

# Il Comune si muove, Atm verso la gara

Trasporto pubblico, la giunta sceglie il mercato. E si affaccia l'ipotesi della quotazione in Borsa

Frequenze di bus, tram e metrò ripristinate dal 4 settembre. Militari per controllare i mezzanini di Loreto, Garibaldi e Cadorna. Ma occhi puntati sul futuro di Atm: gara o in house? La bilancia pende sempre più da parte della gara. E spunta l'ipotesi futura di quotare in Borsa una quota di minoranza di Atm mantenendo il controllo pubblico. Con l'in house non sarebbe possibile. Oggi in commissione il presidente di Atm, Luca Bianchi, e il dg Arrigo Giana.

alle pagine 2 e 3

## Atm, tornano le corse abolite Verso la gara per il contratto

### Primo piano | Il futuro dei trasporti

di **Maurizio Giannattasio**

Dal primo lunedì di settembre i mezzi pubblici tornano alle frequenze del 2016. Sia in superficie dove verranno ripristinate le frequenze domenicali sia nelle tre linee del metrò dove i tagli avevano colpito le fasce di morbida. Potenziate anche una dozzina di linee soprattutto in periferia come la 63 a Baggio e la 70 a Bruzzano. Lo annuncia l'assessore Marco Granelli. È frutto della proroga di un anno del contratto di servizio tra Comune e Atm: un milione di chilometri in più a costo invariato. Intanto Atm comunica che su decisione della Questura, pattuglie dell'esercito controlleranno i mezzanini delle stazioni di corrispondenza di Cadorna, Garibaldi e Loreto. Ma a tenere banco in queste settimane è un'altra domanda. Gara o in house? Affrontare il rischio della concorrenza partecipando a una gara internazionale per gestire il trasporto pubblico locale o scegliere la strada più sicura e ricorrere all'affidamento diretto subendo però una serie di limitazioni? Il destino di Atm si gioca nelle prossime settimane. Già oggi il presidente Luca Bianchi e il dg Arrigo Giana parteciperanno

alla commissione Trasporti dove comincerà a delinearsi il futuro anche se il sindaco Beppe Sala ha detto che la decisione sarà presa dopo l'estate. Ma il piatto della bilancia sembra pendere sempre di più dalla parte della gara. Per una serie di motivi: a partire dalla penalizzazione sui trasferimenti statali che verrebbero decurtati del 15 per cento in caso di affidamento in house. In soldoni circa 40 milioni di euro. Con ricadute sulla qualità del servizio. Altro limite: l'in house non permette all'azienda di partecipare a gare sia nel territorio nazionale sia fuori dall'Italia e neanche nell'ambito della Città metropolitana. Atm è impegnata nella gara per gestire la rete dei trasporti a Lille e gestisce il metrò di Copenaghen. Ma l'in house bloccherebbe anche quella che per ora è solo un'ipotesi ma circola insistentemente a Palazzo Marino: l'affidamento diretto renderebbe impossibile una futura quotazione in Borsa di Atm. Chiaramente non il cento per cento della società, ma una quota di minoranza del 30-40 per cento, in modo da garantire il controllo pubblico della società. In soldoni, se il valore attuale di Atm si aggira intorno al miliardo, nelle casse del Comune potrebbero entrare tra i 300 e i 400 milioni di euro. Una cifra

che potrebbe mettere in sicurezza i bilanci futuri di Palazzo Marino.

