

Bancarotta Atac

Dossier choc 10 milioni di incassi in meno, 1,3 miliardi di debiti
650mila corse soppresse, un bus su due è rotto. È ora di rottamarla

■ Allarme Atac. L'azienda capitolina che muove autobus, metropolitane e tram ha ormai una situazione irrecuperabile, con i chilometri percorsi e i ricavi da bigliettazione che diminuiscono ogni anno a fronte di costi sempre maggiori

per il personale e per gli interessi bancari; il tutto condito da un'esposizione debitoria pari a 1,3 miliardi di euro che non lascia alcun margine di manovra. Nel 2015 l'età media delle vetture è salita a 12 anni, mentre Atac e Roma Tpl

hanno percorso insieme «appena» 179 milioni di km/vettura. Devastante anche il dato delle corse soppresse: sono ben 635.445, ovvero il 22 per cento in meno rispetto al 2014.

Bisbiglia → a pagina 3

Crac Atac e Ama. Numeri da brivido

La Fondazione Einaudi presenta il dossier sulle due municipalizzate di Roma
Nei trasporti 1,3 miliardi di debito e 600mila corse soppresse. Rifiuti nel caos

Vincenzo Bisbiglia

■ Cronaca di due aziende «fallite». O comunque non in grado di svolgere livelli dignitosi di servizio pubblico. I dati esposti dalla Fondazione Luigi Einaudi in collaborazione con La Mariana sono a dir poco disastrosi e rappresentano una fotografia raccapricciante delle condizioni in cui i romani sono costretti a «subire» il trasporto pubblico e la raccolta dei rifiuti. In particolare è l'Atac, l'azienda capitolina che muove autobus, metropolitane e tram, a presentare una situazione probabilmente irrecuperabile, con i chilometri percorsi e i ricavi da bigliettazione che diminuiscono ogni anno a fronte di costi sempre maggiori per il personale e per gli interessi bancari; il tutto condito da un'esposizione debitoria pari a 1,3 miliardi di euro che non lascia alcun margine di manovra o speranza per il futuro.

Nel 2015 l'età media delle vetture è salita a 12 anni, mentre Atac e Roma Tpl hanno percorso insieme «appena» 179 milioni di km/vettura, ovvero il 6,2% in meno rispetto al 2014, con una differenza negativa tra il servizio programmato ed effettuato che raggiunge quota 6,6%.

Devastante il dato delle corse soppresse: ben 635.445, ovvero il 22% in meno rispetto 2014; le soppressioni delle corse di superficie per il 53,2% sono da ricondurre a guasti alle vetture, mentre il 51% delle soppressioni in metropolitana sarebbero riferibili alla mancanza di personale. Il tutto, ovviamente, crea una sfiducia generalizzata nel trasporto pubblico locale da parte dei cittadini, che hanno acquistato nel 2014 la bellezza di 6.600.000 biglietti in meno, per un mancato incasso che, conti alla mano, sfiora i 10 milioni di euro. «Considerato che la sindaca Virginia Raggi è stata consigliere comunale dal 2013 al 2015 – ha spiegato Primo Mastrantoni, segretario Aduc (Associazione per i diritti degli utenti e consumatori) – e quindi in grado di conoscere la situazione, appare difficile sostenere che l'Atac sia il "fiore all'occhiello di Roma". Evidentemente di marziani in Consiglio comunale ce n'erano diversi».

Altrettanto devastante è il paragone fra il trasporto a Roma e quello delle altre città europee. Secondo i dati presentati dal

prof. Francesco Filippi, ordinario di Trasporti e Logistica presso l'Università La Sapienza, nel Regno Unito bastano 0,80 euro per km di contributi pubblici, in Germania 0,90, in Spagna 1,70 euro, in Francia 2,20 euro e in Italia ben 2,40 euro, anche se poi l'Atac raggiungerebbe – sempre secondo i dati forniti – quota 7,40 euro a chilometro.

Anche Ama, la società capitolina per la raccolta dei rifiuti, non ride. «A Roma – fa sapere Beniamino Bonardi, di L'Astrolabio Amici della Terra – la raccolta differenziata è pari al 42% e solo il 10% dell'umido viene trattato nel territorio metropolitano, a Maccarese. Il restante 90% viene inviato in impianti di compostaggio in Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia e Friuli, a Pordenone, a 650 km di distanza. Poi ci sono i rifiuti in differenziati che finiscono in 62 siti diversi dislocati in 10 regione italiane e in 3 paesi esteri, cioè Bulgaria, Romania e Portogallo. A questi, da dicembre, si aggiungerà la Germania». Insomma, «bisogna portare i libri in tribunale e indire gare europee», secondo Giovanni Negri, promotore de La Marianna, e Simone Santucci, della Fondazione Einaudi.



