

Il concordato dell'Atac: addio treni dei pendolari per evitare il fallimento

Il futuro di Atac è scritto in 133 pagine. Sono quelle del concordato preventivo presentato al tribunale civile di Roma, giudice relatore Lucia Odello, che raccontano anche come, dal 2010 al 2016, l'azienda abbia perso 900 milioni di euro per la «svalutazione dei crediti» vantati soprattutto nei confronti di Campidoglio e Regione. Nel piano del presidente Paolo Simioni, ora è al vaglio dei magistrati delegati agli affari civili di piazzale Clodio, si indica la via d'uscita per evitare che la municipalizzata dei trasporti finisca nel baratro. E cioè in liquidazione. La nuova Atac, a cui Roma Capitale ha prorogato il contratto di servizio fino al 2021, in caso di via libera al concordato, farà uscire dal proprio perimetro le tre ferrovie concesse: RomaLido, Roma-Viterbo, Roma-Giardinetti.

IL CONTRATTO

Il contratto di servizio della Regione, proprietaria delle linee, scade il 15 giugno 2019. E, spiega il piano, che sembra dire addio a queste ferrovie: «Nel nuovo (minore ma con rischi inferiori) perimetro, senza ferrovie regionali, aumentano i ricavi diretti».

Usciranno dalle competenze di Atac anche le strisce blu, ovvero i parcheggi a pagamento. Sarà dunque un'azienda che punterà molto di più sul trasporto su gomma, con un piano investimenti da 220 milioni che prevede l'acquisto di 700 nuovi bus in tre anni. Rimarranno tra gli asset della società le tre linee della metro. Ma anche in questo caso cambierà la musica. Per fare in modo che l'azienda inizi a produrre utili, dovrà macinare più chilometri: solo sulla gomma si passerà da 81,6 milioni di chilometri del 2017 a 96,2 del 2021.

Nel piano sono tutelati «i livelli occupazionali a patto che aumenti la produttività». L'accordo con i sindacati prevede l'incremento dell'orario settimanale da 37 a 39 ore. Gli autisti di superficie lavoreranno 20 minuti in più al giorno. I sacrifici riguarderanno anche i macchinisti delle metropolitane (incremento dei giri medi) e delle ferrovie. Contro l'evasione tariffaria saranno invece «convertiti» 100 dipendenti dagli uffici ai mezzi, più altri 300.

I DEBITI

Fin qui i progetti per il rilancio, poi ci sono le montagne da scalare. Il «passivo concordatario» ammonta a 1 miliardo e 603 milioni, di cui quasi 1,3 miliardi per debiti. E così si arriva alla proposta di Atac che ora i commissari giudiziali e poi il tribunale dovranno accettare. I crediti prededucibili saranno saldati al 100%, mentre quelli chirografari al 31% in tre anni. Il resto, è la proposta dell'azienda, in obbligazioni emesse dopo il 2021, con una tranche del 30% e una del 39%, sempre attraverso «strumenti finanziari in conversione». In poche parole, l'azienda si impegna a versare subito 357 milioni di euro, di cui 193 per i chirografari. Nel piano sono previste anche le alienazioni degli immobili (come le ex rimesse di San Paolo, Vittoria, piazza Ragusa, area Garbatella) e dei terreni di Atac. Valore stimato: 91 milioni di euro. Nella proposta di concordato in continuità si fa a capire in maniera chiara che, se dovesse saltare, l'alternativa sarebbe la liquidazione. Atac, per rincuorare i creditori, apre anche a uno scenario finora inedito e sempre negato dal Campidoglio: dal 2021, in caso di affidamento in house del servizio sempre all'azienda via Prenestina, potrebbe partire una gara a doppio oggetto per reperire un partner privato. Prima, però, serve il sì del tribunale. Il piano è costato di consulenze 12 milioni di euro. In ballo: i trasporti della Capitale d'Italia.

Michela Allegri