All'obiezione di chi ritiene che sarebbe comunque possibile ricorrere all'in house già l'anno prossimo e attendere la scadenza dell'affidamento diretto, i fautori della quotazione replicano che un conto è avere un'azienda consolidata, attiva nelle gare, capace di stringere alleanze strategiche, un'altra portare in Borsa una società ridotta a un ufficio decentrato del Comune. Ma anche se si tratta solo di uno scenario futuro, il tema delle privatizzazioni è materia delicatissima e da maneggiare con cautela. Se già la scelta tra gara e in house sta provocando mal di pancia con i sindacati pronti a scendere sul piede di guerra a favore dell'affidamento diretto, figuriamoci sulla quotazione. Lo si evince per esempio dalle parole dell'assessore ai Trasporti, Marco Granelli, che sembra pendere dalla parte della gara, ma con dei paletti: «Atm deve essere una società competitiva perché ha un patrimonio importante e deve continuare a esserlo, competendo sui mercati e ci interessa che il servizio sia non solo limitato a Milano ma deve espandersi nella Città metropolitana. Ma ci deve essere una guida fortemente pubblica,

strategia nei confronti di cittadini e investitori». «Il sistema dei trasporti a Milano deve rimanere pubblico — sottolinea il presidente della Commissione Trasporti, Carlo Monguzzi —. Deve rimanere a Atm che è un'azienda valida e gli utili devono essere reinvestiti nella mobilità. Se stiamo dentro questi tre punti non ci fa paura niente». La gara forse no, ma la Borsa?

# Da settembre ripristinate le frequenze di bus e metrò In periferia linee potenziate Ipotesi di ingresso in Borsa

In giunta



● Marco Granelli (nella foto), esponente pd, è titolare della delega ai Trasporti nella giunta di Sala

● Dal primo lunedì di settembre i mezzi pubblici tornano alle frequenze del 2016. Sia in superficie sia nelle linee del metrò dove i tagli avevano colpito le fasce di «morbida»

## LE INFRASTRUTTURE



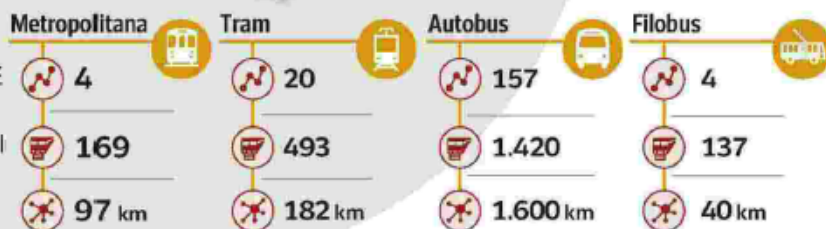
## L'ETÀ MEDIA DEI MEZZI

Treni metrò **media 18,6 anni**

**M1**  
15,7

**M2**  
20,1

**M3**  
21,7



Bilancio ATM 2016

centimetri

## IL BILANCIO



RISULTATO DI GRUPPO

**38,8 milioni di euro**  
+50,6% rispetto al 2015



COSTI OPERATIVI

**832,7 milioni di euro**



POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

**247 milioni di euro**

## GLI INVESTIMENTI

Quote stanziare dal 2012 al 2016

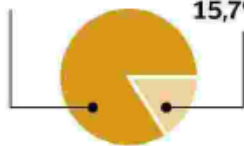
**680 milioni di euro**

### Spesi per

flotta	516,6
impianti e attrezzature	104,3
fabbricati	14,8
tecnologie	44,3

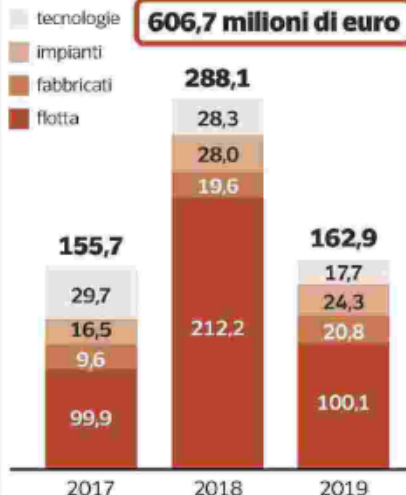
### La provenienza

autofinanziati **84,3%**  
contributi pubblici **15,7%**



Il budget per interventi pianificati dal 2017 al 2019

**606,7 milioni di euro**



## GLI ANDAMENTI

valori in milioni di euro

