



Convegno
il piano Nathan

Trasporti
Atac/Roma e Atm/ Milano
la comparazione di bilanci

Primo Mastrantoni
Segretario Aduc

Introduzione

Nell'aprile scorso la candidata alle elezioni comunali, Virigina Raggi, dichiarò che l'azienda comunale dei trasporti, "è un fiore all'occhiello per Roma".

Vediamo.

Alcuni dati su Atac

- a) L'età media delle vetture è di 12 anni;
- b) 179 sono i milioni di km/vettura percorsi da Atac e Roma Tpl (-6,2% rispetto al 2014);
- c) -6,6% la differenza tra il servizio programmato ed effettuato;
- d) 653.445 sono le corse soppresse (-22% rispetto al 2014);
- e) 53,2% le corse di superficie soppresse per guasti alle vetture;
- f) 51% le corse soppresse della metropolitana per mancanza di personale;
- g) -6,6 milioni di biglietti venduti rispetto 2014.

Premessa

Lo scopo del presente lavoro è quello di provare a operare alcune riflessioni di massima in merito allo stato di salute economico-finanziaria di Atac SpA ; in questa prospettiva, abbiamo quindi esaminato il bilancio d'esercizio al 31-12-2015 di Atac in quanto il bilancio è la raccolta d'informazioni più "immediatamente disponibili" sull'assetto e sull'andamento dell'impresa. Inoltre abbiamo preso in considerazione non solo le informazioni di natura strettamente contabili scaturenti dal bilancio d'esercizio, ma anche quelle rinvenibili dalle diverse relazioni allegare al bilancio stesso (Relazione sulla gestione degli amministratori, Relazione del collegio sindacale e Relazione del revisore legale, tutte relative sempre al bilancio d'esercizio al 31-12-2015).

Abbiamo valutato i dati contabili espressi dal bilancio al 31-12-2015:

- in comparazione nel tempo, vale a dire osservando la loro evoluzione rispetto:

- a) all'esercizio passato (bilancio d'esercizio al 31-12-2014);

- b) alla possibile evoluzione futura di tali valori. In tal senso ci è sembrato particolarmente rilevante mettere a confronto i risultati conseguiti nell'esercizio 2015 con quelli contenuti nel documento denominato «**Piano industriale** di Atac SpA 2015-2015 - L'orizzonte del risanamento al 2016» del 29 ottobre 2015 (di seguito, il "**Piano industriale**");

- in comparazione nello spazio (*cross sectional analysis*) al fine di analizzare le prestazioni di Atac attraverso il confronto dei suoi risultati contabili con altra impresa comparabili operante nel settore.

Premessa (2/2)

Inoltre precisiamo nuovamente che le valutazioni contenute nel presente documento vogliono costituire unicamente una prima base e un primo quadro di conoscenze che possa, tuttavia, fornire alcune preliminari ragionate riflessioni in merito all'attuale stato di salute economico-finanziaria dell'Atac nonché costituire una base per eventuali, ulteriori analisi e discussioni in merito alla capacità dell'Atac di svolgere, nel corso, del tempo la propria attività imprenditoriale con efficienza e in condizione di economicità per il suo azionista.

Avvertenze.

Come sopra indicato, nel proseguo verranno confrontati alcuni dati di natura economico-finanziaria dell'Atac con quelli preventivati nel Piano industriale; tuttavia, dalla lettura della Relazione sulla gestione del bilancio al 31.12.2014 di Atac apprendiamo che il Piano industriale – approvato a ottobre del 2014 dal CdA di Atac – è stato poi oggetto di un aggiornamento adottato con determinazione dell'organo amministrativo del 10 maggio 2016. Tale aggiornamento non risulta, però, disponibile sul sito di Atac (né su quello del Comune di Roma) e gli unici dati di natura economico-finanziaria relativi allo stesso sono disponibili nella stessa Relazione sulla gestione e hanno a oggetto esclusivamente la previsione dei risultati d'esercizio (utile/perdita) relativi agli anni 2017, 2018 e 2019.