Trasporti al collasso

Produzione crollata rispetto al 2014 Il Piano industriale è carta straccia

■ Nel 2015 Atac ha prodotto circa 150 milioni di vetture/km contro i 171 milioni preventivati nel piano industriale. Dunque il valore della produzione non solo è stato inferiore a quello conseguito nell'esercizio 2014, ma è stato anche sensibilmente inferiore – per più di 20 milioni di vetture/km – all'obiettivo che la stessa Atac si era proposta di conseguire, sempre nell'esercizio 2015, con il proprio Piano industriale. Per quanto riguarda la voce di bilancio «calore della produzione», contenuta nel conto economico, questa è stata di 986 milioni contro l'importo di 1 miliardo e 41 milioni preventivato, ovvero circa 54 milioni in meno di quanto contenuto nel piano industriale. Questa voce si calcola prendendo fatturato incrementato delle rimanenze della produzione di esercizio e diminuendolo del valore delle giacenze delle produzioni passate. Nel caso di Atac si può però dire che tale grandezza coincide, sostanzialmente, con il fatturato, cioè con i ricavi conseguiti dall'impresa per lo svolgimento della sua attività caratteristica. La riduzione della voce in esame è essenzialmente da mettere in relazione alla diminuzione dei corrispettivi per il contratto di servizio con Roma Capitale (passati da circa 445 mln di euro dell'anno 2014 a circa 440 mln di euro dell'esercizio 2015) e con la Regione Lazio (passati da circa 92 mln di euro dell'anno 2014 a circa 72 mln di euro dell'esercizio 2015).

Vin. Bis.

Raggi e Zingaretti smentiti

Un inceneritore a Roma serve Lo dicono i dati e gli esperti

■ Secondo la relazione presentata dal professor Beniamino Boiardi, «per motivare il rifiuto di un inceneritore per Roma, si sostiene che questo scoraggerebbe la raccolta differenziata. Si tratta di una tesi senza fondamento. In realtà l'alternativa non è tra incenerimento e raccolta differenziata, bensì tra incenerimento e discarica».

L'esperto cita i dati di Eurostat, relativi al 2014, dove emerge che i Paesi con le più basse percentuali di rifiuti in discarica e le più alte di riciclaggio e compostaggio sono anche quelli con una più alta percentuale di rifiuti inceneriti.

Belgio, Danimarca, Germania, Olanda e Svezia conferiscono l'1% dei loro rifiuti in discarica, l'Austria il 4% e l'Italia ben il 34%, mentre per quanto riguarda quelli inceneriti il Belgio raggiunge quota 44%, la Danimarca il 54%, la Germania il 35%, l'Olanda il 48%, la Svezia il 50%, l'Austria il 38% e l'Italia il 21%; sulla raccolta differenziata i dati sono invece piuttosto omogenei: 55% per il Belgio, 44% per la Danimarca, 64% per la Germania, 51% per l'Olanda, 49% per la Svezia, 58% per l'Austria e 46% per l'Italia.

Sommando il dato dei rifiuti in discarica e quelli inceneriti, l'Italia raggiungerebbe dunque una situazione simile a quella del resto d'Europa.

Vin. Bis.

Il personale di via Prenestina

L'unico dato positivo per l'azienda è il taglio di dirigenti e quadri

■ Secondo i dati della Fondazione Luigi Einaudi e di Aduc, il triennio 2013-2015 è caratterizzato da un dato «certamente positivo» vista la diminuzione del totale dei dipendenti Atac da 11.959 a 11.878, legata al numero dei dirigenti (passati da 81 a 54), dei quadri (passati da 204 a 173) e degli impiegati (da 1.579 a 1.406), mentre aumenta il numero complessivo degli operai, quindi autisti, macchinisti e meccanici, che passa da 10.095 a 10.224. Un dato che potrebbe apparire ingiustificato atteso che il volume di produzione di Atac è diminuito, passando dai 157 milioni vetture/km del 2013 ai 154 milioni vetture/km del 2014 fino ad arrivare ai 150 milioni vetture/km del 2015. Si rileva inoltre una elevata conflittualità tra l'Atac e il proprio personale dipendente. Ciò ha comportato l'iscrizione di un Fondo contenzioso con il personale che nel 2015 aveva raggiunto 44,6 milioni; inoltre nel solo 2015, l'Atac ha definito controversie nei confronti dei dipendenti per circa 1,9 milioni di euro. Il costo del lavoro è arrivato nel 2015 a toccare quota 536 milioni, mentre il costo medio a dipendente è di 45.250 euro. **Vin. Bis.**

