

Trasporti a Roma. Salta la proroga lunga dell'in house

Pesa sul concordato Atac il contratto solo fino al 2021

Manuela Perrone

ROMA

■ Pendono nuove tegole sulla riuscita del concordato preventivo in continuità per Atac, la partecipata capitolina dei trasporti gravata da un debito di 1,35 miliardi: il contratto di servizio con il Campidoglio, che scade nel 2019, potrà essere prorogato soltanto fino al 2021. Oltre non si potrà andare. Ma su quel che succederà dopo il 2021 è buio pesto. È immaginare un piano di rientro dal debito così breve, considerata la mole e la quantità di creditori (1.200), è impossibile.

La proroga era stata assicurata sin dall'inizio del percorso di concordato per rassicurare proprio i creditori che dovranno dare il loro via libera all'accordo sul debito. Una strada su cui, il 31 ottobre, ha acceso i riflettori l'Antitrust, avvertendo che l'allungamento del contratto oppure un nuovo affidamento in house deve essere ancorato «ai criteri formali di matrice europea e agli obblighi motivazionali previsti sia dalla disciplina settoriale sul trasporto pubblico locale sia dalle norme generali sui servizi pubblici locali». Un monito per il Campidoglio amministrato da Virginia Raggi e l'azienda guidata da Paolo Simioni.

L'intenzione è quella di prendere tempo. Per intervenire sul contratto di servizio serve una delibera della Giunta approvata dall'assemblea capitolina. È escluso che possa arrivare entro il 27 novembre, prima data utile per presentare il piano industriale ai curatori fallimentari nominati dal tribunale (finora gli è stata sottoposta soltanto una bozza). I due provvedimenti viaggiano separati (l'uno spetta all'amministrazione, l'altro all'azienda), ma è molto probabile che anche per consegnare il piano la società

chieda di avvalersi della possibilità di ottenere una proroga di altri due mesi. Fino a fine gennaio. La domanda è: il piano industriale sarà in grado di promettere che una Atac risanata possa ricevere un nuovo affidamento in house, sventando la messa a gara tra tre anni, come vorrebbero i grillini?

Incognite che si aggiungono alle altre. È andata avanti a oltranza ieri notte la trattativa con i sindacati sulla produttività, che potrebbe chiudersi oggi: l'accordo prevede due ore in più di lavoro a settimana (da 37 a 39), una revisione dei turni e la riconversione del personale amministrativo

PIANO INDUSTRIALE

Si va verso lo slittamento a fine gennaio. In dirittura l'intesa sulla produttività: settimana da 37 a 39 ore, più controllori e revisione dei turni

per rafforzare i ruoli operativi, controllori in primis. Indispensabili per combattere l'evasione tariffaria, una piaga per i ricavi (il 25% dei viaggiatori non paga il biglietto). L'intesa con i lavoratori va letta in tandem con le azioni che dovrebbero vedere la luce nel piano industriale, perché la produttività possa trasformarsi in produzione e regalare ai romani un trasporto pubblico dignitoso: in primis l'acquisto di 800 nuovi bus a due porte da qui al 2021. Ma servirebbero quasi 200 milioni. Una cifra notevole per un'azienda che in un anno ha visto saltare un milione di corse, tra guasti, ritardi e incidenti. Il piano dovrebbe garantire un gettito mensile tale da consentire di pagare sia il debito sia i mezzi. Al momento sono in pochi a scommetterci.