Pur tuttavia, abbiamo deciso di mantenere il confronto tra i dati del bilancio al 31.12.2015 con quelli stimati per il medesimo esercizio dal Piano industriale in quanto – limitatamente all'anno 2015 – riteniamo che la comparazione conservi comunque una significativa valenza informativa.

Analisi in comparazione col tempo

Analisi in
comparazione col
tempo

In questa sezione abbiamo individuato una serie di dati di natura economico finanziaria di Atac relativi al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 e li abbiamo messi a confronto con i dati dell'esercizio precedente e con quelli che si sarebbero dovuti realizzare, sempre nell'esercizio 2015, in base al Piano industriale.

Le grandezze che abbiamo, a tal fine, ritenuto rilevanti da un punto di vista reddituale sono i seguenti:

- Volumi di produzione (mln di vett-km);
- Valore della produzione;
- Costi della produzione;
- Margine Operativo Lordo (MOL);
- Nr di dipendenti (dato puntuale al 31.12);
- Costo del lavoro;
- Utile (perdita) dell'esercizio;
- Debiti.

Volumi di produzione (mln di vett-km)

| | | | | | |
|-----------------------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Analisi in comparazione col tempo | Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 | Piano industriale (stima per il 31.12.2015) | Variazione bilancio 31.12.2015 vs Piano industriale | |
| | | | | <i>Valore assoluto</i> | <i>Valore percentuale</i> |
| | 153.780.283 | 150.353.385 | 170.900.000 | - 20.546.615 | - 12 % |

Come si può notare il volume di produzione di Atac nell'intero anno 2015 (espresso in termini di milioni di vetture/km) 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.

Valore della produzione (1/3)

Analisi in
comparazione col
tempo

| Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 | Piano industriale (stima per il 31.12.2015) | Variatione bilancio 31.12.2015 vs Piano industriale | |
|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------|
| | | | <i>Valore assoluto</i> | <i>Valore percentuale</i> |
| 1.090.073.715 | 986.764.409 | 1.041.246.000 | - 54.481.591 | - 5,23 % |

La voce di bilancio (conto economico) «Valore della produzione» è uguale al fatturato incrementato delle rimanenze della produzione di esercizio e diminuito del valore delle giacenze delle produzioni passate, cui occorre sommare gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, e gli altri ricavi derivanti dalla gestione caratteristica.

Nel caso di Atac possiamo però dire che tale grandezza coincide, sostanzialmente, con il fatturato, cioè con i ricavi conseguiti dall'impresa per lo svolgimento della sua attività caratteristica.

Valore della produzione (2/3)

Analisi in
comparazione col
tempo

La riduzione della voce in esame, e in particolar modo del fatturato che è in essa ricompreso, rispetto al valore al 31.12.2014 è essenzialmente da mettere in relazione:

- a una diminuzione dei corrispettivi del Contratto di servizio - Roma Capitale (passati da circa 445 mln di euro dell'anno 2014 a circa 440 mln di euro dell'esercizio 2015);
- a una diminuzione dei corrispettivi derivanti dal Contratto di servizio - Regione Lazio (passati da circa 92 mln di euro dell'anno 2014 a circa 72 mln di euro dell'esercizio 2015);
- a una diminuzione dei ricavi da vendita dei titoli di viaggio (passati da circa 270 mln di euro dell'anno 2014 a circa 261 mln di euro dell'esercizio 2015);
- a una diminuzione dei ricavi da parcheggi (passati da circa 29 mln di euro dell'anno 2014 a circa 27 mln di euro dell'esercizio 2015); nonché
- a una diminuzione dei ricavi da copertura dei costi sociali (passati da circa 22 mln di euro dell'anno 2014 a circa 17 mln di euro dell'esercizio 2015).

La variazione, in questo, caso appare abbastanza significativa sia in valori assoluti (in quanto pari a circa - 103 mln di fatturato) che in termini percentuali (- 9,5 %).

