

## Atac, il «sì» dei creditori salva l'azienda dal default. Concorsona per gli autisti dei bus In 200 da arruolare entro giugno

Il tunnel della crisi che ha inghiottito miliardi di soldi pubblici è durato dieci anni ma Atac ora, per la prima volta, vede una luce all'orizzonte: i creditori della più grande partecipata dei trasporti d'Italia stanno per dire sì, formalmente, al piano di rientro proposto dal presidente e ad, Paolo Simioni. La votazione che coinvolge oltre 1.200 soggetti si è aperta il 19 dicembre, su mandato del tribunale fallimentare. E si chiuderà tra 48 ore, martedì prossimo. È l'ultima curva di una corsa tormentata per salvare il gigante malato della mobilità romana, affossato da un debito ciclopico e da anni di sprechi, inefficienze e malagestione.

Molti privati hanno già votato durante le feste. Chi direttamente all'adunanza convocata dai giudici il 19, chi tra la vigilia di Natale e Capodanno, spedendo una mail alla casella di posta elettronica certificata validata dai magistrati. I «sì» al momento sono in vantaggio. Altri sono attesi a strettissimo giro. Anche in Comune ormai, al netto degli scongiuri, si aspettano un verdetto positivo, visto il trend di questi giorni.

### I VIGILANTI

Sulla bilancia pesano soprattutto i voti dei grandi creditori, perché più è ingente l'importo contestato all'Atac, così dice la legge, più il sì o il no di un privato conterà nel giudizio finale. Ecco perché è stato molto apprezzato, a via Prenestina, il via libera del primo creditore chirografario, Itapol, colosso della vigilanza privata che si occupa della sicurezza nelle stazioni del metrò. Dall'Atac deve avere oltre 18 milioni, da distribuire in parte ad altre società consorziate o in subappalto. «Abbiamo inviato il nostro responso alla pec il 4 gennaio - spiega l'ad dell'azienda, Giulio Gravina - e ci siamo espressi favorevolmente alla proposta concordataria».

Lo stesso dovrebbe fare domani la Roma Tpl, il consorzio che gestisce il 25% delle linee bus di Roma, quasi tutte in periferia. Le fatture non saldate dalla società del Campidoglio, per la Tpl, ammontano a quasi 100 milioni di euro, tanto che il consorzio è il primo creditore privato della partecipata. Marco Cialone, il direttore generale dell'azienda, non si è mai sbilanciato: «Il nostro voto è ancora tutto da decidere», ha ripetuto fino a Natale, tenendo sulle spine il Campidoglio grillino. Il pool di legali della società si è già riunito diverse volte per esaminare il piano, un'ultima riunione dovrebbe tenersi domattina. Ma l'orientamento, da quanto trapela, è di concedere un via libera all'operazione. Un voto non scontato, che dovrebbe piegare in discesa il percorso del Salva-Atac, su cui ha scommesso tutto la sindaca Virginia Raggi.

Pollice all'insù per il concordato anche dalla Regione Lazio. «Abbiamo già approvato in giunta una delibera, poco prima di Natale», fa sapere Mauro Alessandri, assessore alla Mobilità e ai Lavori pubblici della Pisana. Anche questo è un voto che sposta gli equilibri, perché l'amministrazione regionale ha maturato un credito oltre 120 milioni.

### LE DITTE DEI RICAMBI

La maggior parte delle ditte che forniscono ricambi, a partire dalla RRL (Ricambi e rettifiche laziali), che deve avere 2 milioni di euro, sono orientate a dire sì al piano. Così come la Gala Spa, società dell'energia che contesta all'Atac 12,6 milioni e si piazza al secondo posto tra i creditori chirografari.

