

Atac, ultimatum del Campidoglio

Meleo: «Se il 26 i giudici dicono no al concordato si bloccano i mezzi». Poi fa marcia indietro

Prima l'ultimatum dell'assessora ai Trasporti, Linda Meleo: «Se il concordato non dovesse andare a buon fine, già dal 27 gennaio ci sarebbe il rischio di blocco del servizio». Ma in serata il passo indietro: «A Roma nessun rischio paralisi. Alcune mie dichiarazioni sono state mal interpretate. Il servizio sarà assolutamente garantito». Intanto emerge che la proroga del servizio costerebbe la perdita di 40 milioni di fondi.

alle pagine 2 e 3 **Fiaschetti**

Primo piano | Il declino della città

Campidoglio, ultimatum sul concordato Atac Poi la marcia indietro

L'assessora Meleo: «Se i giudici dicono no alla procedura, dal 27 gennaio bus e metro rischiano di fermarsi»

La rettifica dopo qualche ora: «Frintesa»

di **Maria Egizia Fiaschetti**

Prima l'ultimatum dell'assessora ai Trasporti, Linda Meleo: «Se il concordato non dovesse andare a buon fine e tramutarsi in un fallimento aziendale o in un'amministrazione straordinaria, già dal 27 gennaio ci sarebbe il rischio di blocco del servizio». Ma in serata, quando l'allarme ormai è scattato, fa un passo indietro: «A Roma non c'è nessun rischio paralisi. Alcune mie dichiarazioni sono state mal interpretate. Il servizio sarà assolutamente garantito».

È legato alla proroga dell'in house, dal 4 dicembre 2019 al 3 dicembre 2021, il piano economico-finanziario che Atac dovrà presentare il 26 gennaio in tribunale nell'ambito della procedura di concordato.

La strategia di risanamento, spalmata su quattro anni, è vincolata al rinnovo dell'affidamento alla società al 100 per cento del Comune. È la stessa Meleo a paventare la *débâcle* davanti alle commissioni Mobilità e Bilancio: senza prolungamento del contratto al 2021 il pericolo che bus e metro si fermino «è molto concreto». Parole forti, da scenario catastrofico, per illustrare la delibera che dovrà essere approvata entro la fine del mese in aula Giulio Cesare. Prima di votarla, i consiglieri di minoranza che siedono nelle commissioni riunitesi ieri chiedono di conoscere «quantomeno i pilastri del piano industriale». Seduta aggiornata alla prossima settimana, forse lunedì.

Nell'incipit del documento di 12 pagine redatto dal dipartimento Mobilità si argomen-

ta così la strategia per il salvataggio di Atac: «La scadenza del contratto di servizio non garantirebbe tempo sufficiente per ristrutturare l'azienda né per l'esecuzione del redigendo piano industriale». Tra le tesi a favore si cita il Regolamento comunitario 1370 del 2007 che, «in caso di interruzione dei servizi o di pericolo imminente di interruzione, attribuisce alle autorità competenti la possibilità di procedere a provvedimenti di emergenza non superiori ai due anni». E riguardo alle direttive dell'Authority della concorrenza, che indica economicità ed efficienza tra le condizioni per l'affidamento in house, si precisa: «Il costo standard Atac per le modalità bus è di 5,20 euro a chilometro, che in regime di *net cost* (sia il rischio industriale sia quello commerciale sono

a carico del gestore che ottiene un corrispettivo pattuito in anticipo, ndr) equivale a 3,38 euro a chilometro». Stima inferiore alla media di 3,89 euro a chilometro fissata dall'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale e in linea con la spesa attuale.

