

## Giubileo, emergenza Atac la nuova grana di Marino. L'azienda dei trasporti della Capitale nel caos: lasciano direttore generale e ad.

Chieste deroghe al governo per affidare gli appalti per i lavori sulle metropolitane.

ROMA Da ieri la Capitale si ritrova con l'azienda dei trasporti che non ha più né l'amministratore delegato, né il direttore generale. Come a volte succede a ognuno di noi, il rientro dal viaggio per Marino si sta rivelando traumatico e fonte di grane gigantesche. «Questa è un'emergenza di protezione civile, servono deroghe per i lavori come se ci trovassimo di fronte a una calamità». Basta questa frase dell'assessore alla Mobilità, Stefano Esposito, sulla necessità di avviare i lavori di manutenzione straordinaria della linea A e B della metro, per capire quanto sia drammatica la situazione dei trasporti pubblici della Capitale, a due mesi dal Giubileo. Se non parte, da subito, la manutenzione straordinaria sarà un disastro. Esposito chiede al Governo non solo risorse, ma deroghe alle procedure degli appalti, per assegnare in modo diretto i lavori: «Per intervenire sui trasporti ci vuole una deroga modello Protezione civile. Chiamerò Cantone e glielo dirò con grande chiarezza: non è un problema di soldi ma di procedure».

### BINARIO MORTO

Con 25 milioni di pellegrini in arrivo da tutto il mondo, Roma si trova con la metropolitana costantemente in panne, una flotta di bus decrepiti e, da ieri, l'azienda dei trasporti decapitata, i vertici se ne sono andati. E se l'ad Danilo Broggi aveva già annunciato da tempo le dimissioni, per il direttore generale Francesco Micheli si può parlare di un distacco traumatico e improvviso. Ieri il cda dell'azienda ha preso atto dell'addio del manager di grande esperienza sul quale il sindaco aveva investito molte delle speranze di salvare Atac. Bene, ad appena quattro mesi dalla nomina e alla vigilia del Giubileo, Micheli se ne va a causa di uno scontro proprio con Esposito. Il manager ieri l'ha spiegata con eleganza: «Ad Atac la politica influenza quotidianamente le sorti dell'azienda, così non si porta avanti un piano industriale». Morale: la politica, leggi Esposito, vuole comandare, è impossibile guidare l'autobus se alle tue spalle c'è qualcuno che costantemente ti dice dove svoltare. Il duello, nel caos per nulla calmo ma costante di Roma Capitale, si è consumato sull'acquisto di 400 nuovi bus: il manager, nel rispetto del piano industriale, voleva acquisirli con un leasing leggero che non prevede la manutenzione, che andava internalizzata; l'assessore, che diffida dell'azienda, voleva un leasing full, con il fornitore garantisca la manutenzione. «Ma se prevalesse la linea di Esposito - attacca il senatore di Ncd, Andrea Augello - il Comune non potrebbe ricapitalizzare l'Atac, perché verrebbe violato il piano industriale. Anche il vicesindaco Causi ha tentato di spiegarlo a Esposito, con una lettera». La ricapitalizzazione, con altri 50 milioni, verrà discussa oggi in consiglio comunale. L'epilogo - tempestoso come sempre accade con la sceneggiatura che segue Roma - si è consumato nella settimana in cui Marino era negli Usa: Micheli ha scritto sette giorni fa la lettera di dimissioni, telefonicamente Marino ha tentato di farlo desistere, ieri nel cda c'è stato il gran finale. Via Micheli. E via Broggi, che ha rimesso comunque in linea di galleggiamento i conti dell'azienda: nel 2013, ha ricordato Broggi, Atac era in pre-fallimento, con perdite accumulate di 655 milioni di euro, il 2015 si chiuderà con un rosso ridotto a 93 milioni. Il problema - ricorda Micheli - che ora bisognava partire con la fase due, investire sulle infrastrutture in un'azienda con i bus balbettanti, ferrovie di superficie in cui passeggeri inferociti sono costretti a camminare sui binari perché i treni si fermano, linee A e B della metro in cui cadono i controsoffitti o i convogli sono vecchi e rari. Ma a due mesi dal Giubileo tutto è fermo o quasi, e ieri Esposito ha spiegato a Marino: o si fa come dico io, o me ne vado.