilbao) e infine incassare la metà dei biglietti della meneghina Atm.

Mentre, per mancanza di risorse, le manutenzioni restano al palo: quasi un autobus su due, ogni giorno, non esce dai depositi perché guasto. Col risultato di lunghe attese alle fermate e corse soppresse, che fanno perdere tempo ai cittadini e denaro ad Atac.

La foto di una disfatta. Tanto più in una città dove, a fronte di appena 100 chilometri di corsie preferenziali (l'1,8% dell'intera rete viaria comunale, meno della metà di Milano) circolano più automobili in rapporto agli abitanti rispetto a qualunque altro centro urbano al mondo: oltre 70 veicoli ogni cento residenti, il 50% in più di Parigi, addirittura il doppio di Berlino.

Inevitabile allora che pure il bilancio 2014 chiudesse in perdita: 141 milioni. Che, sommati ai 58 già accumulati in questo primo semestre e ai 219 milioni del 2013, hanno praticamente azzerato il patrimonio aziendale, configurando "le condizioni di cui all'art. 2484 comma 4 del Codice civile", ovvero lo scioglimento della società per riduzione del capitale al di sotto del limite legale. Allarme messo nero su bianco dai vertici Atac già il 22 giugno, nella drammatica nota inviata in Campidoglio per sollecitare il varo del nuovo contratto di servizio (approvato solo ieri in consiglio comunale) e chiedere di "operare, con la massima urgenza, un versamento in conto aumento di capitale sociale di almeno 20-25 milioni, ad

integrazione della ricapitalizzazione mediante conferimento di beni in natura", ossia i nuovi treni senza conducente in servizio sulla linea C. Cifra poi lievitata, nella successiva nota datata 24 giugno, a 40 milioni. Soldi che però, al momento, nel bilancio capitolino non ci sono.

Sul piede di guerra le opposizioni: "Atac è sull'orlo del fallimento ", tuonano i parlamentari Ncd Augello e Piso. "La giunta Marino, responsabile di questo disastro, agisca prima che sia troppo tardi".

