

Ecco il piano Rota per l'Atac

Bad company per il rilancio

di **Andrea Arzilli**

Separare i destini della gigantesca esposizione finanziaria della società comunale dalla gestione del servizio pubblico. Ricorrendo a una strategia in voga da tempo per affrontare certe crisi aziendali private. È l'idea che si sta profilando per evitare che l'azienda municipalizzata del cittadino trasporto sprofondi nel baratro. Ma un progetto del genere si potrebbe conciliare con quanto è stato sempre sostenuto dal Movimento 5 stelle a proposito del risanamento dell'Atac? Le prossime settimane saranno decisive per capirlo.

a pagina 7

La cura Rota per il rilancio: spunta la bad company Atac

Idea: separare il destino dell'azienda dal suo immenso debito

di **Andrea Arzilli**

La differenza tra «bad company» e «camera di compensazione economica» è semantica, fa parte della rappresentazione politica. Significa che nonostante un imprinting protezionista e refrattario a espressioni come «commissariamento», «procedura concorsuale» e «istanza di fallimento», il Movimento 5 stelle di Virginia Raggi pensa già a come comunicare ai romani cosa succederà ad Atac nel futuro immediato.

Perché, in realtà, il destino della partecipata più inguaiata del Campidoglio, quasi un miliardo e mezzo di debito complessivo, sembra già segnato

da un percorso tecnico inevitabile in attesa che la politica scelga le parole giuste per definirlo. Una via che conduce al (pre) fallimento previo spaccettamento della gigantesca esposizione in una newco (una nuova società creata dal nulla), e che emerge fin dalla prima fase di ricognizione avviata dal nuovo dg sui conti in rosso fisso dell'azienda. Da una settimana, libri mastri in mano, Bruno Rota sta studiando un meccanismo che consenta alla municipalizzata di riemergere dal buco creato in decenni di malgoverno e, comunque, di provare a mantenere in vita il servizio mobilità. Che non solo è necessario per una città tanto grande quanto

incline all'ingorgo come Roma, ma è pure l'elemento che misura la prospettiva di una Capitale oggi immobilizzata da pesanti zavorre.

Del resto, questo genere di operazioni non rappresentano affatto una novità. Nelle crisi aziendali spesso si fa ricorso alla separazione degli asset non più recuperabili dalle parti rimaste buone. E se fosse una società privata difficilmente l'Atac si sarebbe potuta sottrarre così a lungo a un destino che sembra da tempo segnato. Aziende di mercato, in condizioni migliori, avrebbero già portato da un bel pezzo i libri in tribunale.

Ecco, l'idea di Rota è quella di liberare Atac dal suo stesso

fiatello. Cioè creare un elemento di discontinuità nelle finanze dell'azienda che così com'è non ce la fa a rimettersi in moto, pur salvaguardando la continuità delle corse di bus, tram e metro. E quindi rimetterla in carreggiata dandole la «sola» preoccupazione di restare in equilibrio nei bilanci d'esercizio grazie al quasi miliardo di euro delle entrate annuali. Mentre il maxi debito viene dirottato altrove, conservato in una scatola finanziaria e, attraverso la disciplina del decreto legislativo 5/2006, affidato alle cure di un concordato con i numerosi creditori sotto la supervisione del Tribunale di Roma. Serve il sì all'accordo da parte della metà

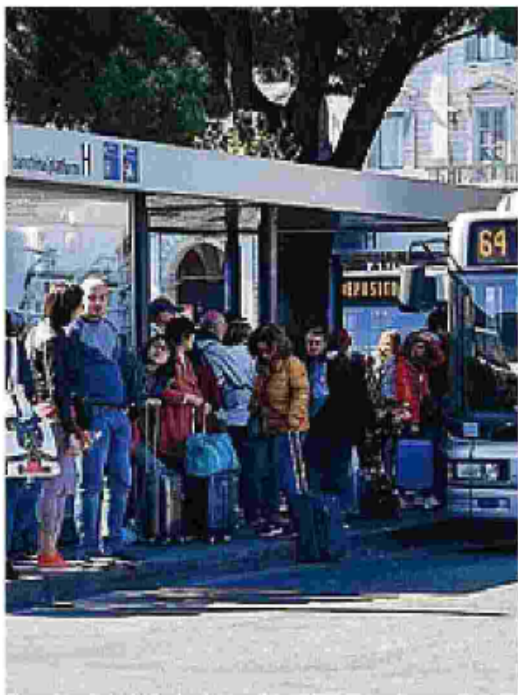
più uno creditori, e infatti il prossimo giro di telefonate Rota lo potrebbe fare per tastare il polso di chi da Atac deve prendere i soldi da decenni. Molti sì sarebbero in realtà già vicini, anche se la procedura potrebbe allungare i tempi di riscossione. Ma, del resto, meglio tardi che mai.

Così, in pratica, a finire rotamato sarebbe il debito e non l'intera azienda dei trasporti che, fosse stata privata, avrebbe da tempo portato i libri in tribunale. La domanda è: come si armonizza questa soluzione con il protezionismo a Cinque Stelle? L'idea di Rota è

nuova, corrisponde al profilo di manager esperto e indipendente, capace di rilanciare Atm e, da vincitore, rompere con il Comune di Milano. E forse rappresenta il punto d'equilibrio tra chi, come diceva l'ordine del giorno approvato ad ottobre in Senato, invocava commissariamento e in-

tervenuto privato, e chi, come Virginia Raggi, punta ad un imprecisato rilancio per un'azienda pubblica con un destino pubblico. Certo, per chi ha impostato la propria politica sul «no» al compromesso, la scelta di seguire il nuovo direttore può essere epocale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In fila

Nella foto a destra, un'immagine di ordinaria attesa dei cittadini romani in coda per prendere l'autobus