Valore della produzione (3/3)

Analisi in
comparazione col
tempo

Il mancato conseguimento dell'obiettivo previsto dal Piano industriale, e in particolare modo del fatturato che è in essa ricompreso, è essenzialmente da mettere in relazione:

- da minori corrispettivi derivanti dal Contratto di servizio - Roma Capitale (circa 509 mln di euro stimati nel Piano industriale per l'esercizio 2015 rispetto a circa 440 mln di euro conseguiti nel medesimo esercizio);
- da minori corrispettivi derivanti dal Contratto di servizio - Regione Lazio (circa 92 mln di euro stimati nel Piano industriale per l'esercizio 2015 rispetto ai circa 72 mln di euro conseguiti nel medesimo esercizio);
- da minori ricavi da vendita dei titoli di viaggio (circa 299 mln di euro stimati nel Piano industriale per l'esercizio 2015 rispetto a circa 261 mln di euro conseguiti nel medesimo esercizio);
- da minori ricavi da parcheggi (circa 36 mln di euro stimati nel Piano industriale per l'esercizio 2015 rispetto a circa 27 mln di euro conseguiti nel medesimo esercizio); nonché
- da minori ricavi da copertura dei costi sociali (circa 36 mln di euro stimati nel Piano industriale per l'esercizio 2015 rispetto ai circa a circa 17 mln dell'esercizio 2015).

Da segnalare come particolarmente rilevante il mancato raggiungimento dell'obiettivo riguardante il fatturato da vendita di titoli di viaggio in una misura pari a ben 38 mln di euro (- 12%).

Costi della produzione

Analisi in
comparazione col
tempo

| Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 | Piano industriale (stima per il 31.12.2015) | Variatione bilancio 31.12.2015 vs Piano industriale | |
|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------|
| | | | <i>Valore assoluto</i> | <i>Valore percentuale</i> |
| 1.199.959.258 | 1.056.772.301 | 945.504.000 | + 111.268.301 | + 10,5 % |

L'aggregato contabile «Costi della produzione» comprende tutti i costi della gestione caratteristica dell'azienda (costi per materie prime e di consumo, personale, servizi, oneri diversi, ammortamenti e svalutazioni ecc.).

Come facilmente rilevabile anche in questo caso 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 anche 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 mln di euro, con una variazione percentuale (- 11,9 %) comunque superiore alla variazione percentuale del fatturato fatta registrare nel 2015 vs 2014 (- 9,5 %).

Margine Operativo Lordo - MOL (1/2)

Analisi in
comparazione col
tempo

| Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 | Piano industriale (stima per il 31.12.2015) | Variazione bilancio 31.12.2015 vs Piano industriale | |
|----------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------|
| | | | <i>Valore assoluto</i> | <i>Valore percentuale</i> |
| 107.652.580 | 56.821.859 | 99.895.000 | - 43.073.141 | - 43 % |

Come chiarito dallo stesso organo amministrativo dell'Atac nella propria Relazione sulla gestione al bilancio d'esercizio al 31.12.2015, il Margine Operativo Lordo (MOL): «indica il risultato economico della gestione caratteristica, ovvero la capacità dell'azienda di cumulare ricchezza ai beni e servizi che acquista all'esterno mediante le attività svolte dal personale» (pag.54 della Relazione sulla gestione).

Aggiungiamo noi che il Margine Operativo Lordo (MOL) rappresenta una fondamentale misura dell'economicità operativa dell'azienda in quanto è un valore oggettivo non influenzato da politiche di bilancio realizzate attraverso gli ammortamenti; in altre parole si può dire che il Margine Operativo Lordo (MOL) indica il livello di autofinanziamento (liquidità) che deriva dalle attività commerciali dell'azienda ed è un numero privo di potenziali distorsioni che possono nascere dalle norme contabili. Per tali ragioni i manager e gli analisti finanziari apprezzano tale indicatore per le loro valutazioni economico-finanziarie tanto da venire normalmente utilizzato come parte integrante del processo di valutazione del merito creditizio.

