

Conti peggio del previsto L'Atac perde 220 milioni

Torna Romeo: do una mano al piano di salvataggio

L'AZIENDA IN CRISI

Atac, i conti sono peggio del previsto Nel 2016 ha perso 220 milioni e non 70

di **Andrea Arzilli**

Il piano di «concordato preventivo in continuità» diventa realtà in Aula con le parole di Virginia Raggi, i sindacati protestano sotto al Campidoglio, mentre Atac sprofonda in un buco sempre più spaventoso. I numeri parlano chiaro: dai -70 milioni del 2015 l'azienda è passata nel 2016 a una perdita di 220 milioni. Anche se la giunta M5S aveva previsto per il 2016 un passivo più o meno pari a quello dell'anno precedente.

«La situazione? Davvero molto complicata», dice infatti Salvatore Romeo, ex fedelissimo della sindaca espantato dal «raggio magico» nei giorni del Marragate. Ora Romeo, tornato al «suo» Dipartimento partecipate, lavora «sull'applicazione della legge Madia», dice. Fa da giunto tra l'amministrazione e i cda delle società del Comune, con Atac che, in vista del concordato, rappresenta l'assoluta priorità.

Per non dire emergenza. Perché prima di entrare in tribunale con il piano di concordato illustrato dalla sindaca, oggi alla ratifica politica con il passaggio in giunta, l'azienda dovrà approvare il bilancio 2016 e mettere giù

quel piano industriale che l'assessora alla Mobilità Linda Meleo non ha portato ieri nell'incontro pre-Aula con le sigle sindacali.

Il primo step, quello del bilancio 2016, si annuncia assai più ostico del previsto. Tre volte più ostico, diciamo, rispetto a quanto prospettava solo in primavera l'assessore alle Partecipate Massimo Colomban: per il 2016 il Comune si aspettava un deficit simile a quello dell'anno precedente, cioè intorno ai 70 milioni; e per 2017-2018 c'era in canna il «pareggio di bilancio», lanciato da Colomban con tanto di definizione «un mezzo miracolo» in allegato. I numeri che circolano da qualche giorno negli Uffici e nelle commissioni, però, raccontano di una voragine che si allarga ormai senza controllo: il passivo di Atac è salito a 220 milioni, cioè più 150 rispetto alle (più rosee) previsioni.

Una goccia nel mare, se si considera il maxi buco da quasi 1,4 miliardi di euro (ieri l'Aula ha approvato l'odg di FdI per l'istituzione di una commissione sul super debito). E paradossalmente il -220 milioni è pure un elemento che può aiutare la procedura di concordato preventivo, ormai strada maestra imboccata dalla giunta Cinque Stelle per schivare il fallimento nonostante le resistenze interne e lo scoppio

del caso Mazzillo. Ma anche il segnale di un'azienda sull'orlo del coma che, in attesa di congelare i debiti attraverso l'aiuto del tribunale (se il giudice lo concederà), continua ad accatastare «pagherò» con fornitori e creditori, assistendo impotente al declino del servizio.

Al di là dei conti sempre più in rosso e dell'iter avviato per il concordato, resta però il nodo della visione per il futuro. Una volta spalmato il debito sul nuovo contratto di servizio prolungato di quattro o cinque anni «senza gara», ha detto ieri Meleo, come farà Atac, che avrà comunque rate salate da pagare, a rastrellare i capitali necessari al suo rilancio? Serve un piano industriale all'altezza, insomma. E nell'incontro di ieri con i sindacati sono emerse alcune idee per evitare sia i tagli al personale sia per mantenere intatte le buste paga dei lavoratori. Una sarebbe quella di lavorare sui biglietti, non necessariamente aumentandone il costo. Semmai studiando un nuovo modo spazio-tempo di interpretare il Bit: non più 1,50 euro per 75 minuti con tassi di evasione altissimi; ma un'app con cui gestire un credito che scala a seconda della tratta e dei tempi impiegati per percorrerla.

