

Per il trasporto su gomma il Campidoglio pensa a Busitalia

Atac alle Ferrovie Ecco il piano segreto

Roma-Lido e Viterbo a Fs in attesa del bando

Vincenzo Bisbiglia

■ Si stringe il cerchio sul futuro di Atac. Tutto a vantaggio di Ferrovie dello Stato, che aspetta solo il momento opportuno per sferrare l'attacco decisivo al Tpl della Capitale. Uno scacco matto realizzabile in tre mosse. Da un lato un'azienda la cui crisi finanziaria è ormai irreversibile, dall'altro la Regione Lazio che starebbe tirando la volata al gruppo guidato da Renato Mazzoncin (che intanto ha già perso Firenze in favore del competitor Ratp).

LA CLAUSOLA SULLA ROMA-LIDO

Oggi il governatore Nicola Zingaretti e l'assessore Michele Civita presenteranno il nuovo contratto di servizio con Trenitalia Lazio per la gestione delle ferrovie regionali. Nei prossimi giorni, invece, toccherà a quello con l'Atac per il rinnovo dell'affidamento delle tre «concesse»: Roma-Lido, Roma-Vi-

terbo e Termini-Giardineti. Nel documento sarebbe stata inserita una clausola che permetterebbe alla Regione di rescindere l'affidamento entro 6 mesi dalla firma nel caso il trasporto non venisse espletato nelle more del contratto, o che la situazione economica dell'azienda assegnataria mettesse a rischio la stessa erogazione del servizio. Si tratta di uno scenario non impossibile, visto che il tendenziale sul bilancio 2016 di Atac farebbe registrare un rosso di 120 milioni di euro, più altri 40 milioni persi per il taglio delle corse. In caso di bancarotta, nell'impossibilità di ricapitalizzare (stando al decreto Madia), la Regione avrebbe la possibilità di affidare d'urgenza le tre ferrovie alle Fs – in quanto società ministeriale – in attesa di espletare una gara regolare.

LA BIGLIETTAZIONE

In tutto questo, sarebbero or-

mai in stato avanzato le trattative per l'applicazione della

delibera che sposterà entro il mese di gennaio – in realtà il termine ultimo è il 31 dicembre – la bigliettazione sotto l'egida dell'ente guidato da Zingaretti. Ciò significa che il «cash-flow», gli incassi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, transiterebbe prima da via Rosa Raimondi Garibaldi, per poi essere girato a via Prenestina. Unici soldi freschi con cui l'azienda capitolina è in grado di pagare regolarmente gli stipendi – in primis – e di sopperire agli obblighi con i fornitori primari. Solo che il sistema attuale non permette a Trenitalia e Cotral, a loro volta, di ricevere flussi di cassa adeguati e, soprattutto, di controllare che non vi siano «intromissioni esterne» nell'erogazione dei biglietti.

LA CARTA BUSITALIA

Il bivio dunque è vicino. Virginia Raggi e i suoi assessori –

Mazzillo, Colombari e Meleo – hanno finalmente compreso che dalla questione Atac dipende il futuro della Giunta e che è una patata bollente da cedere a qualcun altro il prima possibile. Una fonte interna al Campidoglio riporta che sarebbe stata presa in considerazione la possibilità di cedere all'esterno il trasporto su gomma, mantenendo in house soltanto le tre linee metropolitane (le uniche sostenibili economicamente) e la rete tram. Sul trasporto di superficie partirebbe in grande vantaggio Busitalia, che però avrebbe necessità di ristrutturare completamente il costo del personale, che ad oggi vale oltre 500 milioni di euro l'anno. Chissà se tutto ciò emergerà pubblicamente dal Consiglio capitolino straordinario richiesto da Fratelli d'Italia.

La mossa della Regione
Una clausola rescissoria
in caso di conti in rosso