Margine Operativo Lordo - MOL (2/2)

Analisi in
comparazione col
tempo

Ai fini di una compiuta valutazione del Margine Operativo Lordo (MOL) conseguito da un'azienda occorre che l'analisi sia sempre effettuata su un arco temporale di più anni e con un raffronto ai valori medi del settore di riferimento e che tale valore contabile sia poi rapportato alle vendite, dal momento che la redditività è fortemente influenzata dal settore di appartenenza dell'impresa, non esistono infatti valori ottimali in senso assoluto.

Tuttavia, dai dati a nostra disposizione, come sopra rappresentati, emerge chiaramente un andamento fortemente negativo del Margine Operativo Lordo (MOL) conseguito nell'anno 2015, e questo:

- sia in raffronto al Margine Operativo Lordo (MOL) conseguito nel 2014 (per ben -58,3 mln di euro in valore assoluto e - 47 % in termini percentuali);
- sia in raffronto al Margine Operativo Lordo (MOL) ipotizzato nel piano industriale per l'esercizio 2015.

Relativamente ai dati di settore può essere interessante determinare l'indice MOL/ Ricavi che è un indice che esprime qual è il flusso di cassa (potenziale) che l'impresa è potenzialmente in grado di “estrarre” dal proprio fatturato.

Con riferimento all'esercizio 2015 tale indice esprime un valore del 6,09 % che può essere definito un valore alquanto soddisfacente per il settore TPL, ma comunque inferiore sia al valore fatto registrare dall'indice nell'anno 2014, pari al 10,73 % che a quello stimato nel Piano industriale per l'anno 2015, pari al 9,59 %.

Nr dipendenti occupati

Analisi in
comparazione col
tempo

| | Bilancio 31.12.2013 (*) | Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 |
|---------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Dirigenti | 81 | 62 | 54 |
| Quadri | 204 | 197 | 173 |
| Impiegati | 1.579 | 1.498 | 1.406 |
| Operai | 10.095 | 10.121 | 10.224 |
| Totale | 11.959 | 11.878 | 11.857 |

Per la voce in esame abbiamo ritenuto opportuno ampliare l'orizzonte di riferimento al triennio 2013-2015.

Il triennio in questione è caratterizzato da un dato certamente positivo dato dalla diminuzione del totale dei dipendenti Atac, diminuzione legata soprattutto alla diminuzione del nr dei dirigenti, dei quadri e degli impiegati, mentre aumenta il nr complessivo degli operai.

L'aumento del numero degli operai appare, in prima approssimazione, non giustificato atteso che, nello stesso periodo di riferimento, il volume di produzione di Atac è costantemente diminuito, passando dai 157 mln vett./km del 2013 ai 154 mln vett/km del 2014 fino ad arrivare ai 150 mln vett/km del 2015.

(*) Dati da bilancio consolidato.

Analisi in
comparazione col
tempo

| | Bilancio 31.12.2013 (*) | Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 |
|-------------------|------------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Costo complessivo | 557.266.800 | 537.553.539 | 536.527.342 |
| Costo medio dip. | 46.598 | 45.256 | 45.250 |

Anche in questo caso l'analisi è stata effettuata con riguardo al triennio 2013-2015.

Come si può notare, il costo per il personale dipendente nostra un trend costante in diminuzione nel triennio sia in valore assoluto che in termini di costo medio dipendente (Costo complessivo/nr dipendenti).

Tuttavia, relativamente all'esercizio 2015, il costo del personale tende ad assorbire pressoché integralmente il Valore Aggiunto prodotto dall'impresa, pari a circa 593 mln di euro, determinando quindi una misura del margine Operativo Lordo (MOL) che si rileva insufficiente per fronteggiare la struttura degli ammortamenti e i risultati delle altre aree gestionali dell'impresa (straordinaria, finanziaria e imposte), con le inevitabili conseguenze negative in termini di autofinanziamento.

(*) Dati da bilancio consolidato.

