

## **Servizi pubblici locali e privatizzazioni - Comune, nasce la superholding a Roma. Via alle privatizzazioni: si parte con Acea, poi toccherà ad Ama e Atac**

La bozza di bilancio oggi in giunta: la riunificazione delle municipalizzate porterà un vantaggio fiscale di 30 milioni

Nasce con il bilancio di previsione 2012, atteso oggi all'esame della giunta, la nuova holding capitolina. La struttura comprenderà tutte le aziende partecipate dal Comune tranne Acea, che è una società quotata in borsa. Obiettivo: creare un sistema migliore per garantire la sana gestione delle aziende e la qualità del servizio. Ma soprattutto ottenere consistenti risparmi fiscali - grazie all'utilizzo del consolidato (che somma attivi e passivi di tutte le società del gruppo) - valutati in circa 30 milioni. La nascita della holding prelude a una serie di privatizzazioni, previste dalle leggi nazionali. Un'idea che va avanti da anni: l'ultimo progetto in tal senso era stato redatto dall'ex assessore al bilancio Maurizio Leo, poi sostituito da Carmine Lamanda.

La cessione a privati del 40 per cento di Atac e Ama sarà decisa nel corso dell'iter di approvazione del bilancio, che dovrebbe concludersi entro aprile, in un confronto con sindacati e partiti politici. Per quanto riguarda Acea, si legge nella bozza di bilancio, «Roma Capitale intende cedere una parte (il 21 per cento) della propria partecipazione», per adeguarsi alle norme sugli enti pubblici e «realizzare un'importante entrata finanziaria a supporto delle proprie esigenze di investimento, nel rispetto del patto di stabilità». La cessione, che sarà discussa oggi in giunta, porterebbe il Campidoglio a un pacchetto azionario del 30 per cento.

La riforma avrà un immediato vantaggio di ordine fiscale per le casse di Palazzo Senatorio: la holding capitolina potrà iscrivere nel suo bilancio sia gli utili delle società in attivo, sia le perdite di quelle in passivo, in modo da dover pagare le tasse soltanto sulla differenza. Per esempio, se una società A presenta un utile di 100, e l'azienda B un passivo di 90, il Campidoglio dovrà versare le imposte sugli utili soltanto sulla differenza tra le due cifre, ossia 10. Un vantaggio esclusivamente fiscale, quindi. Tanto che da Palazzo Senatorio si affrettano a smentire qualsiasi ipotesi di utilizzo degli utili delle aziende per ripianare i debiti dell'Atac.

Nelle previsioni dell'amministrazione comunale, comunque, la holding consentirà, «la gestione strategica delle partecipazioni in logica di portafoglio». Ma anche la realizzazione di «un nuovo modello di governance per un maggior controllo delle gestioni aziendali e della qualità del servizio». E poi, come detto, «l'ottimizzazione della gestione finanziaria e fiscale, con l'utilizzo dello strumento del consolidato fiscale».

Il tema delle aziende municipalizzate, come era prevedibile, infiamma il confronto politico. «Sull'eventuale privatizzazione della quota minoritaria di Ama e di Atac bisogna riflettere con molta calma, per capire quale sia la scelta migliore per la Capitale - sostiene Alessandro Onorato, capogruppo capitolino Udc - La normativa nazionale prevede infatti due alternative: la cessione della minoranza azionaria o la messa al bando del contratto di servizio. In entrambi i casi non si può venire a capo di una situazione così complicata in appena un mese di tempo. Il sindaco Alemanno eviti quindi soluzioni affrettate». Contrario all'operazione è il Pd: «Il sindaco infatti non può pensare di alienare il patrimonio industriale di Roma, peraltro in un momento di crisi del mercato puntando solo su una mera operazione per fare cassa, senza alcuna prospettiva di sviluppo», sostiene il capogruppo Umberto Marroni.

Ma i consumatori sono favorevoli a un progetto ancor più radicale: «Occorre liberalizzare Ama e Atac, le due aziende municipalizzate romane che si occupano di rifiuti e di trasporto di superficie - argomenta

Primo Mastrantoni, segretario dell'Aduc - La discussione in atto sulla privatizzazione delle municipalizzate romane non porterà ad alcuna decisione positiva, cioè nessun vantaggio per i cittadini che continueranno ad avere una città sporca e con servizi di trasporto insoddisfacenti». Indagini in tal senso, aggiunge Mastrantoni, «hanno evidenziato che la differenza dei costi, tra azienda liberalizzata e pubblica, è da ricondursi a una maggiore efficienza tecnica e dell'organizzazione del lavoro, con un aumento della produttività nell'ambito dell'amministrazione e della manutenzione dei mezzi».

