

«Da Atac avremo solo il 10% dei soldi»

«Un fallimento, sia pure pilotato come questo, equivale a un trauma imprenditoriale. Sai in partenza che non otterrai il dovuto se non in qualche percentuale» dice l'avvocato Fabrizio Ranieri a due giorni dalla scadenza del voto sul piano industriale Atac. «La vera incognita di questo concordato sono le cessioni immobiliari — dice —. La municipalizzata troverà un compratore per i suoi depositi o per le sue sedi?». Il rischio di incassare solo il 10%.

a pagina 5 **Sacchettoni**

La vicenda



● Fabrizio Ranieri (in foto), è l'avvocato di una delle aziende creditrici di Atac. I fornitori chirografari (che aspettano di essere pagati) sono in totale 1.056: oggi e domani sono chiamati a esprimersi sul piano industriale



«Solo il 10% dei soldi da Atac? Lo sappiamo»

L'avvocato Ranieri segue un creditore tra i 1.056 fornitori chirografari dell'azienda di trasporto pubblico Sul concordato per il legale «la vera incognita sono le cessioni immobiliari». Ieri un bus della linea 338 a fuoco

«Astenersi, come fece Ponzio Pilato, è una non soluzione. Questo piano industriale rappresenta un grande sforzo, alcune incognite fanno parte della procedura ma una bocciatura potrebbe essere molto peggio», dice l'avvocato Fabrizio Ranieri che rappresenta un importante creditore Atac, dal suo studio in Prati. Assistere i creditori della municipalizzata dei trasporti richiede anche qualche nozione di psicoterapia: «Un fallimento, sia pure pilotato come questo, equivale a un trauma imprenditoriale. Sai in partenza che non otterrai il dovuto se non in qualche percentuale... Occorre una rielaborazione».

Dal barista, sotto la sede della municipalizzata, al fornitore di componenti strategici, dal consulente di politiche per la sicurezza alla cooperativa che cura i depositi, l'elenco dei «traumatizzati» Atac è superpieno monumentale. Millecinquantasei fornitori (creditori chirografari) in attesa di essere pagati. Qualcuno costretto a licenziare in casa propria per via di fatture in attesa

di esser saldate da 13-14 mesi e più. Molti, ancora legati ad Atac da un vincolo contrattuale, un appalto in essere, un accordo commerciale.

Occorre tatto, allora. «Bisogna stare ai fatti, dire sempre la verità, evitare pietose bugie», osserva l'avvocato. La verità in questo momento, è quel 31% di credito che Atac ha promesso di pagare ai suoi creditori chirografari entro un anno. Più un altro (dibattuto) 30% in titoli partecipativi. «E, infine, un ulteriore 39% se avanzano soldi dai ricavi delle vendite», completa Ranieri. Nel migliore dei mondi possibile, insomma, il fornitore ve-

rebbe soddisfatto il cento per cento del proprio credito. Ecco, oggi e domani (il voto sul piano industriale può essere espresso fino all'8 gennaio) queste suggestioni peseranno nell'urna: «La vera incognita di questo concordato sono le cessioni immobiliari — dice Ranieri —. La municipalizzata troverà un compratore per i suoi depositi o per le sue sedi?». Non è un'operazione fa-

cile, ovviamente. Si è parlato del 10% del credito come solo risarcimento: «È il peggiore dei mondi possibile per così dire, ma bisogna metterlo in conto come sempre si fa in casi del genere», sorride. «Dopodiché — aggiunge — questa procedura rappresenta, per certi versi, l'opportunità di cambiare passo. I professionisti impegnati sono decisamente i migliori sul campo. Forse anche i dipendenti dell'Atac dovrebbero passarsi una mano sulla coscienza». Vuol dire che, in passato, oltre a un management irresponsabile, c'è stata anche una platea di dipendenti inadeguata? «Diciamo — è la risposta — che ci sono responsabilità diversificate. E stratificate».

Ieri mattina, su un bus della linea 338 che stava percorrendo via della Bufalotta, si è sviluppato un principio di incendio. Il personale ha allertato i vigili del fuoco che sono intervenuti a spegnere le fiamme. L'azienda ha avviato gli accertamenti necessari a chiarire le ragioni dell'accaduto. La vettura era in servizio da 17 anni.

Sul fenomeno dei «flambus» la Procura ha aperto diverse inchieste anche se, al momento, non ci sono indagati. Aumentare il prezzo del biglietto servirebbe a lasciarsi il passato dietro le spalle? «È un falso problema — osserva Ranieri —. Credo che, in generale, la questione sia quella di recuperare efficienza. Non sarà semplice. Non è impossibile».

Ilaria Sacchettoni

isacchettoni@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Oggi e domani

Sul piano industriale chiamate a esprimersi società in rapporti con la municipalizzata