

# Il debito di ATAC

Scheda a cura di Potere al Popolo Roma

Com'è noto, da un anno a questa parte, ATAC è in regime di **concordato preventivo**. Si tratta di una procedura volta a evitare il fallimento di aziende in crisi attraverso una parziale ristrutturazione del debito concordata tra azienda e creditori e approvata da un tribunale. Intanto **l'azienda continua a operare ma la sua priorità diventa innanzitutto il contenimento dei costi e l'aumento dei ricavi, anche a detrimento del servizio**. Lo stesso concordato di ATAC prevede un taglio dei costi da qui al 2021 di oltre il 15%, tagli nel personale, razionalizzazioni delle linee, ecc. L'azienda sostiene che manterrà inalterato o addirittura migliorerà il servizio. Difficile crederlo. Quel che è certo è che, mentre del servizio potrà continuare a fregarsene, nel caso sfori dal punto di vista finanziario l'azienda rischia il fallimento. Quindi è inevitabile che la priorità assoluta saranno tagli e sacrifici.

Ma come si è arrivati a questo? Il concordato era una scelta obbligata? A dir la verità, assolutamente no. ATAC ha registrato grandi perdite negli ultimi anni: dal 2008 al 2014 le perdite di esercizio sono circa di 1,3 miliardi di euro, e, secondo i calcoli de Il Sole 24 Ore<sup>1</sup>, partendo dal 2002 si arriva ai 5 miliardi. Per questo è stata ricapitalizzata più volte dal Comune di Roma, che ha così salvato l'azienda. Però **negli ultimi anni i bilanci sono stati in pareggio o hanno registrato perdite contenute**. Anche quello del 2016, che poi ha portato al concordato. Perché allora la situazione è precipitata? Perché **di punto in bianco il comune ha deciso di disconoscere quasi 200 milioni di debiti che aveva nei confronti dell'azienda**, che si è trovata così sull'orlo del collasso finanziario<sup>2</sup>.

Lo stesso debito di Atac non è così mostruoso come sembra: 1,3 miliardi di debito in azienda con un bilancio che non raggiunge il miliardo sembra molto. Ma oltre ai debiti ci sono i circa 600 milioni di crediti, a cui se ne aggiungono altri 500 dovuti dalla Regione Lazio, che l'ATAC però ritiene difficilmente esigibili e quindi non iscrive nell'attivo di bilancio. Inoltre la gran parte dei debiti sono nei confronti dello stesso comune e della regione, che sono paradossalmente anche i principali creditori... Praticamente si tratta di una **partita di giro all'interno delle sempre più ristrette finanze pubbliche, in cui il problema dell'azienda pubblica vengono scaricati su quelle delle istituzioni e viceversa**, amplificati dagli scaricabarile della classe politica e non un debito "monstre" dovuto all'incapacità dell'azienda pubblica, come tentano di farlo passare i giornalisti di Confindustria.

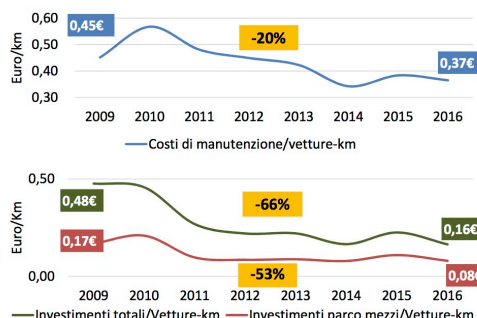
Che il problema risieda a monte, nelle famigerate politiche di austerità, ecc., lo indica chiaramente uno studio del 2017 della Cassa Depositi e Prestiti sugli investimenti nel settore di trasporto pubblico<sup>3</sup>, in cui emergono le difficoltà dell'intero comparto in questi anni di crisi. Infatti, **"per anni sono stati quasi azzerati i finanziamenti statali in conto capitale e i vincoli imposti dal Patto di Stabilità Interno hanno compromesso i finanziamenti degli Enti Territoriali al TPL. A ciò si è aggiunta una significativa riduzione delle compensazioni in conto esercizio (-15% a livello medio nazionale dal 2011 al 2015), che ha ulteriormente assottigliato i margini per l'autofinanziamento aziendale."**