Nonostante il videomesaggio pubblicato in serata per provare a fare chiarezza, sulle frasi di Meleo si scatena la bufera. Dalle opposizioni chiedono le sue dimissioni, mentre il senatore dem Stefano Esposito accusa: «Questa sparata oltre a dimostrare che la giunta Raggi ha raccontato bugie per 20 mesi, è un maldestro e disperato tentativo di condizionare la decisione del giudice». Ma anche tra i Cinque stelle qualcuno avrebbe criticato l'eccessivo allarmismo dell'assessora: «Un politico non può esprimersi in quel modo e la proroga non è nella nostra policy».

Se il contratto sarà prorogato a rischio fondi per 40 milioni

A due settimane dalla scadenza il piano industriale non è pronto

Mancano due settimane al D-Day che deciderà il destino di Atac. Il 26 gennaio la municipalizzata deve presentare in tribunale il piano industriale, ovvero la strategia di rientro dal debito e di ristrutturazione aziendale, dalla quale dipende l'esito del concordato. Piano che, nelle parole dell'assessora ai Trasporti Linda Meleo, «è ancora work in progress». Già nei mesi scorsi dagli uffici di via Prenestina filavano *rumors* sulle difficoltà incontrate dai dipendenti e dall'advisor economico nella stesura del documento. Difficoltà che non sembrano del tutto superate.

A sentire gli insider, «il lavoro sarebbe incompiuto»: mancherebbero, in particolare, «gli adempimenti formali sul piano dei creditori e la valutazione dei beni». Scattato il conto alla rovescia, il Campidoglio punta tutto sul rinnovo dell'affidamento in house. Nei calcoli della giunta posticipare il contratto di servizio al 2021, due anni oltre la scadenza naturale, darebbe al concordato l'ossigeno necessario per non implodere su se



stesso, col rischio che il trasporto pubblico si paralizzi. Se non fosse che, al netto delle deroghe concesse dalla normativa europea in casi «di emergenza», chi segue dall'interno l'evolversi della situazione non nasconde una punta di scetticismo: «Aggiungere la proroga alla crisi aziendale può rivelarsi un boomerang. L'affidamento diretto sta in piedi solo se è

più conveniente per l'amministrazione». Ma a pesare sulla scelta della proroga potrebbe essere anche un altro aspetto: «La manovrina di giugno (la legge 96/2017) stabilisce che le risorse del Fondo nazionale trasporti vadano alle società che si sono aggiudicate l'appalto con una gara trasparente». In caso contrario, scatta una decurtazione del 15%. A conti fatti, dei 280

Vertice

L'assessora Linda Meleo al centro tra i membri del cda Cristiano Ceresatto e Angela Sansonetti. A destra il presidente, ad e dg Paolo Simioni

milioni erogati a Roma attraverso la Regione, ne sfumerebbero poco più di 40 milioni. Una perdita che, in tempi di scarsa liquidità, non può certo definirsi irrilevante.

In ballo c'è poi la questione del referendum per la messa a gara del servizio, con i Radicali sulle barricate: da ieri è scattato il presidio permanente in piazza del Campidoglio per sollecitare la sindaca a indire il referendum consultivo (i termini scadono il 31 gennaio) in concomitanza con l'*election day* il prossimo 4 marzo. «Abbiamo diffidato i consiglieri capitolini dal votare la proroga dell'in house — spiega il segretario dei Radicali romani, Alessandro Capriccioli —. Hai voglia a dire che il prezzo per chilometro è più vantaggioso, con i bus in fiamme e tempi di attesa biblici: non si può fissare un benchmark se il servizio è inaffidabile». Oltre alle azioni di protesta, i promotori della campagna referendaria hanno già segnalato il caso all'Antitrust e alla Corte dei Conti.

M. E. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Il 17 settembre il tribunale di Roma ammette Atac, gravata da 1,4 miliardi di debiti, alla procedura del concordato preventivo in continuità

● Il 26 gennaio l'azienda dovrà presentare il piano di risanamento

● Per fare cassa e tagliare

i rami secchi l'Atac vende palazzi e rimesse per 100 milioni di euro, quasi un terzo del valore del suo patrimonio immobiliare