

## **Trasporto locale e liberalizzazioni - Gara per il Tpl in Liguria, anche Ratp e Busitalia in corsa per sfidare il gruppo Arriva.**

In gara la gestione di bus e metropolitana, incerto il destino delle aziende locali. Torna in scena il colosso francese subentrato a Transdev in Amt L'ad: «Liguria mercato appetibile, ma vogliamo libertà d'azione

Arriva, società anglo-tedesca, ha lanciato la sfida. I principali competitor rispondono che non staranno a guardare: sia Busitalia, la società specializzata in "gomma" del gruppo Fs, sia Ratp, il colosso francese ramificato in mezzo mondo, spiegano di guardare con massimo interesse alla prossima gara per il servizio bus di tutta la Liguria.

Ma ad alcune condizioni, quelle che Bruno Lombardi, l'amministratore delegato di Ratp Dev Italia, esprime con massima chiarezza: «La collaborazione con il Comune di Genova non ha funzionato. E non potrebbe funzionare, se il rapporto fosse dello stesso tipo».

Ratp parla a ragion veduta, avendo ereditato le quote di Amt da Transdev nell'ambito dell'operazione sfociata nella fusione di quest'ultima con Veolia.

Ratp - era il 2011 - resistette a Genova solo cento di giorni: una politica troppo invasiva - almeno agli occhi del socio privato - e la volontà dell'allora gestione Vincenzi di puntare sulla "ripubblicizzazione" della prima azienda della galassia comunale finì con il più naturale dei divorzi.

Il Comune riacquisì il 41% dei privati. Mettendo fine all'esperienza con un bagno di sangue finanziario, perché Ratp, come da accordi, incassò l'esatta cifra - 22,5 milioni - che Transdev aveva investito.

Oggi gli scenari sono per certi versi molto simili e per altro profondamente diversi.

Ecco perché Ratp, come Arriva e come Busitalia, pensano a Genova e alla Liguria come a una destinazione appetibile.

La continuità è rappresentata dallo stato delle aziende: sia Amt, sia le consorelle in giro per la Liguria (l'Atc della Spezia e Tpl di Savona stanno un po' meglio, Atp e Rt di Imperia molto meno), non brillano per salute e soprattutto per solidità e prospettive.

Allo stesso tempo, sono sempre meno in grado di finanziare il servizio e investire gli enti, i Comuni e ancor più le Province, che ne sono proprietari. Ecco perché la gara regionale è un faro un po' per tutti.

Perché il bando sarà disegnato su un singolo bacino di trasporto. E, con un affidamento di dieci anni più un'opzione su altri cinque, su un territorio (relativamente) ampio, opererà un unico gestore in luogo di cinque.

Abbastanza per solleticare Arriva, operatore anglo-tedesco di proprietà di Deutsche Bahn. Ed ecco perché alla chiamata per l'uscita del bando di gara servono comunque altri mesi sono pronti a rispondere anche gli

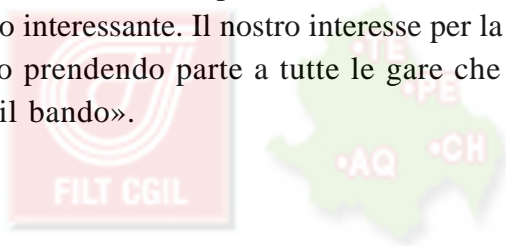
altri due grandi gruppi già presenti in varie zone d'Italia. E se le aziende di oggi ancora trattano per associarsi nel tentativo di partecipare assieme alla gara, l'equilibrio dipende anche dalle scelte di gruppi ben più grandi e strutturati.

Perché le cinque sorelle liguri assieme non valgono uno solo dei player internazionali. E tentar di competere pare ora improponibile. Ecco perché le alternative non sono molte: gli odierni gestori potrebbero fare squadre con un soggetto più grande o semplicemente abbandonare il campo.

Verso l'ineluttabile liquidazione (il soggetto subentrante erediterà mezzi e lavoratori dell'attuale sistema). E se su questo i proprietari ancora non hanno deciso nulla, i giganti del settore sono comunque - per la debolezza altrui - in condizione di forza. E possono dettare una serie di condizioni.

Quella essenziale, su questo l'ad di Arriva, di Busitalia è di Ratp, pur con toni diversi, è avere le mani libere: le alleanze sono in teoria fattibili, ma il "pallino" non potrà mai restare in mano alle aziende e agli enti che governano oggi. «Amt - dice il numero uno di Busitalia, Renato Mazzoncini - a oggi non è un soggetto competitivo».

Allearsi potrebbe essere una possibilità, ma, a parere di Busitalia, non potrebbe prescindere da alcuni interventi prima. «Ma - continua Mazzoncini - a prescindere dalla modalità, che oggi sarebbe prematuro indicare, Genova è una città molto interessante. Il nostro interesse per la Liguria esiste, e c'è in generale su territori di rilievo. Infatti stiamo prendendo parte a tutte le gare che escono in Italia, anche se molto dipenderà da come sarà scritto il bando».



Una gara troppo conservativa raffredderebbe gli investitori. «Considerando anche che la scelta del bacino unico non appare quella ottimale». Su questo punto le imprese, tutte, sono d'accordo. «Il bando - aggiunge Lombardi - prima va letto. Ma lo scenario ligure è complicato ma attrattivo.

C'è tanta popolazione concentrata in poco spazio e c'è stabilità politica, fatto che consente di fare una buona programmazione. Senza contare un dato: le aziende attuali oltre a fornire un servizio scadente perdono un mare di quattrini. Cambiare modo di operare sarebbe utile soprattutto al servizio».