

Atac, arriva ossigeno per 200 milioni. Le banche inoltre concederanno 20 milioni di nuova finanza e più di 200 di factoring (anticipo crediti verso comune e regione). Il Campidoglio pensa di tagliare le linee meno frequentate

Le banche aprono i rubinetti e garantiscono la continuità di autobus e metro. Quattro grandi istituti italiani, in pool, sono pronti a finanziare l'Azienda per la mobilità del comune di Roma (Atac) con 206 milioni freschi. A questa somma fresca si aggiungono operazioni di factoring (anticipo di crediti verso comune e regione) per più di 200 milioni.

LE CONDIZIONI

Il finanziamento da circa 206 milioni, secondo quanto risulta al Messaggero, è alle battute finali e dovrebbe essere perfezionato domattina, scongiurando il rischio concreto di paralisi del trasporto urbano. Ancora ieri pomeriggio i rappresentanti di Unicredit, capofila del pool, Bnl, Mps, Intesa Sanpaolo avrebbero affinato gli ultimi dettagli assieme ai consulenti coinvolti: Grimaldi studio legale per Atac, Chiomenti per le banche. La società guidata da Danilo Broggi è a corto di liquidità e ha anche i conti in disordine al punto da mettere in discussione il pagamento del carburante e il rinnovo delle assicurazioni sui mezzi. Ma nonostante queste difficoltà, le banche si fanno carico di sostenere ugualmente l'azienda per non pregiudicare la vita dei cittadini. Secondo la fotografia della Centrale rischi della Banca d'Italia (un sistema informativo che centralizza i dati sui crediti concessi dalle banche ai clienti), aggiornata ad agosto (l'ultima disponibile), la società di trasporto ha un totale accordato da 10 banche di 664,8 milioni ma ne ha utilizzati 425,6. Pur attingendo il 64% dei prestiti accordati, Atac è sconfinata di 102 milioni (cioè ha prelevato più di quanto previsto) presso una banca, nella forma tecnica autoliquidante (anticipo su fatture) e di 44,9 milioni nelle linee a revoca (apertura di credito in conto corrente). Nonostante questo, le quattro banche non vogliono lesinare l'appoggio a una società che svolge un servizio sociale nevralgico.

PIAZZA CORDUSIO IN REGIA

Appuntamento per le firme dei contratti e allegati della corposa documentazione domani presso lo studio del notaio Mariconda. Il finanziamento più importante perché operativo è quello da 206 milioni, della durata di 24 mesi, con un tasso medio pari all'euribor più 400 punti base che verranno spalmati tra le quattro banche in misura diversa: Unicredit, in veste di regista, coprirà circa il 40%, seguito da Bnl, Intesa, Mps con un 20% circa a testa. La struttura del finanziamento è articolata per 3/4 in linee di credito chirografarie (senza garanzie) e 1/4 in linee ipotecarie, cioè con garanzie su beni non strumentali della società romana. Della somma, circa 180 milioni rifinanziano prestiti in essere scaduti o prossimi alla scadenza, mentre poco più di 20 milioni rappresentano nuova finanza. Proprio l'ulteriore apporto concesso, pur aumentando l'indebitamento, dimostra comunque il sostegno delle banche alla società e, in particolare la fiducia sulla professionalità di Broggi che ha maturato un'esperienza significativa alla guida della Consip. Gli oltre 200 milioni a due anni, quasi certamente, alla scadenza, verranno ulteriormente rifinanziati per un periodo più lungo.

Accanto al nuovo prestito, le discussioni che proseguiranno anche oggi riguardano le tranches di contratti di factoring da confermare e/o incrementare per oltre 200 milioni.

Trasporti, il Campidoglio pensa di tagliare le linee meno frequentate

Il taglio di mezzi e linee riguarderà al 99 per cento le linee di superficie, concentrando le residue risorse sul trasporto su ferro, a partire dalle metropolitane. La sforbiciata toccherebbe in primis i 2.085 bus della flotta Atac, per i quali i conti in rosso dell'azienda (sommersa da 700 milioni di debiti) stanno mettendo a

rischio rifornimenti di carburante e rinnovi delle assicurazioni. E le 302 linee su gomma, alcune delle quali (specie in determinate fasce orarie) sono percorse da mezzi praticamente vuoti. I dettagli sono ancora tutti da definire, ma in Campidoglio si sta pensando da tempo a una rivoluzione del sistema del trasporto pubblico romano, che si adegui alle scarse risorse a disposizione e alle reali esigenze dei cittadini. Il piano, affidato all'Agenzia della mobilità e alla stessa azienda di via Prenestina, sarà tarato su due livelli: uno, quello più radicale, verrà messo in atto solo se l'operazione di salvataggio di Atac dovesse fallire o se il bilancio capitolino dovesse arenarsi sui tagli; l'altro, quello più soft, sarà comunque messo in atto, gradualmente, con il nuovo contratto di servizio che sarà firmato, al ribasso, dall'amministrazione capitolina.

I TAGLI

La rivoluzione parte con un'attenta analisi delle linee attuali, e della reale frequentazione delle stesse. Paradossalmente, la riduzione di corse potrebbe partire dal centro storico, su percorsi serviti da più autobus e, soprattutto, che scorrono paralleli alle linee di metropolitana presenti e future. Ma una corposa parte del piano riguarda le periferie. Dove, più che un taglio di linee vero e proprio, si procederà a una rimodulazione degli orari. Lasciando il servizio a pieno regime nelle ore di punta, e sulle linee che servono stazioni di metro e ferrovie, ma riducendolo drasticamente in fasce orarie quando, soprattutto di sera, i bus che viaggiano vuoti diventano uno spreco di risorse e un rischio per la sicurezza degli stessi autisti.

7.037

Le fermate delle linee

di trasporto pubblico dell'Atac disseminate nelle strade di Roma

Sotto la lente del Campidoglio verranno poi messe le cosiddette linee elettorali: quai collegamenti che puntualmente, prima di ogni appuntamento con le urne, vengono inaugurati in pompa magna per ingraziarsi gli elettori di alcuni quartieri. Ma che, alla prova dei fatti, dimostrano di avere un'utilità molto limitata, se non inesistente, rendendo ingiustificabile la spesa sostenuta dall'amministrazione per mettere quei bus su strada. Ritocchi potrebbero arrivare anche alle frequenze di alcune linee notturne meno utilizzate.