Costo del lavoro (2/2)

Analisi in
comparazione col
tempo

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 nell'esercizio 2015 aveva raggiunto la misura di circa 44,6 mln di euro; inoltre nel solo 2015, l'Atac ha definito controversie (in sede giudiziale e stragiudiziale) nei confronti del proprio personale dipendente per un costo pari a circa 1,9 mln di euro.

Utile (perdita) dell'esercizio

| Analisi in comparazione col tempo | Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 | Piano industriale (stima per il 31.12.2015) | Variazione bilancio 31.12.2015 vs Piano industriale | |
|-----------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------|
| | | | | Valore assoluto | Valore percentuale |
| | - 141.375.261 | - 79.194.384 | - 42.610.000 | 36.584.348 | + 46,20 % |

Il risultato dell'esercizio 2015 di Atac fa registrare una perdita di circa 79 mln di euro, valore questo di gran lunga inferiore a quello relativo alla perdita dell'esercizio 2014; tuttavia la perdita dell'esercizio 2015 si attesta su un valore che è notevolmente superiore a quella stimata nel piano industriale per ben 36,5 mln di euro.

Come rilevato in Premessa, il Piano industriale è stato oggetto di aggiornamento adottato da Atac con deliberazione del proprio organo amministrativo il 10 maggio 2016. Sul punto la Relazione sulla gestione al 31.12.2015 chiarisce che l'aggiornamento del Piano industriale ha spostato il conseguimento del primo esercizio in utile dall'esercizio 2016 (+ 1,1 mln di euro previsto dal Piano industriale) all'esercizio 2018 (+ 14 mln di euro previsto dall'aggiornamento); inoltre l'aggiornamento del Piano industriale ha previsto anche per l'esercizio 2017 il conseguimento di una perdita civilistica (-16 mln di euro), il che lascia presumere anche per l'esercizio 2016 il conseguimento di un'ulteriore perdita civilistica.

Analisi in
comparazione col
tempo

| | Bilancio 31.12.2013 (*) | Bilancio 31.12.2014 | Bilancio 31.12.2015 |
|--------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Debiti vs banche | 324.779.497 | 284.638.564 | 182.108.929 |
| Debiti per ant. e acc. | 9.578.051 | 9.272.594 | 8.430.329 |
| Debiti v/fornitori | 434.702.765 | 420.534.480 | 325.199.687 |
| Debiti v/controllate | 0 | 83.114 | 0 |
| Debiti v/collegate | 3.221.133 | 0 | 0 |
| Debiti v/controllanti | 534.509.249 | 486.841.177 | 477.217.264 |
| Debiti tributari | 54.847.317 | 43.867.030 | 20.608.062 |
| Debiti v/istituti prev.soc. | 32.970.109 | 29.285.799 | 29.149.897 |
| Altri debiti | 280.523.989 | 289.424.411 | 307.326.004 |
| Totale | 1.675.132.110 | 1.563.947.170 | 1.350.040.172 |

(*) Dati da bilancio consolidato.

Analisi in
comparazione col
tempo

Anche per la voce in esame abbiamo ritenuto opportuno ampliare il periodo di raffronto al triennio 2013-2015.

Dall'analisi emerge:

- un elemento certamente positivo rappresentato da un *trend* di costante diminuzione, in ciascun esercizio analizzato, di riduzione dell'indebitamento del 2015 rispetto a quello del 2013 nella misura del 19,41%. In particolare, si segnala come particolarmente apprezzabile la riduzione dell'indebitamento verso i fornitori che segna una riduzione del 25,19% nell'esercizio 2015 rispetto a quello esistente nell'esercizio 2013;
- comunque la persistenza di un livello sempre alto e non fisiologico dell'indebitamento verso fornitori che ha comportato, peraltro, nell'esercizio 2015 anche il sostenimento di oneri finanziari in misura pari a 2,7 mln di euro;
- un indebitamento estremamente elevato verso Roma Capitale (cioè verso l'unico azionista) pari a 477 mln di euro; per l'importo di 429 mln di euro è ipotizzato il pagamento di Atac a Roma Capitale attraverso un piano di rientro su una durata di 20 anni (2017-2037) senza interessi. Tuttavia, sempre dalla nota integrativa al bilancio al 31.12.2015, si evince che Atac ha iscritto crediti verso Roma Capitale (sia Gestione Ordinaria che Commissariale) dal valore nominale di circa 381,4 mln di euro (circa 267,8 mln di euro al netto del F.do svalutazione crediti specifico per tali poste e pari a circa 113,6 mln di euro). Tale circostanza dovrebbe essere potenzialmente atta a determinare l'estinzione (parziale) per compensazione delle reciproche posizioni creditorie-debitorie.

