

Il ministero al Campidoglio “A rischio concessione Atac”

Conti in rosso, manca la copertura finanziaria. Replica al Mit: “A breve una fideiussione”

È stato il presidente e ad di Atac Paolo Simioni a comunicare sei mesi fa alla Motorizzazione civile che Atac – avendo chiesto il concordato preventivo in continuità a causa del debito monstre da 1,3 miliardi di

euro – non possedeva più uno dei requisiti indispensabili per svolgere il servizio del trasporto pubblico locale. È stato dunque il manager dell'azienda capitolina – finito ieri sotto accusa, quasi sull'orlo del licenziamento – a innescare il corto cir-

cuito che ieri ha precipitato nella disperazione più cupa la giunta Raggi. Ma cominciamo dal principio. Trasportare passeggeri non è un lavoro semplice. Per questioni di sicurezza legate all'incolumità delle persone, soprattutto.

DANIELE AUTIERI, pagina III

L'analisi

Al gigante gonfio di debiti la cura del concordato non basta più

A fronte di un passivo da 1,3 miliardi di euro i ricavi superano di poco gli 800 milioni e il personale costa più di mezzo miliardo

DANIELE AUTIERI

La ricerca delle fideiussioni da 12 milioni di euro da trovare in fretta e furia per evitare che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti revochi ad Atac il contratto di servizio, mostra in modo inequivocabile tutta la fragilità di un'azienda trasformata ormai in un corpaccione gonfio di debiti poggiato su gambe sempre più esili. Una malattia divenuta cronica che il concordato preventivo ha dimostrato di non poter guarire, stigmatizzandone però le cause e, almeno in parte, i responsabili.

Nel decreto del tribunale che rimanda indietro la proposta concordataria elaborata dai consulenti di Atac, si legge infatti che l'azienda «ha avuto negli anni 2014-2015-2016 un andamento del tutto negativo, con un aumento dell'indebitamento e una

diminuzione dei ricavi derivanti dallo svolgimento dell'attività tipica».

Alle fumose promesse di Atac, i giudici preferiscono cogliere la verità dei numeri. La municipalizzata ha chiuso il 2016 con ricavi pari a 827 milioni di euro e un valore della produzione totale di 932 milioni. Rispetto a questo dato, garantito per la quasi totalità dal contratto di servizio del Comune (i ricavi dalla vendita di titoli di viaggio valgono appena 379 milioni di euro), i costi del personale hanno raggiunto i 538 milioni di euro, e il risultato operativo in perdita di 201 milioni.

Tutto questo, legato naturalmente alla decisione del Campidoglio di ributtare sulle spalle di Atac vecchi debiti, ha portato in terreno negativo il patrimonio netto, a – 50 milioni di euro.

Come la lastra per un medico, messi in controllo questi dati restituiscono la forma del corpaccione dalle gambe esili, un gigante senza più fiato né forza che stenta a sopravvivere e trema come un fuscillo al primo soffio di vento. Questo è accaduto ieri, dopo le minacce giunte dal mi-

nistero, e questo rischia di accadere ogni giorno dopo che il tribunale ha respinto la prima proposta di concordato definendo il programma di risanamento «delineato solo nei contorni, senza alcun concreto riferimento alla effettiva modalità del suo compimento, ovvero senza alcun elemento cui riferirsi per un accertamento logico prognostico della validità dello strumento indicato».

Insomma, la montagna messa in piedi dai consulenti strapagati ha partorito un topolino, perché – di fondo – l'azienda non ha più risorse al suo interno e l'unica possibilità di rinascita è legata alla disponibilità politica di continuare a immettere soldi nelle sue tasche. Non potrebbe essere altrimenti rispetto a un debito accumulato di 1,3 miliardi di euro, quasi il doppio rispetto ai ricavi, all'interno del quale il debito nei confronti degli istituti di credito ha raggiunto i 182 milioni. Anche loro obbligati a mettersi in fila, aspettando il momento in cui Atac – come accaduto ieri – bussò alla loro porta per chiedere una fideiussione che la salvi dal fallimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per il tribunale il programma di risanamento resta delineato solo nei contorni

Atac, conti in rosso senza garanzie il ministero: due mesi per sanare

Corsa contro il tempo per rinnovare una fideiussione da 12 milioni scaduta a fine marzo

GIOVANNA VITALE

È stato il presidente e ad di Atac Paolo Simioni a comunicare sei mesi fa alla Motorizzazione civile che Atac – avendo chiesto il concordato preventivo in continuità a causa del debito monstre da 1,3 miliardi di euro – non possedeva più uno dei requisiti indispensabili per svolgere il servizio del trasporto pubblico locale. È stato dunque il manager dell'azienda capitolina, finito ieri sotto accusa, quasi sull'orlo del licenziamento, a innescare il corto circuito che ieri ha precipitato nella disperazione più cupa la giunta Raggi.

