

## Atac, una clausola anti-privati: chi compra paga il maxi-debito

Sono solo tre righe, inserite a pagina 12 del provvedimento che ha permesso ad Atac di posticipare di due anni il piano di rientro dal maxi debito (quasi mezzo miliardo di euro) che ha accumulato negli anni verso il Comune di Roma. Ma di fatto possono essere lette come una gigantesca ipoteca sulle possibilità che il trasporto pubblico locale della Capitale possa davvero finire sul mercato, nel 2019, al miglior offerente, come prevedono la legge e le normative europee. Perché in sostanza, qualunque privato riuscisse, tra due anni, ad aggiudicarsi il servizio del Tpl romano, dovrebbe anche addossarsi gli oltre 400 milioni di euro di debiti lasciati dalla partecipata del Campidoglio.

### IL DOCUMENTO

La delibera numero 53 approvata la settimana scorsa dalla giunta di Virginia Raggi ha permesso ad Atac - quasi 12mila dipendenti e oltre 2mila mezzi in dotazione - di iniziare a pagare le quote per rimborsare il Campidoglio del passivo da 429 milioni non più nel luglio 2017, ma a partire dal gennaio 2019. In questo modo, hanno spiegato da Palazzo Senatorio, l'azienda avrebbe avuto più soldi in cassa, avendo ottenuto «il differimento oltre il 2018 di circa 32 milioni di versamenti complessivi a favore dell'azionista», cioè il Comune. Fondi da investire, nel frattempo, nella manutenzione della metropolitana e dei bus (i fornitori non vengono pagati da luglio), ma anche come garanzia per le banche, dato che una linea di credito da 160 milioni, ancora da rimborsare, sarebbe scaduta solo pochi giorni fa.

### IL CAVILLO

L'operazione messa a punto dalla giunta pentastellata incrocia però una scadenza chiave per la più grande partecipata del Tpl d'Italia: il 3 dicembre 2019. Entro questa data infatti il servizio del trasporto pubblico dovrà essere messo sul mercato attraverso una gara europea, a cui la stessa Atac potrà partecipare. Ed è proprio in vista di questo appuntamento che la giunta Raggi ha inserito una clausola che di fatto rischia di sbarrare la strada a qualsiasi offerta alternativa.

All'allegato 4 della delibera del 12 ottobre, dove viene riportato il nuovo Piano di rientro presentato da Atac, si legge infatti che tutta «la passività residua in capo ad Atac inerente al presente piano, rilevata alla data di scadenza dell'affidamento (3 dicembre 2019), costituirà parte delle attività e passività trasferite al soggetto subentrante, qualora diverso da Atac».

In sostanza, se una società presentasse un'offerta migliore di quella di Atac e si aggiudicasse il servizio, poi dovrebbe accollarsi anche 400 milioni di euro di debiti lasciati in eredità dalla municipalizzata. Oltre 230 rate da 1,7 milioni di euro da saldare ogni mese fino al 2038.

### IL PROGETTO

Del resto la linea dell'amministrazione M5S è stata abbastanza chiara: «Noi lo abbiamo sempre detto in campagna elettorale e lo ribadiamo anche ora: Atac deve restare pubblica ed essere risanata», ha ribadito anche ieri l'assessore alla Mobilità, Linda Meleo, parlando della mozione approvata in Senato che vorrebbe trasferire Atac, fino al 2019, sotto il controllo di un organismo statale per risanarne i conti e renderla competitiva in vista della gara.

1,7 mln le rate mensili che Atac dovrà pagare dal gennaio 2019 fino al 2038

Ma forse, con una clausola così, non ce ne sarà neanche bisogno: la prospettiva di saldare un debito da quasi mezzo miliardo potrebbe bastare da sola a scoraggiare anche gli investitori più temerari. E a regalare la gara ad Atac per assenza di avversari.