Resta, tuttavia, che l'Atac ha un indebitamento al 31.12.2015 sensibilmente superiore al fatturato conseguito nel medesimo esercizio.

Relazione del collegio sindacale (1/2)

A conclusione dell'analisi riguardante la comparazione nel tempo delle diverse grandezze economico-finanziarie di Atac, riteniamo opportuno segnalare un estratto della relazione al bilancio d'esercizio al 31.12.2015 del collegio sindacale di Atac; in particolare a pag.3 della stessa si può leggere quanto segue.

Riguardo l'adeguatezza del controllo interno il Collegio Sindacale ha incontrato anche il Responsabile della Funzione di Internal Audit per acquisire informazioni in merito alle attività svolte.

Nell'anno 2015 sono stati completati n. 13 Audit, in parte già previsti dal piano annuale, altri richiesti dal Collegio sindacale tra cui quello relativo ad alcune "Procedure di gara".

Sulla base della attività svolta e dei risultati delle verifiche sviluppate dall'Internal Audit il Collegio rileva che, pur essendo state avviate nel corso del 2015 alcune azioni correttive, rimangono allo stato ampie criticità in merito, sia al monitoraggio dei processi aziendali, sia nell'attività di predisposizione e aggiornamento delle procedure di alcune importanti funzioni aziendali.

Relazione del collegio sindacale (2/2)

A nostro avviso, il giudizio espresso dal Collegio sindacale di Atac circa l'esistenza (ma sarebbe più corretto dire, persistenza) di «ampie criticità» in merito all'adeguatezza del sistema di controllo interno – funzione interna aziendale, quest'ultima, che tra i suoi obiettivi dovrebbe avere anche quello della salvaguardia del patrimonio aziendale nonché a prevenire potenziali atti illeciti – si palesa come estremamente grave considerando che Atac è un'impresa a totale partecipazione pubblica che effettua costantemente una rilevante mole di acquisti per immobilizzazioni, materie prime, merci e servizi nel corso dell'anno e che, inoltre, è un'azienda strutturata con un consistente e articolato sistema organizzativo; tali circostanze dovrebbero, piuttosto, determinare l'esistenza di un sistema di controllo interno che sia perfettamente in grado di monitorare (e, auspicabilmente, prevenire) in maniera completa e puntuale le varie fattispecie di rischio sottoposte alla sua indagine e non certo presentare, come chiarito nella relazione del collegio sindacale di Atac «ampie criticità».

Analisi in comparazione nello spazio

Il *comparable* ATM SpA

Analisi in
comparazione
nello spazio

Ai fini di fornire una valutazione più esaustiva delle *performance* economico-finanziarie fatte registrare da Atac nell'esercizio sociale chiuso al 31.12.2015 abbiamo ritenuto opportuno completare l'analisi con il raffronto dei predetti dati con quelli conseguiti, per il medesimo esercizio, da un'altra azienda di trasporto pubblico locale confrontabile all'Atac per struttura, dimensioni e volumi di produzione nonché per essere anch'essa **a totale controllo pubblico (100% Comune di Milano)**, e cioè ATM SpA di Milano (di seguito, "ATM").

Si tenga, inoltre, presente che ATM esercita la propria attività (trasporto su gomma e linee metropolitane) su Milano e Città Metropolitana, Provincia di Monza e Brianza, Bergamo e Como città (funicolare) oltre a gestire, per il tramite di una propria controllata, la metropolitana di Copenaghen.