Ma cominciamo dal principio. Trasportare passeggeri non è un lavoro semplice. Per questioni di sicurezza legate all'incolumità delle persone, soprattutto. Per questo in Italia esiste un Registro elettronico nazionale delle imprese, il Ren, per accedere al quale è necessario possedere tutta una serie di caratteristiche. Tra queste, l'idoneità finanziaria che «viene certificata – si legge sul sito del Mit – dall'istituto di credito o dalla compagnia assicuratrice su richiesta dell'interessato». Il quale interessato, nel caso

di Atac, non ha però mai richiesto tale certificazione. Anzi, l'ad Simioni ha fatto di più: lo scorso settembre ha comunicato *sua sponte* alla Motorizzazione civile (che dipende dal ministero delle Infrastrutture) lo stato di sostanziale insolvenza della società, per il cui salvataggio era stato appena fatto ricorso al tribunale fallimentare.

La Motorizzazione non ha perciò potuto far altro che applicare quanto previsto dalla normativa sia europea sia nazionale: ha prima concesso una proroga di 6 mesi dell'iscrizione di Atac al Ren, iscrizione per la quale è necessaria l'idoneità finanziaria, scaduta il 30 marzo. Quindi, in assenza di risposte da parte dei vertici di Via Preneestina, ha inviato una nota a palazzo Senatorio per mettere in mora l'amministrazione capitolina nella sua veste di socio unico: se entro 60 giorni non verrà rinnovata la fideiussione da 12 milioni di euro a garanzia dei conti aziendali, scatterà la revoca della concessione del servizio di trasporto pubblico.

Due mesi in più – che fatalmente scadranno nello stesso giorno in cui Simioni dovrà illustrare ai giudici fallimentari le correzioni al piano concordatario già severamente censurato dal tribunale – utili a produrre la necessaria garanzia economica, pena la decadenza della concessione alla controllata, che ha un contratto di servizio con il Campidoglio fino al 2021.

L'ennesimo pasticcio, dopo il

flop del piano di concordato, che la sindaca Raggi, l'assessore al Bilancio Lemmetti e il dg del Campidoglio Giampaolletti hanno subito imputato a Simeoni. Cercando di correre ai ripari. Tre le ipotesi sul tavolo, sulle quali si tornerà a ragionare stamattina: trovare un escamotage che giustifichi il pagamento della fideiussione da parte del Campidoglio; chiedere al Mit una sospensione dei termini per la revoca della concessione, alla luce del concordato in corso; convincere i giudici fallimentari a permettere ad Atac di pagare i 12 milioni della garanzia.

Inevitabile la polemica politica. Attacca il deputato pd Luciano Nobili: «La nota del ministero è la prova che la situazione di Atac è gravissima e che la strada del concordato imboccata dal Campidoglio è totalmente avventuristica. Le pesantissime osservazioni del tribunale e la possibile interruzione del servizio mettono davvero a rischio il futuro del Tpl a Roma. Mentre la Raggi sfila in broccato alla cena di gala della formula E, la formula Atac di cui dovrebbe occuparsi è al collasso». Un atto che «certifica per l'ennesima volta il fallimento e l'incapacità di questa amministrazione capitolina», tuona il capogruppo regionale di Fi Aurigemma. Mentre il presidente dem della commissione capitolina Trasparenza Marco Palumbo chiede alla sindaca di venire «subito a riferire in aula sulla crisi di Atac e sul rischio per la mobilità nella capitale e per migliaia di posti di lavoro».

Nel frattempo il Mit, proprio per evitare pretestuose accuse di ingerenza, precisa che è «immotivato qualsiasi allarme di interruzione del servizio». E il capogruppo M5S Ferrara contrattacca: «Roma e i cittadini possono rimanere tranquilli: gli autobus continuano a circolare regolarmente. È in corso una procedura per rilanciare l'azienda e farla rimanere di proprietà dei romani. C'è qualche politico che spera di svenderla? Questa amministrazione non lo permetterà mai».

REPRODUZIONE RISERVATA

Il 30 maggio il giorno della verità per il futuro dell'azienda chiamata a salvare il proprio futuro col Mit e con i giudici del tribunale fallimentare



I bus elettrici inutilizzati a Trastevere