

Atac, la pista dell'Oriente: bus cinesi per la Capitale. L'azienda apre al colosso Kinglong: sarà il partner per il rinnovo del parco mezzi. Il Comune valuta l'offerta economica: un terzo della flotta acquisita in leasing

Una pista cinese per il futuro dell'Atac. Per ora non è l'apertura ai privati, ai capitali stranieri che potrebbero salvare l'azienda dei trasporti, ma potrebbe essere la porta che si apre dalla quale intravedere anche un futuro di questo tipo. Il modello, in fondo, è quello delle compagnie aeree e non è un caso che a fornire qualche anticipazione sia stato l'assessore ai Trasporti, Guido Improta, che proprio da Alitalia viene. Per ragioni di alchimie di bilancio, spesso nel settore dell'aviazione civile le compagnie non acquistano gli aerei, ma li acquisiscono in leasing. L'Atac si accinge a fare un'operazione simile per un terzo dei 2.810 autobus che devono andare a rinnovare la flotta secondo il nuovo piano industriale. Una torta milionaria che ovviamente ha già attirato l'attenzione dei grandi gruppi, anche internazionali. Ecco perché ora si parla di cinesi, di un fondo sovrano pronto a ragionare su questo business.

L'ALTRA STRADA

In realtà, questa storia può avere un'altra chiave di lettura e potrebbe portare a un dialogo tra Improta e il governo. Il colosso della produzione di autobus si chiama Kinglong (sede nello Xiamen), con la sua filiale italiana di recente ha siglato l'accordo con Finmeccanica per la creazione del polo tricolore del settore. Stabilimenti a Bologna e in provincia di Avellino, dove ci sono gli stabilimenti dell'ex Irisbus, che due settimane fa hanno incontrato Renzi. Il premier, in quell'occasione, ha spiegato: «Dobbiamo far sì che ci sia un investimento costante sul trasporto pubblico locale e sull'ammodernamento dei mezzi. Solo così l'ex Irisbus potrà avere un futuro».

COLLABORAZIONE

Insomma l'apertura ai cinesi potrebbe avere un risvolto più tricolore di quanto appaia. Ieri l'assessore ai Trasporti, Guido Improta, è stato laconico: «Un'azienda cinese sarebbe interessata ad entrare in partnership con Atac, la municipalizzata che si occupa di trasporto pubblico nella Capitale e, in particolare si è in trattativa per un eventuale leasing dei bus. Si parla di almeno un terzo della flotta attuale. La partnership riguarda parti del Piano industriale e in particolare la componente relativa al rinnovo del parco auto. «Per il momento - ha aggiunto - stiamo verificando la compatibilità economico finanziaria dell'offerta, poi entreremo nel merito della trattativa»

OLTRALPE

Ieri, poi, nel corso della presentazione del piano della mobilità per le feste natalizie Improta ha parlato anche di un altro partner straniero con il quale Atac sta dialogando. In questo caso si parla dei francesi Blue Solutions (Gruppo Bolloré) che ha messo a disposizione le navette elettriche che saranno utilizzate in centro nel periodo delle feste natalizie. «I grandi gruppi internazionali che hanno letto il piano industriale - osserva Improta - hanno capito che vi sono importanti possibilità di collaborazione». Dunque, sul fronte dei bus elettrici con i francesi si potrebbe ragionare sui 20-30 mezzi di quel tipo che servono per coprire le linee del centro storico.

PRIVATIZZAZIONE

Questo significa che i vertici di Atac, con la benedizione di Improta, si stanno preparando al grande salto della privatizzazione? In passato si è parlato molto anche di una possibile collaborazione Ferrovie (mettendo in rete, ad esempio, le linee ferroviarie che Trenitalia gestisce all'interno del raccordo). Improta su questo anche ieri è stato perentorio: l'Atac, per ora, non va sul mercato, prima bisogna risanarla, altrimenti così non sarà allettante per nessuno. E soprattutto si troverebbe in una posizione di grande debolezza rispetto a qualsiasi compratore o partner privato. Tornando al parallelo con Alitalia, per ora non

c'è una Etihad interessata, anche se il dialogo con cinesi e francesi potrebbe portare più lontano di quanto sembra in questo momento. Attualmente l'azienda ha un debito di 1,7 miliardi di euro nei confronti delle banche dei fornitori (ovviamente si tratta di un passivo accumulato negli ultimi dieci anni). «Tutte le operazioni sul capitale si faranno quando Atac sarà in pareggio economico-finanziario» chiosa Improta.

