

● Il bando da 98 milioni per l'acquisto di 320 bus è andato deserto. L'esito ha spiazzato il Comune, che sta valutando altre ipotesi: dalla gara Consip alla procedura negoziata

● Entro fine luglio il giudice fallimentare potrebbe pronunciarsi in modo definitivo sulla decisione se ammettere o meno la domanda di concordato

# Atac, ora la corsa è contro il tempo: i bus entro luglio

Dopo la gara flop per l'acquisto di 320 bus, in Atac è corsa contro il tempo per trovare altre alternative. Entro il 29 luglio il giudice fallimentare dovrebbe esprimersi in modo definitivo sull'ammissibilità formale del concordato. Ma sul bando Franco Giampaolletti, direttore generale del Comune, si dice fiducioso: «Non è un problema».

a pagina 4 **Fiaschetti**



Trasporti Foto d'archivio, uno sciopero

# Atac, scatta la corsa contro il tempo Per il concordato servono nuovi bus

Entro luglio possibile decisione del giudice. Giampaolletti: il bando non è un problema

In Atac è corsa contro il tempo per gestire l'ennesima grana: il bando da 98 milioni per l'acquisto di 320 bus andato deserto. Entro il 29 luglio il giudice fallimentare, dopo aver esaminato tutta la documentazione, dovrebbe esprimersi sull'ammissione definitiva della domanda di concordato. Termine non tassativo, il tribunale potrebbe prendersi altro tempo, se non fosse che il potenziamento della flotta è uno dei pilastri portanti della procedura.

Dopo la *débâcle*, cresce il nervosismo per un percorso che appare sempre più insidioso. L'amministrazione M5S, spiazzata dal risultato negativo, sta soppesando le possibili alternative: dalla ga-

ra Consip allo spaccettamento in lotti più piccoli, fino alla procedura negoziata che al momento sembrerebbe la soluzione più praticabile nell'arco di 15 giorni. E però, in via Prenestina c'è chi considera l'esito se non scontato, quantomeno prevedibile: «Atac non è una stazione appaltante affidabile e il concordato ne certifica l'instabilità finanziaria — osserva un *insider* — . Il bando è stato predisposto in linea con i prezzi di mercato per non incappare nei rilievi dell'Anac, ma nessuna grande azienda si espone a margini di rischio più alti senza una convenienza economica». Non solo. Con la procedura in tribunale i meccanismi si sono irrigiditi: tutti i pagamenti devono essere autorizzati dal giudice.

Dal Campidoglio, incassato il colpo, si mostrano fiduciosi di poter superare l'*impasse*. Il direttore generale, Franco Giampaolletti, è convinto che vi siano soluzioni «a iosa»: «Si stanno esplorando tutte le strade: dalla gara Consip, che era già sul tavolo, alla trattativa diretta. Non sono queste le cose su cui dobbiamo lasciarci la testa», ribadisce il City manager. Eppure, in Atac si coglie una certa apprensione. «Semmai sono stati troppo tranquilli in passato. Si sarebbero dovuti preoccupare già nel 2006, con un miliardo di debiti e un miliardo di fatturato». Come spiega la mancanza di interesse? «Che nessuno abbia risposto a un bando da 98 milioni non è una reazione fisiologica del

mercato». Qualcosa non le quadra? «Se qualcuno vuole fare i giochi con Atac... Non è un mistero che ci siano state scorribande interne ed esterne all'azienda, ma siamo tranquilli: non chiediamo un prototipo progettato apposta per noi, ma un modello di bus standard, troveremo qualcuno che voglia vendere». Il «vero scoglio» è il successo del concordato in tutte le sue tappe: accettazione, assemblea dei creditori, omologa. «Il bando non è un impedimento — insiste Giampaolletti —. Se fossero questi i problemi, mi ricrescerebbero i capelli dalla felicità». Intanto il 30 luglio partiranno i lavori per il rifacimento dei binari, ormai usurati. Al posto dei tram saranno in servizio 70 bus sostitutivi.

**Maria Egizia Fiaschetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA