

Atac, incognita 2021 scade il contratto

I promotori: "Occasione per il rilancio". Il no: "Rischio fallimento"

SALVATORE GIUFFRIDA

Il referendum su Atac si avvicina ma come potrebbe cambiare il futuro di una delle peggiori aziende di trasporto pubblico in Europa? Quale conseguenza avrà sul piano di rientro da cui Atac dipende per evitare il fallimento? L'azienda si prepara al voto dei creditori che il 19 dicembre dovranno decidere se accettare subito il 30% dei soldi e il resto nei prossimi 15 anni; ma i fornitori pesano "solo" per 350 milioni sul debito di 1,3 miliardi. Il principale creditore di Atac, quasi 500 milioni, è il Comune, che è anche l'unico proprietario. E quindi il futuro, a prescindere dal referendum, rimane una questione politica. Con la vittoria del sì, il Comune potrebbe fare gare di privatizzazione o liberalizzazione. Escluso il primo caso, rimane la liberalizzazione con una gara che separi il servizio

(ad esempio le tariffe) da produzione, manutenzione, logistica, trasporto. Come negli anni '90 con la divisione fra Atac e Trambus, spiega Walter Tocci vicesindaco di Roma proprio in quegli anni: «Il servizio rimane sotto il controllo pubblico; la produzione invece è un'attività industriale da migliorare mediante la concorrenza tra privati. Gli operatori che vincono i lotti delle gare devono fornire i servizi in base a costi, quantità e qualità definiti nei contratti». Secondo i promotori del sì, il piano per salvare l'azienda ne uscirebbe rafforzato: diminuirebbero i costi, i lavoratori sarebbero garantiti e aumenterebbe la qualità del trasporto. Ma ci sono anche rischi. Per i sindacati, la liberalizzazione potrebbe interrompere il piano di rientro visto che il servizio inhouse, ovvero interno al Comune, finisce solo nel 2021, come voluto dall'amministrazione grillina: Atac, in sostanza, riuscirebbe a

pagare solo il 30% del debito ai fornitori a dicembre, poi il nuovo trasporto sarebbe messo a bando e rimarrà il problema di come saldare il resto del debito. «Nel 2021 Atac rischia di non vincere la gara – spiega Daniele Fuligni di Filt Cgil – e quindi di non poter pagare il debito previsto nel concordato preventivo ricadendo inevitabilmente sui cittadini». A poco servirà formare una bad company per accollarsi i debiti se non potrà contare sulle entrate del contratto di servizio. In sostanza, qualunque risultato esca dal referendum, il piano concordato non basta a rilanciare Atac. Servono investimenti e lo dicono anche i sindacati schierati per il no: «Ci sarebbe più tempo per risanarsi in attesa degli investimenti», conclude Fuligni. Altrimenti il rischio è di tirare la cinghia fino al 2021, quando la questione passerà nelle mani del nuovo sindaco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti

Dalla crisi di via Prenestina alle gare in arrivo tra 3 anni

1 Il servizio
Nel 2017 Atac ha prodotto 84 milioni di km all'anno, ma ne dovrebbe produrre 101 in base al contratto col Comune. Nel 2000 l'offerta era di 120 milioni.

2 I disagi
Negli ultimi venti anni il servizio di trasporto si è ridotto fino al 30% in media e già sono almeno 21 gli autobus andati a fuoco dall'inizio dell'anno

3 Il problema
Il debito di Atac è 1,2 miliardi di cui quasi 500 milioni al Comune e circa 350 ai fornitori, che il 19 dicembre dovranno decidere sul piano di rientro.

4 Il futuro
Il servizio in house di Atac, interno al Comune, scadrà comunque nel 2021 e ci saranno nuove gare. A prescindere dal referendum, serve un piano di investimenti

-8

Il countdown
L'11 novembre i romani al voto per il referendum sul trasporto