Poichè ATM, a differenza di Atac, svolge la sua attività per il tramite di un gruppo di società (8 società compresa la stessa ATM) i dati utilizzati nel proseguo sono stati estratti dal bilancio consolidato al 31.12.2015 di ATM.

Dati di bilancio al 31.12.2015 - Highlight

DRAFT

Analisi in
comparazione
nello spazio

| | ATM | Atac | Δ vs Atac | Δ vs Atac in % |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|
| Volume di produzione (vett/km) | 183,9 mln | 150,3 mln | + 33,6 mln | + 18,27 % |
| Valore della produzione | 1.056.382.000 | 986.764.409 | + 69.617.591 | + 6,59 % |
| Costi della produzione | 1.035.653.000 | 1.056.772.301 | - 21.119.301 | - 2 % |
| Margine Operativo Lordo (MOL) | 163,4 mln | 56,8 mln | + 106,6 mln | + 65,24 % |
| Nr dipendenti occupati | 9.695 | 11.857 | - 2.162 | - 18,23 % |
| Costo del lavoro | 510.778.000 | 536.527.342 | - 25.749.342 | - 4,8 % |
| Utile (perdita) dell'esercizio | 23.779.000 | - 79.194.384 | | |
| Debiti | 711.231.000 | 1.350.040.172 | - 638.809.172 | - 47,32 % |

Dati di bilancio al 31.12.2015 - Alcuni dati di conto economico

DRAFT

Analisi in
comparazione
nello spazio

| | ATM | Atac | Δ vs Atac | Δ vs Atac in % |
|-------------------------------------------|------------|-------------|----------------------|---------------------------|
| Proventi pubblicitari | 18.664.000 | 7.631.962 | + 11.032.038 | + 59,11 % |
| Multe ai passeggeri | 8.479.000 | 1.061.979 | + 7.417.021 | + 87,47 % |
| Affitti relativi ai locali commerciali | 6.571.000 | 3.982.180 | + 2.588.820 | + 39,38 % |
| Costo per assicurazioni | 9.652.000 | 24.800.789 | - 15.148.789 | - 61,08 % |
| Interessi passivi bancari | 1.369.000 | 10.232.519 | - 8.863.519 | - 86,62 % |

Dati di bilancio al 31.12.2015 - Alcuni dettagli sul lav. dipendente

DRAFT

Analisi in
comparazione
nello spazio

| | ATM | Atac | Δ vs Atac | Δ vs Atac in % |
|-------------------------------|---------|--------|---------------------|--------------------------|
| Costo medio dipendente | 52.685 | 45.250 | + 7.435 | + 14,11 % |
| Fatturato per dipendente | 110.466 | 83.075 | + 27.391 | + 24,79 % |
| Costo del lavoro su fatturato | 48 % | 54 % | | |
| Nr dirigenti | 34 | 54 | - 20 | - 37,08 % |

Fatturato per dipendente: è stato calcolato come rapporto tra Valore della produzione/nr dipendenti medi e, in un confronto settoriale, indica se aziende simili presentano maggiore o minore produttività.

CONCLUSIONE

Considerato che l'avv. Virginia raggi è stata consigliere comunale dal 2013 al 2015 e, quindi, in grado di conoscere la realtà dell'azienda, e' difficile sostenere che "l'Atac e' il fiore all'occhiello di Roma".

L'idea che un servizio pubblico deve essere fornito da una azienda pubblica e' smentito dalla situazione dell'azienda dei trasporti romana. Il servizio pubblico deve intendersi come un servizio *al* pubblico, indipendentemente dal fatto che cio' venga espletato da una azienda pubblica o privata.

Dall'analisi dei bilanci fra appare evidente che la gestione e la struttura dell'Atac risulta del tutto inadeguata a fornire un servizio *al* pubblico ed e' del tutto evidente che occorra promuovere una gara europea per l'attribuzione del servizio dei trasporti romani.