Bilancio fuori controllo

I costi dell'azienda di trasporti superiori di oltre 110 milioni di euro

■ Se la produzione è inferiore alle aspettative, i costi sono superiori. Rispetto al piano industriale di Atac, i «costi della produzione» si sono rivelati superiori di ben 111 milioni di euro: 1 miliardo e 56 milioni effettivi contro i 945 milioni preventivati. L'aggregato contabile «costi della produzione» comprende tutti i costi della gestione caratteristica dell'azienda. Atac non ha raggiunto gli obiettivi prefissi dal Piano industriale di un maggior contenimento dei costi rispetto a quelli consuntivati al 31.12.2015, e lo scostamento si palesa significativo sia in termini assoluti che in termini percentuali. Tuttavia, occorre segnalare una sensibile diminuzione dell'importo «Costi della produzione» nell'esercizio 2015 rispetto a quelli sostenuti nell'esercizio precedente (2014) pari, in valore assoluto, a circa 143 milioni di euro, con una variazione percentuale (-11,9%) comunque superiore alla variazione percentuale del fatturato fatta registrare nel 2015 vs 2014 (-9,5%). Dati negativi anche per il Margine Operativo Lordo, che calcolava la capacità dell'azienda di autofinanziarsi: la stima era di 99,8 milioni di euro, ma effettivamente si è raggiunta appena quota 56,8 milioni, ben il 43% in meno del preventivato. **Vin. Bis.**

Il confronto con Milano

L'Atm ha gli stessi costi ma produce e guadagna di più

■ Il confronto fra l'Atac di Roma e l'Atm di Milano, ovvero fra un'azienda che non funziona e una che viaggia a gonfie vele. Atm produce 183,9 milioni di vetture/km, ben 33,6 milioni in più, il 18,27% del volume della produzione dell'azienda romana. I costi della produzione, invece, sono simili, mentre il margine operativo lordo - capacità di autofinanziarsi - è decisamente superiore: 163,4 milioni contro 56,8 milioni, ben il 65,2% in più. Nonostante una copertura territoriale inferiore, il numero dei dipendenti di Atm non è bassissimo, 9.595 contro 11.857, e così il costo del lavoro è di «soli» 25,7 milioni di euro in meno rispetto all'azienda capitolina. La differenza però è tutta sul fronte economico: Atm chiude il 2015 con un utile di 23,7 milioni di euro, mentre Atac perde la bellezza di 79,1 milioni; a pesare sono i debiti, che in Atm raggiungono 711 milioni, mentre a via Prenestina toccano quota 1,3 miliardi di euro, quasi il doppio. Per quanto riguarda il costo del lavoro, un dipendente di Atm costa in media di più di uno di Atac, 52.685 euro contro 45.250 euro a testa, ma rende anche di più, 110.446 euro contro gli 83.075 dell'azienda romana. Il numero dei dirigenti anche qui è inferiore, 34 milanesi contro i 54 romani. Infine i proventi. Milano incassa dalla pubblicità 18 milioni di euro, Roma 7,6 milioni; Atm multa i milanesi per 8,4 milioni, Atac sanziona i romani solo per 1 milione; Atm ricava dagli affitti dei locali commerciali ben 6,5 milioni contro i 3,9 milioni di Atac; infine Milano paga interessi passivi alle banche per 1,3 milioni contro i 10 milioni di Roma.

Vin. Bis.

Raccolta differenziata

Nella Capitale è a quota 42% Ma il 90% viene smaltito altrove

■ A quanto riporta la relazione del prof. Boiardi, a Roma la raccolta differenziata è pari al 42% - dato contestato dall'attuale amministrazione, che lo considera inferiore, ndr - e solo il 10% dell'umido viene trattato nel territorio metropolitano, a Maccarese. Il restante 90% viene inviato in impianti di compostaggio in Italia e in Europa. «Ma allora cosa si fa negli impianti di Roma, oggetto di tante polemiche? Niente», afferma l'esperto. Si producono «rifiuti da rifiuti», attraverso il trattamento meccanico biologico (Tmb) «e lo si fa essenzialmente per due motivi: perché altrimenti questi rifiuti non potrebbero andare in discarica e perché» attraverso il Tmb i rifiuti cambiano magicamente codice e da rifiuti urbani diventano rifiuti speciali. Il che fa una grossa differenza, secondo Boiardi, «non dal punto di vista dei rifiuti ma da quello burocratico-legislativo: i rifiuti urbani sono sotto la responsabilità dell'amministrazione comunale e non possono essere esportati fuori dalla Regione, mentre i rifiuti speciali diventano di responsabilità di chi li ha prodotti attraverso il Tmb e possono andare in giro per l'Italia». Roma, sostiene l'esperto, «è l'unica capitale europea, assieme ad Atene, a non risolvere all'interno del proprio territorio la questione rifiuti. Londra, Parigi, Madrid e Berlino sono autosufficienti per il 98% degli scarti che producono».

Vin. Bis.