

## **Perché speriamo nella fusione Gtt-Atm di Maurizio Sgroi**

Il sofferto tentativo di alleanza fra la torinese Gtt e la milanese Atm di cui riferiamo a pagina due rischia di essere l'ennesima occasione sprecata sull'altare dei campanilismi che da sempre affliggono il nostro Paese. Questioni di bottega, come chi esprimerà l'ad e chi - di fatto - comanderà in azienda, rischiano di mettere in ombra un dato di per sé assai eloquente: la fusione, se mai si farà, creerà un'azienda con 14.000 dipendenti chiamata a gestire 3.000 autobus e 700 tram. Un gigante, per le dimensioni italiane, ma poco più che un nanetto per le colleghe europee. Basti ricordare che la Ratp, azienda di trasporti parigina, conta circa 40.000 dipendenti e gestisce 4.300 bus, 3.500 treni del metrò e un centinaio di tram, mentre un'altra società francese, già presente in Italia, ossia Transdev, conta quasi 28.000 dipendenti e qualche migliaio di vetture. Per non parlare dell'inglese Arriva, che conta quasi 40.000 dipendenti e ben 24.500 vetture in gestione ed è pure quotata in borsa. E' facile immaginare cosa accadrà una volta che i nostri mercati saranno aperti, dal 2011 in poi: i nostri nanetti aziendali dovranno mostrare, al netto delle protezioni politiche, di essere efficienti quanto questi giganti della mobilità, e a poco servirà la rete di protezione dell'in house opportunamente tesa per evitare rovinose cadute. Detta in parole semplici, non ci sarà partita. Per questo la fusione Gtt-Atm è un banco di prova. Se andrà a buon fine è auspicabile che serva da driver per tante imprese di tpl e, soprattutto, per i loro azionisti. Perché capiscano una volta per tutte che il trasporto non è solo un settore da cui mungere voti. Ma è anche una grande responsabilità sociale.