Il Salva-Atac prevede un rimborso del 31 per cento delle fatture entro tre anni, il resto sarebbe restituito ai privati attraverso un meccanismo di bond, gli «strumenti finanziari partecipativi» legati agli utili che dovrebbe macinare la municipalizzate negli anni a venire. Una «scommessa», l'hanno definita i magistrati, perché le obbligazioni verrebbero liquidate, un po' per volta, entro il 2036. Solo a quel punto sarebbe saldato il conto del Comune di Roma, che in quanto proprietario di Atac deve essere pagato per ultimo. In ballo c'è quasi mezzo miliardo di euro, che l'amministrazione capitolina rivedrebbe per intero solo nel

2055. Un'attesa lunga, ma è un prezzo che i grillini hanno accettato di pagare pur di tenere in piedi una municipalizzata da 12mila dipendenti (e tanti voti) che, fino a un anno fa, era a un passo dal baratro.

Concorso per gli autisti dei bus In 200 da arruolare entro giugno

Tutti a bordo. Sull'Atac, se il concordato come pare andrà a buon fine, c'è posto, di nuovo. Scacciato (forse) lo spettro del default, la società del Campidoglio è pronta ad arruolare 620 autisti da far accomodare nelle cabine di guida dei bus appena ordinati. I primi 200 conducenti saranno assunti entro giugno-luglio, in modo da spedirli sulle navette già in produzione per aumentare i chilometri, insomma le corse, così come concordato con i giudici fallimentari e i commissari aziendali.

#### I TEMPI

Si va di fretta. Una volta incassato ufficialmente il sì dei creditori al piano del concordato, nel quartier generale di via Prenestina sarà sfornato il maxi-bando. Quando? Entro la fine di febbraio, i primi di marzo al massimo, secondo il crono-programma che ha preso a circolare ai piani alti della municipalizzata.

#### PARENTOPOLI

Dopo lo scandalo Parentopoli - l'infornata di amici e famigli, datata 2010, tutte assunzioni a chiamata ça va sans dire - le regole d'ingaggio dei conducenti sono state cambiate. Nel segno del rigore, per evitare che a qualcuno venga in mente di riesumare certi vizi del passato. I nuovi vertici della società hanno deciso di affidare la pratica a una ditta esterna, che sarà reclutata con un bando pubblicato il 14 novembre scorso. In ballo c'è un contratto per 3 anni dal costo di 160 mila euro per gestire le future assunzioni previste dal 2019 al 2021. L'impresa che dovrà vagliare i candidati dovrebbe essere selezionata nei prossimi giorni. Poi si potrà procedere col concorso.

Gli aspiranti autisti, oltre a doversi dimostrare abili nel guidare i bestioni da 12 metri e passa, dovranno anche sottoporsi a una serie di test «psicoattitudinali» e al colloquio con uno psicologo iscritto all'albo. Non è chiaro se la mossa della società sia dipesa dall'aumento delle aggressioni sui bus più volte denunciato dai sindacati tra attacchi verbali e sassaiole. Certo è che gli esperti esterni dovranno valutare, tra le altre cose, anche la tenuta psicologica dei nuovi addetti in cabina di guida.

#### LE NAVETTE IN ARRIVO

Le assunzioni procederanno di pari passo col rinnovo del parco mezzi. I bus dell'Atac - record davvero poco lusinghiero per Roma - sono tra i più vecchi d'Europa, avendo ormai scavallato i 12 anni di età media. Il doppio di Parigi, Berlino e Londra. Nel piano industriale è stato programmato un ingresso massiccio di navette nuove nelle rimesse. I primi mezzi 227 sono stati ordinati l'anno scorso e dovrebbero arrivare, con un po' di ritardo, in piena estate. Ecco perché l'azienda ora ha fretta di immatricolare autisti da mandare al volante. Nel 2019 dovrebbero firmare il contratto i primi 200 conducenti. Altri 200 dovrebbero essere arruolati l'anno prossimo e gli ultimi 220 entro la fine del 2021. Viene da chiedersi: il costo del personale, che già oggi supera il mezzo miliardo di euro, aumenterà ancora? In realtà tutto dipenderà dal futuro delle ferrovie urbane, dalla Roma-Lido alla Roma-Viterbo. Oggi sono gestite da Atac, ma l'appalto scade quest'anno. Se saranno assegnate a un altro operatore, anche macchinisti e addetti di stazione passerebbero alla ditta che le prenderà in gestione.