

Il mandato del manager La sfida in salita per salvare la società

Paolo Simioni, designato ieri pomeriggio nuovo presidente e ad di Atac, dovrà tenere le redini di un'azienda sommersa dai debiti e con un servizio offerto ai cittadini sempre più deficitario. Nell'ultimo anno solare le corse saltate hanno raggiunto quota un milione. Intanto bisognerà approvare il bilancio.



Rossi all'interno Il nuovo ad Paolo Simioni

Atac, la sfida di Simioni: metà dei bus da cambiare e debiti per 1,3 miliardi

► Strada in salita per il nuovo presidente e ad dell'azienda
Prima mossa, andare avanti con il concordato preventivo

UN MILIONE LE CORSE SALTATE NEL 2017, EVASIONE TARIFFARIA A LIVELLI RECORD COME DIGI SPUNTA SCIARRA

LO SCENARIO

Il compito che si trova davanti è di quelli da far tremare le vene. Paolo Simioni, designato ieri pomeriggio nuovo presidente e amministratore delegato dell'Atac, dovrà tenere le redini di un'azienda sommersa dai debiti e con un servizio offerto ai cittadini sempre più deficitario. Basti pensare che nell'ultimo anno solare le corse saltate hanno raggiunto quota un milione, il doppio rispetto all'anno prima, e che i mezzi da sostituire, tra quelli utilizzati per il trasporto pubblico della Capitale, sono circa 1.500: la maggioranza assoluta delle 2.281 vetture del servizio di superficie - tra bus, tram e filobus - a cui si aggiungono 83 treni della metropolitana e 88 convogli delle ex ferrovie concesse.

IL BILANCIO

Difficile rilanciare il servizio per i cittadini-utenti, però, con le casse in rosso spinto e la situazione finanziaria ai limiti del *default* tecni-

co. Intanto bisognerà approvare il bilancio, e non è roba da poco: ieri l'assemblea dei soci è andata deserta anche in seconda convocazione, a causa del contemporaneo vertice a Palazzo Senatorio sulle nomine, e ora toccherà ai nuovi vertici di via Prenestina chiudere il documento con un via libera, nonostante una situazione particolarmente delicata. «C'è un debito di 325 milioni di euro soltanto con i fornitori - ha spiegato Bruno Rota, appena lasciato l'ufficio di direttore generale della municipalizzata - e anche nel 2017 la cifra rimarrà la stessa». Poi sarà la volta del pano industriale e del passo più importante: quel concordato preventivo che Rota aveva in mente e che Simioni con tutta probabilità porterà a compimento.

IL PASSIVO

Il debito complessivo dell'Atac è di 1.385 milioni, di cui 477 verso l'amministrazione controllante, ossia il Campidoglio. Nei confronti del Comune, però, la società del trasporto pubblico vanta anche crediti per 381 milioni: una partita di giro che però si è incastrata nelle varie operazioni finanziarie portate a termine negli ultimi anni - per salvare i conti di amministrazione e azienda - e così compare come voce passiva nei documenti contabili di entrambe le parti in causa. Il traffico di debiti e crediti tra Comune e con-

trollate è uno dei nodi più intricati che i tecnici capitolini saranno chiamati a risolvere.

IL PRESENTE

Il rosso dell'Atac, peraltro, si è accumulato anche negli ultimi anni. Dopo il 2008, anno in cui si è creata la *bad company* capitolina con la gestione commissariale del debito pregresso, in via Prenestina si sono accumulati altri 500 milioni di debiti. Cifre, queste, che tolgono ossigeno a qualsiasi ipotesi di rilancio del trasporto pubblico nella Città eterna. Basti pensare che servirebbe mezzo miliardo soltanto per l'adeguamento di un parco mezzi sempre più vecchio e obsoleto. Tutto ciò mentre la forza lavoro aziendale resta poco al disotto delle 12 mila unità, ma l'offerta di trasporto è di appena 55 chilometri per abitante, contro i 64 dell'Atm milanese. Tutto ciò, con il contorno di un'evasione tariffaria altissima: secondo le stime il 25 per cento degli utenti dei bus non paga il biglietto, e ciò provoca un danno per le casse dell'azienda tra i 70 e gli 80 milioni di euro annui. Andrà capito, a questo punto, chi sarà il direttore generale. Circola il nome di Enrico Sciarra, dirigente vicino al nuovo ad Simioni.

Fabio Rossi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

