

Trasporto locale e liberalizzazioni - Tutti in corsa per l' autobus i più agguerriti sono i francesi. La situazione Fra i "pretendenti" Via-Gti e Veolia, operatori di Parigi già molto attivi all'estero

TUTTI alla finestra ad aspettare che il gigante decida di vendere i gioielli di famiglia oppure lanci i saldi per mettere sul mercato l'intero servizio del trasporto pubblico romano, equivalente a un parco clienti da 1,5 miliardi di passeggeri l'anno. In prima fila ci sono i player internazionali, specializzati nel trasporto pubblico cittadino, e abituati a raccogliere la maggior parte del loro fatturato all'estero. Tra questi la società Via-Gti, il principale operatore francese che sviluppa il grosso della sua attività al di fuori dei confini nazionali, e detiene il 50% del principale operatore spagnolo Ctsa. I punti di collegamento tra Via-Gtie Atac non sono di poco conto: in primo luogo il gruppo transalpino è controllato al 70% dalla banca Bnp Paribas che, attraverso la controllata Bnl, è uno dei maggiori creditori della società del trasporto pubblico romano. E già in occasione del Giubileo 2000 la società francese tentò l'ingresso sul mercato romano partecipando alla gara per i servizi di trasporto integrativo per l'Anno Santo, che gli fu soffiata da un altro raggruppamento d'impresa guidato proprio da Atac spa. Già imparentato con una società italiana è invece Veolia Transport, un'altra compagnia francese che gestisce reti urbane su ferro e su gomma e ha siglato un accordo commerciale con Trenitalia che ha portato alla nascita della società TrenitaliaVeolia Transdev. La forza di questi competitor stranieri è tutta nei numeri: a livello di fatturato il rapporto dimensionale con l'azienda romana è di 10 a 1, e la rende un boccone finanziario appetibile. È la filosofia che ha ispirato altri grossi player stranieri, già presenti in Italia, che stanno seguendo con grande attenzione gli sviluppi della partita Atac. Parliamo della Rapt, la più grande società straniera di trasporto pubblico urbano. Nel nostro Paese Rapt già detiene il 41% della Atm di Genova e, attraverso il partner industriale privato Herm srl di Bologna, anche il 49% della Atcm di Modena, che gestisce tutto il trasporto pubblico nel modenese. Un altro possibile interessato all'acquisto di una quota di Atac è la britannica Arriva, rilevata nel 2010 dalla tedesca Deutsche Bahn. Nel 2000 la società ha acquisito prima la Sab Autoservizi di Bergamo e in un secondo momento la Saf Autoservizi di Udine. Arriva ha poi incrementato la sua presenza scalando Sadem e Sapav, due aziende di servizi autobus attive nei pressi di Torino, mentre tramite Omnibus Partecipazioni ha acquisito anche il 49% del capitale sociale della Asf Autolinee di Como. Sul fronte interno si potrebbe invece prospettare la formazione di aggregazioni di player già operativi sul territorio regionale come Roma Tpl e Cotral, anche se lo scenario forse più plausibile è la nascita di una newco ispirata al modello del project financing sperimentato nella commessa della Metro D, dove entrino in gioco, oltre alle aziende del trasporto, i costruttori delle infrastrutture. Una partita ambiziosa che chiamerebbe in causa primi tra tutti i tre colossi oggi più impegnati nei cantieri delle metropolitane: Salini, Vianini e Astaldi.