Il discorso vale anche per ATAC dove, secondo i calcoli dell'agenzia di controllo sui servizi pubblici di Roma, gli investimenti annuali sono crollati del -66% dal 2009 e le spese per la manutenzione del -20% (vedi grafico). Così come le assunzioni, ferme da dieci anni. Il **problema quindi semmai è la carenza di finanziamenti rispetto al fabbisogno**, più che quello di aver sfiorato il bilancio. Questa situazione di sottofinanziamento è dimostrata anche dal fatto, chiarito bene dall'analisi del comitato referendario "Mejo de NO"<sup>4</sup>, che da quando nel 2015 è stato introdotto il criterio dei costi standard (una stima che definisce il costo ragionevole del servizio anche

## Manutenzione e investimenti

**Diminuzione della spesa per la manutenzione**  
-20% dal 2009 al 2016

**Calo drastico degli investimenti**  
-66% dal 2009 al 2016  
-53% per gli investimenti nel parco mezzi



<sup>1</sup> <https://www.ilssole24ore.com/art/notizie/2013-11-22/per-atac-voragine-quasi-16-miliardi-064748.shtml?uuid=AByHowe>

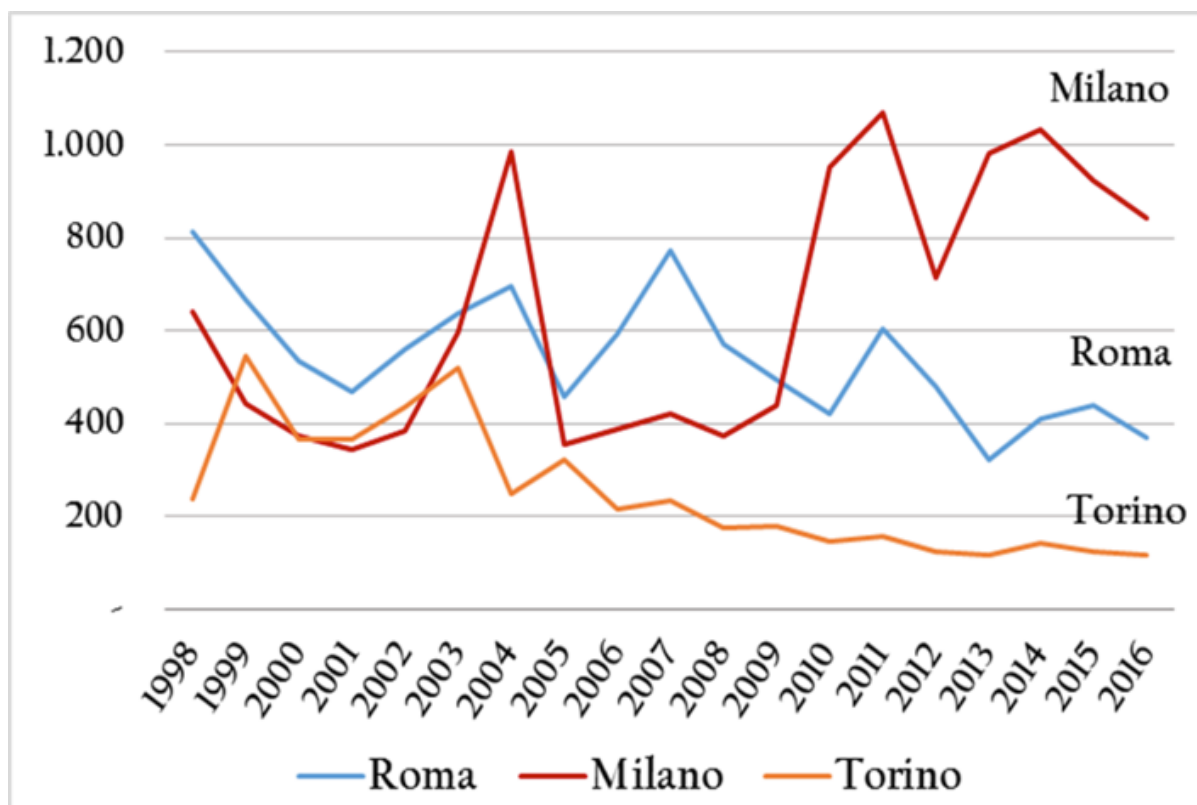
<sup>2</sup> Così sintetizza l'agenzia: "Le criticità vissute da Atac [...] non sono tanto dovute all'eccessivo squilibrio tra costi e ricavi del servizio ma sono per lo più connesse alla gestione di tipo "extra caratteristico" [...] che derivano da ingenti svalutazioni di crediti e accantonamenti. Per altro, buona parte di tali svalutazioni sono dovute alla mancata riconciliazione di partite creditorie nei confronti di Roma Capitale; una circostanza che si sarebbe potuta evitare qualora l'Amministrazione avesse vigilato ed esercitato per tempo le giuste e dovute attività di controllo analogo". Si veda anche: <http://clashcityworkers.org/documenti/analisi/2682-atac-emergenza.html>

