

## Ferrovie urbane a gara, ma il Comune punta a una proroga per Atac

Trasportano ogni giorno centinaia di migliaia di romani, ma non è chiaro che fine faranno le ferrovie urbane della Capitale, dalla Roma-Lido alla Roma-Viterbo, alla tratta Termini-Centocelle, la vecchia linea Giardinetti. La Regione punta a metterle a gara per rispettare i paletti Ue, l'Atac non ha ancora deciso se tenerle o meno, il Campidoglio vorrebbe vedersi assegnata almeno l'ultima tratta, magari per trasformarla in un tram e prolungarla fino a Tor Vergata, come sogna Enrico Stefano, il grillino a capo della Commissione comunale Trasporti. Nel frattempo il cronometro corre, il contratto di affidamento all'Atac scade tra nove mesi, a maggio del 2019, e del nuovo maxi-appalto, per il momento, si sono viste solo le linee guida ma il bando ufficiale ancora non è stato sfornato. Ecco perché in Comune come a via Prenestina inizia a prendere corpo l'ipotesi che alla fine, per assicurare un servizio fondamentale per i pendolari di Roma, possa essere imbastita una mini-proroga, insomma un rinnovo-ponte fino al 2020 che da un lato garantirebbe all'Atac liquidità in una fase delicata e dall'altra assicurerebbe che i treni continuino a marciare senza interruzioni.

### LA FRENATA

La Pisana, va detto, rimane cauta su questa ipotesi. L'assessore alla Mobilità, Mauro Alessandri, fa capire che la carta della proroga, se necessaria, sarà giocata solo all'inizio dell'anno prossimo: «A 50-60 giorni dalla scadenza dell'affidamento attuale - spiega l'assessore - valuteremo se i tempi di conclusione del bando coincideranno con il termine del contratto in vigore oggi. È prematuro parlarne ora, ma una cosa è certa: la continuità del servizio non sarà mai in discussione. Lavoriamo per soluzioni pratiche, non ideologiche». La Regione, rivela Alessandri, conta di pubblicare il bando di gara per le tre linee ferroviarie entro fine anno. Poi toccherà andare di corsa, considerando che l'iter è complesso e tortuoso.

Per le commesse pubbliche così articolate - sul piatto c'è oltre mezzo miliardo di euro, spalmato su 9 anni di affidamento - i tempi in genere sono molto più lunghi di qualche mese. Per mettere a gara il 20% delle linee bus in periferia, che oggi sono assegnate al consorzio Roma Tpl, al Campidoglio non è bastato un anno abbondante solo per passare dalla pre-informativa al bando vero e proprio, tanto che a maggio la Tpl ha incassato una proroga fino al 2020 per permettere all'amministrazione comunale di completare la procedura.

### LA GRANA DEI POSTI DI LAVORO

Per le ferrovie urbane poi c'è il nodo dei dipendenti, oltre un migliaio di addetti oggi in organico all'Atac, che dovrebbero essere presi in carico dal nuovo gestore. Un trasferimento di personale corposo - e dai tempi lunghi - che la stessa partecipata dei trasporti ha dovuto ipotizzare nel piano di concordato appena approvato dal Tribunale fallimentare.