

# Roma, è braccio di ferro sul salvataggio di Atac

## “Posti di lavoro a rischio”

### Mazzillo: io epurato, ma collaborerò da militante

il caso

FEDERICO CAPURSO  
ROMA

L'azienda del trasporto pubblico romano è in ginocchio, ma «deve essere tenuta in vita a tutti i costi», sostengono i vertici del Movimento 5 stelle. E la via d'uscita è tracciata già da alcune settimane: «Faremo come a Livorno, dove abbiamo già salvato l'azienda dei rifiuti», ripetono come un mantra.

Da queste due frasi passa tutta la strategia del M5S per Atac. Nei «costi» preventivi rientra Andrea Mazzillo, ex assessore al Bilancio di Roma, e la sua «epurazione», come lui stesso l'ha definita. Considerato il più avverso in giunta alla ricetta scelta dai Cinque stelle nazionali per salvare Atac e quindi scaricato «a sua insaputa» dalla sindaca di Roma. Il voler «fare come a Livorno» si traduce invece con l'arruolamento di Gianni Lemmetti, che lascia l'assessorato al Bilancio toscano per approdare in Campidoglio, in sostituzione di Mazzillo.

Liberata la strada e scelti gli uomini, si può procedere. Il piano, al quale si è iniziato a lavorare da alcune settimane, prevede il ricorso al cosiddetto «concordato preventivo in continuità»: una procedura di fallimento guidata dalla magistratura. Il servizio di trasporto nella Capitale verrebbe garantito, così come l'erogazione degli stipendi ai dipendenti. Mentre i debiti da saldare sarebbero discussi con i

creditori e pagati solo in parte.

La procedura del concordato impone che ad amministrare l'azienda continui ad essere il debitore, e quindi Atac. Norma che va nel verso giusto per il Campidoglio. Nel 2019 il servizio del trasporto romano sarebbe dovuto infatti essere messo a gara pubblica. E Atac, nelle condizioni in cui è attualmente, avrebbe fatto difficoltà persino a concorrere. In questo modo, invece, con un piano di ristrutturazione che andrà ben oltre il 2019, Raggi potrà mantenere pubblico il servizio, scongiurando l'arrivo di privati se non per una soglia del 10% (che già esiste). Un obiettivo dichiarato in campagna elettorale raggiunto, per assurdo, grazie ai conti in rosso dell'azienda. Altro obbligo previsto è quello di cedere l'attività, pur continuando ad amministrarla, oppure di scorporarla in altre società più piccole. Quest'ultima sembrerebbe l'opzione preferita: due o tre imprese con compiti e debiti ripartiti. Alla base di tutto, dovrà essere presentato un business plan con i costi e i ricavi previsti negli anni a venire. Impresa non da poco, visto che l'ultimo bilancio pubblicato da Atac risale al 2015. Per trovare le risorse e le coperture necessarie, inizialmente si era pensato di vendere alcuni immobili dell'azienda ad altre partecipate del Campidoglio (come Acea) per mantenerne indirettamente la proprietà. Adesso, però, sembra che l'idea di metterli all'asta, aprendo ai privati, possa essere preferibile in termini di liquidità immediata.

Il concordato nasconde però

i suoi rischi. Atac ha infatti un miliardo e mezzo di debiti. Di questi, 429 milioni di euro sono crediti vantati dal Comune, già messi a bilancio dal Campidoglio e che «con il concordato rischiamo di perdere», mette in guardia Mazzillo. Non tutti, ma almeno in parte. Difficile che le casse di Roma riescano a digerire un'operazione del genere, sostiene ancora l'ex assessore al Bilancio: «Il pericolo è di passare dal commissariamento di Atac a quello del Comune». E se è vero che gli stipendi verrebbero garantiti, non è altrettanto sicuro che si riesca ad evitare un taglio del personale. Dei tredicimila dipendenti complessivi, solo i settemila autisti avrebbero maggiori garanzie di mantenere il posto. Un punto sul quale Mazzillo ha sollevato seri dubbi, anche con Luigi Di Maio «che si era dimostrato sensibile al tema», sostiene l'ex assessore romano. Rispetto al «sacrificio in termini di posti di lavoro dice Mazzillo - bisogna trovare una soluzione in bonis per preservare anche le famiglie». Per questo, l'assessore epurato si propone come collaboratore esterno alla giunta, «da semplice attivista», per aprire un tavolo di confronto su Atac.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

