

# L'Atac privatizzata entro il 2012 la via obbligata del Campidoglio

*La legge di stabilità impone ai servizi pubblici la concorrenza*

**DANIELE AUTIERI**

**A**NCORA undici mesi per la privatizzazione dell'Atac. A indicarlo non è l'azionista proprietario Comune di Roma né tanto meno i competitor in agguato sul mercato, ma la legge 148 del 14 settembre scorso e le modifiche introdotte dalla legge di stabilità 2012 che impone agli enti locali di aprire i servizi pubblici alla concorrenza. Non solo, la legge prevede che il ministero dell'Economia destini una quota del fondo per le infrastrutture ai comuni più virtuosi che hanno portato a termine la dismissione entro la fine del 2012. In sostanza, oltre ai proventi derivanti dalla vendita ai privati dell'azienda romana dei trasporti, il Comune potrebbe ottenere da via XX Settembre anche un finanziamento di eguale importo da destinare alle infrastrutture della Capitale.

Una strada obbligata per il Campidoglio, confermata anche dall'Agenzia sul controllo dei servizi pubblici locali guidata dal professor Paolo Leon che in questi giorni ha inviato al sindaco Gianni Alemanno un report sul trasporto pubblico in cui si legge: «A seguito delle recenti modifiche introdotte dalla legge di stabilità, il ricorso al mercato deve considerarsi la regola». Fonti bene informate confermano che il dossier sulla privatizzazione dell'Atac è già sul tavolo dell'Assessore al Bilancio, Carmine Lamanda, impegnato nella quadra dei conti comunali e interessato al bonus infrastrutture promesso dal governo. All'appuntamento l'Atac arriva con debito accumulato superiore al miliardo di euro e con l'ultimo bilancio (quello del 2010) chiuso con un risultato negativo pari a 319,1 milioni. Da qui il progetto di ristrutturazione avviato dall'amministratore delegato Carlo Tosti e riassunto nel Piano industriale 2011-15 presentato nel luglio scorso. Secondo alcuni

analisti mettere sul mercato un'azienda con una posizione finanziaria così debole, equivarrebbe a svenderla. In realtà, le soluzioni che stanno studiando in Campidoglio sono più di una. Un'ipotesi è sicuramente quella di una gara che apra l'azienda alla partecipazione di un partner privato, obbligato dalla legge ad acquisire una quota superiore al 40%. Un'altra soluzione che i tecnici stanno analizzando ricalcherebbe la strada già tracciata con la vendita della vecchia Alitalia e prevede la creazione di una bad company dove far confluire la massa debitoria di Atac, e costituire parallelamente una new company più snella, forte del più grande mercato italiano, che conta oltre un miliardo di passeggeri l'anno.

In entrambi i casi un ruolo determinante lo svolgeranno le banche, che oggi hanno in pancia 351 milioni di euro di debiti a breve termine sottoscritti da Atac. Nel pool dei creditori più esposti sono presenti Bnl, Unicredit, Intesa-SanPaolo e Monte dei Paschi di Siena, e proprio a loro guarda il Campidoglio per ottenere il giusto sostegno finanziario all'operazione. Tra i più interessati sicuramente Bnl, la banca di via Veneto acquistata dalla francese Bnp Paribas e storicamente presente nelle grandi operazioni romane, ma anche Unicredit che ha visto entrare in questi giorni nell'azionariato Francesco Gaetano Caltagirone, già presente nel business delle metropolitane di Atac attraverso la controllata Vianini spa. L'azienda intanto ha accantonato nel 2011 oltre 30 milioni di euro per la rescissione di un accordo stipulato con società residenti negli Stati Uniti che, tra le altre clausole, imponeva a Roma Capitale di non scendere sotto il 50,1% del capitale sociale di Atac. A questo punto i pezzi della scacchiera sono al loro posto: la legge di stabilità, l'abbattimento dei vincoli commerciali e il piano di ristrutturazione accompagnato dall'in-

nalzamento del costo del biglietto che rende l'azienda più appetibile. Resta adesso da vedere chi sarà il futuro conducente dell'Atac.

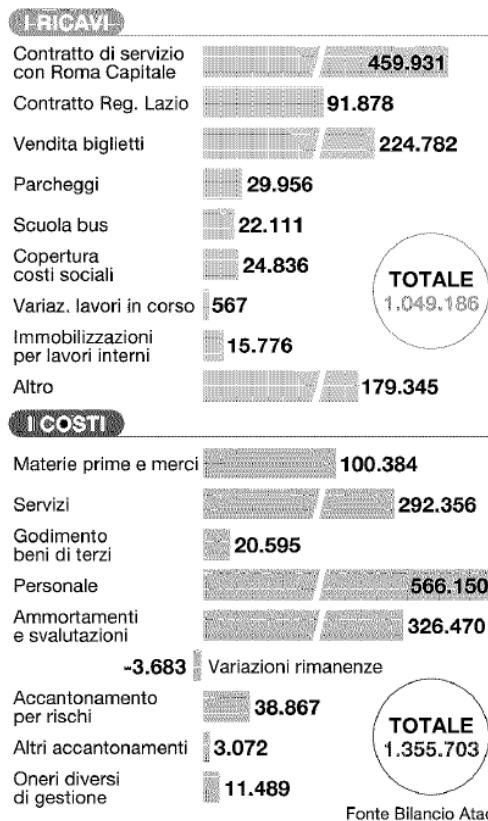
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'elemento decisivo sarà la prevista concessione ai Comuni di agevolazioni per le opere infrastrutturali se si sarà riusciti a vendere una quota delle aziende locali entro il termine**

**L'aumento del 50% del costo del biglietto è un passaggio ineliminabile per migliorare la struttura dei ricavi e rendere la società "appetibile" di fronte ai possibili acquirenti**

## Il bilancio dell'Atac

In migliaia di euro, dati 2010



Fonte Bilancio Atac

[www.filtabruzzo.it](http://www.filtabruzzo.it) ~ [cgil@filtabruzzo.it](mailto:cgil@filtabruzzo.it)

