

L'Atac lascerà le ferrovie locali

Cosa prevede il Concordato: debiti pagati con titoli, cambio su Roma-Lido e Roma-Viterbo

La fuga dal trasporto pubblico che vede le linee A e C perdere passeggeri. E i crediti svalutati per centinaia di milioni. Ma anche l'emissione di azioni per pagare i creditori. La cessione degli immobili e della gestione delle ferrovie

locali Roma-Lido e Roma-Viterbo. Ecco il concordato preventivo di Atac depositato in Tribunale e in attesa di un parere da parte della Procura. Le soluzioni? Fra quelle proposte per pagare ai creditori il dovuto, anche il ricorso a «strumenti finanziari partecipati-

vi», vale a dire titoli per coprire «un ulteriore 30% del valore nominale del credito chirografario». Atac vuole inoltre attuare «un incremento quantitativo dell'offerta chilometrica attraverso l'aumento dell'organico di guida» ma con contratti a termine.

a pagina 5 **Sacchettoni**

IL DOCUMENTO COME SALVARE L'AZIENDA

L'Atac abbandona le ferrovie locali Ecco il Concordato, punto per punto

Debiti ripianati con titoli, 700 nuovi bus, più autisti ma solo con contratti a termine

Un piano ispirato «a criteri prudenziali». Una proposta «interamente fattibile». Uno strumento — il Concordato preventivo — in grado di soddisfare i creditori più di «una liquidazione atomistica dei singoli beni». Secondo il noto canovaccio che vede uomini e imprese dare il meglio di sé nei momenti drammatici, Atac compie il grande sforzo e sottopone ai magistrati un piano onesto (vedi la svalutazione dei crediti e la difesa del business aziendale) dal quale affiorano temi che riguardano il futuro dei trasporti e della città. A cominciare dalla gran fuga dal trasporto pubblico: «La produzione complessiva di servizio Tpl (trasporto pubblico locale, ndr) erogata dalla società risulta in continua decrescita fra il 2010 e il 2016».

In fuga dalla metro

Il declino investe anche la nuova linea C che, fra 2016 e 2017, perde 241 mila passeggeri, e in misura minore perfino la linea A che, nello stesso periodo, da una media di 2 milioni e 400 mila viaggiatori

scende a 2 milioni e 300 mila circa. Curiosamente Atac abbassa la guardia anche sul fronte dei controlli con «2.261 sanzioni» in meno da un anno all'altro, mentre in superficie il lavoro dei «verificatori» (in crescita dicono) è salito con 15.644 multe in più fra 2016 e 2017.

L'offerta in periferia

A fronte di un simile dato l'azienda si impegna a un «incremento quantitativo dell'offerta chilometrica» ma bisognerà capire dove. Pur confermando l'«operatività» nelle periferie, non è in grado di «prevedere l'incasso di corrispettivi» nelle zone in cui la concessione con le ferrovie volge al termine (Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Giardineti) dove il contratto di servizio scadrà a maggio 2019.

Bus ancora più vecchi

I vertici aziendali non nascondono i problemi: l'aumentata età media dei bus in circolazione che comporta «la riduzione dei mezzi disponibili». Oggi viaggiamo su bus che hanno in media 11 anni, mentre fino a poco tempo fa ne

avevano «solo» 9. C'è spazio anche per qualche ammissione di responsabilità: «L'azienda non è stata in grado di generare cassa da destinare all'investimento in misura sufficiente al rinnovamento del parco mezzi».

«Fornitori tesi»

Peggiorate (anche per il rinegoziato debito verso le banche) sia la capacità d'investimento che «la situazione debitoria verso i fornitori» con «situazioni di tensione nella gestione dei servizi che si riflettono nel peggioramento dei livelli manutentivi». Drammatica la svalutazione dei crediti. Atac ammette di non poter contare su circa 86 milioni di euro di crediti svalutati. Ma le svalutazioni dei crediti iscritti di ammontare complessivo a euro 900 milioni nel periodo 2010-2016 hanno condizionato costantemente l'ammontare del risultato».

«Più km e autisti»

Le soluzioni? Fra quelle proposte, per pagare ai creditori il dovuto, c'è il ricorso a «strumenti finanziari partecipativi»

vale a dire titoli per coprire «un ulteriore 30% del valore nominale del credito chirografario». Nel complesso Atac resta a guardia del proprio business sperando in «un incremento quantitativo dell'offerta chilometrica attraverso l'aumento dell'organico di guida». Non si pensi, però, a nuove informate. Ad eccezione «degli autisti necessari al raggiungimento degli obiettivi di produzione» precisano i vertici, la municipalizzata non assumerà

(farà anzi lavorare venti minuti in più i suoi dipendenti). Atac punta ad aumentare i ricavi migliorando l'offerta e intensificando la lotta all'evasione, ma anche con l'«utilizzo di nuovi e innovativi canali di vendita» dei biglietti. E la vendita degli immobili «avverrà mediante procedure competitive, preceduta dalla massima pubblicità e assicurando la massima partecipazione degli interessati».

I costi

L'alternativa della liquidazione penalizzerebbe sia Atac (con un debito di 1 miliardo e 276 milioni) che i creditori: «È ragionevole ritenere che il piano di Concordato sia in grado di produrre una soddisfazione dei creditori complessivamente ben superiore» a quella della messa in liquidazione dice Atac che per la procedura ha già accantonato anche le spese: quasi 13 milioni.

Ilaria Sacchettoni
isacchettoni@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda



● È all'esame del tribunale fallimentare il Piano presentato dall'Atac lo scorso 26 gennaio

● L'azienda punta al concordato con i creditori, verso i quali ha più di 1,276 miliardi di debiti

23%

di passeggeri
in meno tra
2016 e 2017
sulla linea C
della metro



Il referendum del 3 giugno

Le regole relative alla consultazione popolare per la messa a gara del trasporto pubblico sono disponibili su roma.corriere.it