<sup>3</sup> "Investire nel Trasporto Pubblico" [https://www.cdp.it/kdocs/863425/quaderno\\_02A\\_web.pdf](https://www.cdp.it/kdocs/863425/quaderno_02A_web.pdf)

<sup>4</sup> <http://www.mejodeno.it/wp-content/uploads/2018/05/PERCH%C3%89-DIRE-NO-V2.pdf>

simulando criteri di mercato), volto a razionalizzare i finanziamenti, ATAC li abbia visti aumentare anziché ridursi! Inoltre emerge come il costo per vettura-km e treno-km sia inferiore a quello di Milano, che pure ha un'infrastruttura economicamente più sostenibile. Se Roma avesse speso quanto Milano all'ATAC sarebbero entrati mediamente 80 milioni di euro in più all'anno.

La minore spesa pro-capite rispetto a Milano è confermata in questo grafico elaborato dai compagni di Decide Roma, che mostra la sua progressiva diminuzione, fino al dimezzamento, negli ultimi venti anni, soprattutto in virtù del crollo degli investimenti, come abbiamo visto.



**Spesa Totale (Corrente + Conto capitale) per la funzione "Viabilità e trasporti", Impegni. Anni 1998-2016, pro-capite (sulla popolazione residente al 1 gennaio di ogni anno).**

Fonte: Certificati consuntivi dei Comuni da "Banche dati Enti Locali" del Ministero dell'interno  
<http://finanzalocale.interno.gov.it/banchedati.html>

In sostanza ATAC, come scrive giustamente il comitato, è un'azienda pesantemente sottocapitalizzata, che è stata sacrificata negli ultimi anni in cui la priorità è stata ripagare il debito del Comune.

**La Raggi che si vanta di aver per la prima volta portato in attivo di bilancio l'ATAC allora non sta celebrando il cambiamento, ma l'assoluta continuità con la logica che ha governato in questi anni<sup>5</sup>.** La scelta di ricorrere al concordato preventivo la porta a compimento ma ne manifesta al contempo le contraddizioni. Perché da una parte, come abbiamo visto, scarica su ATAC dei debiti che il Comune aveva nei suoi confronti. Dall'altra parte però proprio in virtù del concordato i debiti dell'azienda sono momentaneamente congelati e alcuni dei debiti che verranno ristrutturati e quindi parzialmente cancellati sono proprio nei confronti del Comune di Roma e quindi peseranno sul suo bilancio. Lo stesso attivo di quest'anno è in sostanza fittizio.

Paradossalmente è proprio in nome della stessa logica dell'austerità e dei conti in ordine che la Raggi si vanta di rispettare, che l'ex-assessore al bilancio Mazzillo, timoroso dei rischi che questa scelta potrà avere per il bilancio comunale, criticò la sindaca e fu quindi essere costretto a dimettersi<sup>6</sup>.

L'unica parola d'ordine davvero ragionevole e rivoluzionaria è quella del rifiuto del debito e dei sacrifici e il rilancio su questa base del trasporto pubblico.

<sup>5</sup> si veda anche qui <https://www.nextquotidiano.it/atac-bilancio-attivo-m5s/>

<sup>6</sup> si veda la sua intervista qui

[https://roma.repubblica.it/cronaca/2017/08/24/news/mazzillo\\_a\\_repubblica\\_per\\_roma\\_servono\\_person\\_e\\_che\\_conoscano\\_la\\_citta\\_-173731689/](https://roma.repubblica.it/cronaca/2017/08/24/news/mazzillo_a_repubblica_per_roma_servono_person_e_che_conoscano_la_citta_-173731689/)