

La disfatta dell'Atac pressing di Trenitalia “Pronti a gestirla”

- > Disponibilità dell'ad: il passo dopo la mozione approvata in Senato per arrivare al commissario
- > Ma l'ipotesi è osteggiata dalla amministrazione grillina

La tattica dei piccoli passi. Prima l'apertura dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Renato Mazzoncini. Poi l'ordine del giorno per il commissariamento di Atac votato in Senato per la rabbia della sindaca Virginia Raggi e dell'assessora alla Mobilità Linda Meleo. Ieri, nel corso della presentazione del piano industriale del Gruppo Ferrovie, un'altra manovra di avvicinamento di Fs all'azienda di via Prenestina. Per Barbara Morgante, ad di Trenitalia, un intervento nel disastroso trasporto pubblico capitolino sembra essere più

di un'ipotesi: «Noi siamo pronti a qualsiasi cosa, siamo un'azienda che ha delle performance eccezionali, abbiamo competenze interne e di management di assoluto livello. Le risorse ci sono tutte. Poi bisogna vedere che significa essere chiamati in causa». Diverse, infatti, sono le strade aperte per un possibile impegno di Ferrovie in Atac: da una parte l'ingresso con Busitalia sul solo trasporto su gomma, dall'altra la gestione delle linee per ora concesse dalla Regione ad Atac.

LORENZO D'ALBERGO A PAGINA III

Trenitalia: pronti a entrare in Atac

La tattica dei piccoli passi. Prima l'apertura dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Renato Mazzoncini. Poi l'ordine del giorno per il commissariamento di Atac votato in Senato per la rabbia della sindaca Virginia Raggi e dell'assessora alla Mobilità Linda Meleo. Ieri, nel corso della presentazione del piano industriale del Gruppo Ferrovie, un'altra manovra di avvicinamento di Fs all'azienda di via Prenestina. Per Barbara Morgante, ad di Trenitalia, un intervento nel disastroso trasporto pubblico capitolino sembra essere più di un'ipotesi: «Noi siamo pronti a qualsiasi cosa, siamo un'azienda che ha delle performance eccezionali, abbiamo competenze interne e di management di

assoluto livello. Le risorse ci sono tutte. Poi bisogna vedere che significa essere chiamati in causa».

Diverse, infatti, sono le strade aperte per un possibile impegno di Ferrovie in Atac: da una parte l'ingresso con Busitalia sul solo trasporto su gomma, dall'altra la gestione delle linee per ora concesse dalla Regione ad Atac (Roma-Lido, Termini-Giardineti e Roma-Viterbo). In attesa delle prossime mosse su Roma, ieri il governatore Nicola Zingaretti ha presentato il nuovo contratto di servizio con Trenitalia Lazio. L'accordo, valido fino al 2020, vale 540 milioni di euro da investire in 20 treni "Jazz", 114 vetture convogli "Vivalto", e 46 "Taf".

(l.d'a.)

La strategia per entrare nel ricco trasporto locale

DANIELE AUTIERI

L'INTERESSE delle Ferrovie verso Atac non è un colpo di fulmine isolato, ma rientra in una strategia nazionale della quale la società romana può diventare cardine e centro di gravità. Al-

le spalle c'è un piano nazionale che vede nel trasporto locale uno dei business più redditizi, soprattutto per le sue enormi potenzialità inesprese. Sebbene dell'ingresso di Trenitalia in Atac si parli già dai primi anni Duemila, il primo e più interessante segnale di interesse sul trasporto locale l'azienda controllata dal Tesoro lo dà tra il 2012 e il 2013.

SEGUE A PAGINA III

Le mire di Fs dai treni ai bus con un occhio agli immobili

L'ex municipalizzata porta in dote 800 milioni ma ha debiti per 1,7 mld

L'ANALISI

DANIELE AUTIERI

DALLA PRIMA DI CRONACA

È QUANDO acquista l'Ataf, la società del trasporto pubblico di Firenze.

L'azienda viene quotata 10 milioni ma le Ferrovie ne offrono 19, decise a mettere un piede sul territorio che gli possa dare un vantaggio di esperienza e di *know how* nella gara che la Toscana lancerà per la gestione di tutto il trasporto regionale. La commessa da 385 milioni viene assegnata a un concorrente, ma proprio ieri il Tar si esprime annullando tutte le offerte e rimettendo la palla al centro.

Intanto la strategia di crescita delle Ferrovie sul trasporto locale prosegue: nel 2014 l'azienda vince una gara che gli permette di acquistare Umbria Mobilità, prendendo in mano la ge-

stione del trasporto regionale umbro; e nel maggio scorso, attraverso la sua controllata Busitalia Sita Nord completa l'acquisizione della Cstp, l'azienda del trasporto pubblico locale di Salerno. Il caso Salerno è interessante anche in chiave Atac perché la procedura di gara per la vendita prevede la cessione del ramo d'azienda operativo alle Ferrovie, mentre crediti e debiti maturati dalla vecchia gestione rimangono in capo all'azienda comunale.

La partita si gioca adesso sul campo più ricco e più complesso, quello del Lazio dove, oltre all'Atac, balla la gestione del trasporto regionale. Le prime ma significative schermaglie industriali si sono combattute sull'affidamento della Roma-Lido. Nel processo di gestione della linea ferroviaria ha ricoperto per mesi un ruolo centrale il colosso pubblico francese Ratp.

L'azienda, dialogando con la

Regione che ha la proprietà dell'infrastruttura, aveva elaborato un progetto basato sull'incremento della produttività e tale da azzerare le perdite aumentando gli investimenti. L'offerta, che sembrava diretta in buca, è stata rispedita al mittente, rimettendo così sul mercato uno dei tre asset ferroviari della regione (insieme alla Roma-Pantano e alla Roma-Viterbo).

La partita si sposta quindi su Atac che gestisce le tre linee, oltre alla metropolitana di Roma e al trasporto su gomma, un patrimonio enorme al quale si aggiunge la ricchezza immobiliare dell'azienda, finora mai valorizzata. Questo perché dietro l'enorme massa debitoria accumulata (1,7 miliardi di euro) e le note inefficienze, Atac consegna a un volenteroso acquirente una dote sicura: 500 milioni di euro del contratto di servizio, e un incasso annuale da mercato intorno ai 300 milioni, destinato a crescere qualora l'azienda fosse sot-

toposta a una cura di produttività.

Tutti punti a favore che le Ferrovie dello Stato hanno ben chiariti, non solo per la conoscenza profonda del mercato, ma anche perché — ormai da anni — uomini provenienti da Trenitalia e da Rete ferroviaria italiana sono stati chiamati a lavorare in Atac, mantenendo — in alcuni casi — una posizione di distacco professionale che gli ha permesso di tornare alla vecchia occupazione. Intanto le grandi operazioni sono iniziate e l'ordine del giorno votato dal Senato il 25 ottobre che impegna il governo a verificare la situazione economica di Atac «ponendo in essere procedure straordinarie» è solo l'ultimo passo di un processo di avvicinamento che va avanti da anni. Resta adesso da vedere cosa è meglio per l'azienda e soprattutto per i cittadini romani. Non certo l'immobilismo, che ha trasformato Atac nel peggior carrozzone italiano.