

**Le città del Nord studiano la "fusione" del trasporto locale**

D'accordo, siamo ai primi ragionamenti, nessuno ha ancora scoperto le proprie carte. Però qualcosa comincia a muoversi. E il progetto che sembrava definitivamente accantonato potrebbe riprendere la sua marcia, con la benedizione del governo Monti, in particolare del ministro per le Infrastrutture Corrado Passera, convinto che il trasporto pubblico locale italiano, per non essere fagocitato dai colossi stranieri, abbia bisogno di superare l'attuale dimensione parcellizzata. «Faremo di tutto perché possano nascere grandi operatori di mercato», ha spiegato qualche giorno fa Passera, annunciando che il governo proverà a incentivare le aggregazioni di ex municipalizzate. Un messaggio chiaro, che va a intersecarsi con le strategie delle grandi città del Nord, già al centro di molti incontri bilaterali. Ieri, a Milano, è andato in scena il primo vertice «collettivo»: Milano, Torino, Genova, Bologna, Venezia. Sul tavolo l'ipotesi di fondere le aziende di trasporto pubblico delle cinque città. Alla riunione, cui erano presenti gli assessori ai Trasporti dei cinque comuni, il tema è stato appena accennato. Però se ne sta parlando, e i sindaci - a cominciare da Piero Fassino - sono tutti della partita. Forti di due atout: le metropoli sono governate dal centrosinistra; e il governo è convinto che le aggregazioni siano necessarie, perché in Italia ci sono 1.200 aziende che si occupano di trasporto e nessuna in grado di competere con le grandi compagnie tedesche, inglesi o francesi che presto entreranno sul mercato italiano. A Palazzo Civico, per ora, nessuno parla. Nemmeno l'assessore ai Trasporti Claudio Lubatti che ieri era a Milano. «Abbiamo parlato di Area C, l'incontro serviva per uno scambio di buone pratiche», spiega. «Di altro non si è discusso». Una cosa però è certa: l'ipotesi di replicare una fusione sul modello Gtt-Atm Milano, naufragata ai tempi del secondo mandato Chiamparino, non è contemplata. Ci sarebbe da risolvere l'intricato - e politicamente spinosissimo - problema della governance. Semmai, l'operazione, su scala più vasta, punterebbe ad aggregare una serie di funzioni: acquisti, ricambi, manutenzioni, assicurazioni. Cosa che permetterebbe alle aziende di contenere i costi - esigenza non più rinviabile, visti i tagli delle regioni al trasporto pubblico locale - e al tempo stesso gettare le basi di un progetto industriale. Senza contare la possibilità di aprire il capitale e coinvolgere investitori istituzionali, ad esempio la Cassa depositi e prestiti. Tutti i comuni - Torino compresa - l'hanno sondata nei mesi scorsi per verificarne la disponibilità ad acquisire quote delle proprie aziende, ricevendo una risposta secca: siamo interessati a operazioni di sistema, non a entrare nel capitale di singole realtà. Se i ragionamenti appena abbozzati da Milano, Torino, Bologna, Genova e Venezia dovessero decollare, si tratterebbe tutti gli effetti di un'operazione di sistema - la nascita di un colosso dei trasporti nel Nord Italia da circa due miliardi di euro, capace di raggruppare oltre 20 mila dipendenti e di competere con i big europei - di fronte a cui Cdp potrebbe non sottrarsi. In primavera, secondo quanto deciso nella penultima finanziaria del governo Berlusconi, molti comuni saranno costretti a mettere a gara, o sul mercato, bus e metrò. Torino l'ha già fatto, nel 2011, e ora sta cercando di cedere il 40 per cento di Gtt. L'abbondanza di offerta, però, rischia di far crollare il valore, non solo di Gtt, ma di tutte le altre imprese che finiranno sul mercato. Ecco perché, nei piani delle amministrazioni del Nord e del governo, la fusione - seppure soltanto per alcune funzioni potrebbe essere davvero l'ultima carta da giocare prima della discesa in campo di operatori stranieri con le spalle larghe e molti capitali da investire.

**L'INCONTRO DI IERI** Primo vertice tra Milano Torino, Genova, Venezia e Bologna 2 miliardi di euro È il valore potenziale che avrebbe l'aggregazione tra le cinque aziende che sommano oltre 20 mila dipendenti.

**L'IPOTESI** Costruire un colosso capace di resistere all'invasione straniera

Tra Gtt e Atm un fallimento annunciato

Moratti e Chiamparino Adesso provano dal basso. L'incontro di ieri fra gli assessori ai trasporti delle tre città aveva tra gli obiettivi quello di porre le basi, almeno politiche, di future alleanze industriali fra le diverse aziende di trasporto pubblico. Un modo per individuare possibili sinergie - leggi risparmi - e nello stesso tempo capire se la collaborazione un giorno potrà spingersi fino ad una alleanza più profonda. Esattamente l'opposto di quanto accaduto ai tempi della coppia ChiamparinoMoratti, quando la torinese Gtt e la milanese Atm vararono studi e due diligence per una fusione che avrebbe creato la più importante azienda di trasporto pubblico, capace di affrontare i colossi europei del settore. Insomma, una partenza dall'alto. Finì a metaforiche botte e per il solito motivo: chi avrebbe comandato?

