

Trasporto locale. Al Nord concorrenza già avviata, al Centro e al Sud molti comuni hanno scelto l'«in house» per la gestione di autobus e metro

Una liberalizzazione annacquata

Torino e le città di Veneto, Campania e Calabria devono bandire le gare entro il 31 dicembre

Morena Pivetti

Liberalizzazioni all'italiana: più che di iter legislativo bisognerebbe parlare di calvario. A ogni fermata la riforma dei servizi pubblici locali ha perso un pezzetto di concorrenza per strada. E tappa dopo tappa l'apertura del mercato ha finito per annacquarsi: l'ultima sorpresa l'ha riservata due settimane fa la pubblicazione in Gazzetta ufficiale del regolamento attuativo. La legge diceva agli amministratori locali di «liberalizzare i servizi pubblici», il regolamento chiede, invece, di «verificare la realizzabilità della gestione concorrenziale».

Al trasporto locale, rispetto agli altri servizi, è andata anche peggio: nel caso di bus, metrò e treni dei pendolari non c'è stato tanto un rallentamento della concorrenza quando un deciso ritorno al passato. Già 13 anni fa, nel 1997 con il decreto Burlando, si era imposto l'obbligo di gara per affidare i servizi delle reti metropolitane, urbane ed extraurbane, sia su gomma che su ferrovia. Il primo stop è arrivato nel 2003, con la legge Buttiglione: si restituì agli enti locali la possibilità di fare affidamenti diretti (cosiddetto in house) alle aziende di loro proprietà. Nel 2004 si tornò alle gare obbligatorie ma poi, nel 2007, ci ha pensato il regolamento europeo 1370 a riportare indietro le lancette della liberalizzazione, reintroducendo l'in house.

Ora, però, sta per scattare l'ora della verità per le regioni, le province e i comuni che ancora non hanno assegnato i servizi con procedure di evidenza pubblica: la data ultima per bandire le gare è fissata al 31 dicembre di quest'anno. Solo chi ha regolamentato l'in house secondo la normativa europea - e svolge quindi sulle proprie aziende

di Tpl un controllo analogo a quello che esercita sull'ufficio anagrafe o sui vigili urbani - e chi ha messo all'asta almeno il 40% del capitale della propria Spa ha un anno in più, fino al 31 dicembre 2011. A tutti gli altri restano poco più di due mesi.

Le regioni ritardatarie tenute a mettersi in regola - ma, ahimè, la riforma non prevede alcuna sanzione per chi non lo fa - sono soprattutto quelle del sud mentre al nord, fatta eccezione per il Veneto, le province autonome di Bolzano e Trento e l'area metropolitana di Torino gli appalti sono stati completati da tempo e si sta programmando il secondo giro di gare. A fare da apripista, all'inizio degli anni Duemila, erano state il Friuli-Venezia Giulia e la Valle d'Aosta.

Ma, approvata la legge, come sempre in Italia, trovato l'inganno con qualche altra legge. La Sicilia, dopo essersi fatta votare dal parlamento nazionale una norma che consente alle regioni a statuto speciale di rinviare l'apertura del mercato fino al 2019 - come prevede il Regolamento Ue - ha prorogato le concessioni per altri cinque anni. La Sardegna l'ha prontamente imitata. Anche la Calabria, che certo non è a statuto speciale, ha provato a usare la stessa via di fuga ma è stata bloccata dal consiglio dei ministri che le ha impugnato la legge.

Quindi restano la Campania, le cui ultime gare sono andate deserte per mancanza di concorrenti, la Puglia - l'Amtab di Bari si sta mettendo al riparo con la ricerca del socio privato -, l'Abruzzo, il Molise e il Lazio, in particolare Roma. Nella capitale il Comune ha affidato con appalto il 20% del servizio - le linee periferiche dei bus - ma

l'80% è ancora in house con la sua azienda Atac, che ha chiuso i conti del 2009 con oltre 90 milioni di perdite e viaggia quest'anno verso un deficit di 130 milioni. Entro l'anno prossimo dovrà scegliere se mettere sul mercato il servizio o, come appare più probabile, utilizzare la gara a doppio oggetto, introdotta con la riforma dei servizi locali. In questo caso ad andare sul mercato non sarebbero solo la rete di bus e metrò ma anche una parte delle azioni.

A tentare questa strada è stata per prima l'Amt di Genova: dopo una prima fase più che positiva - da 30 milioni di perdite l'anno a un piccolo attivo - nel 2009 è tornata in passivo per più di 2 milioni e sta per attuare un piano di risparmio di 15 milioni per il 2011.

A rendere ancora più complicata la situazione sono poi arrivati i tagli alle risorse regionali operati dalla manovra d'estate. Il Veneto, che aveva annunciato i bandi per sei bacini provinciali, si è fermato, in attesa di capire come finirà il duello tra i governatori - che hanno chiesto l'apertura di un tavolo tecnico e il ripristino dei fondi per il Tpl - e il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti. Anche la provincia di Firenze, che aveva pubblicato il bando per il secondo giro di gare, l'ha annullato per lo stesso motivo.

Chissà che a porre termine al calvario della concorrenza non possano essere proprio le modalità di finanziamento del trasporto locale: perché non premiare, con soldi aggiuntivi, le Regioni più promercato?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO DI GENOVA

L'Amt del capoluogo ligure dopo essere passata in attivo partendo da un deficit di 30 milioni è tornata in passivo di 2 milioni

LA COMPLICAZIONE

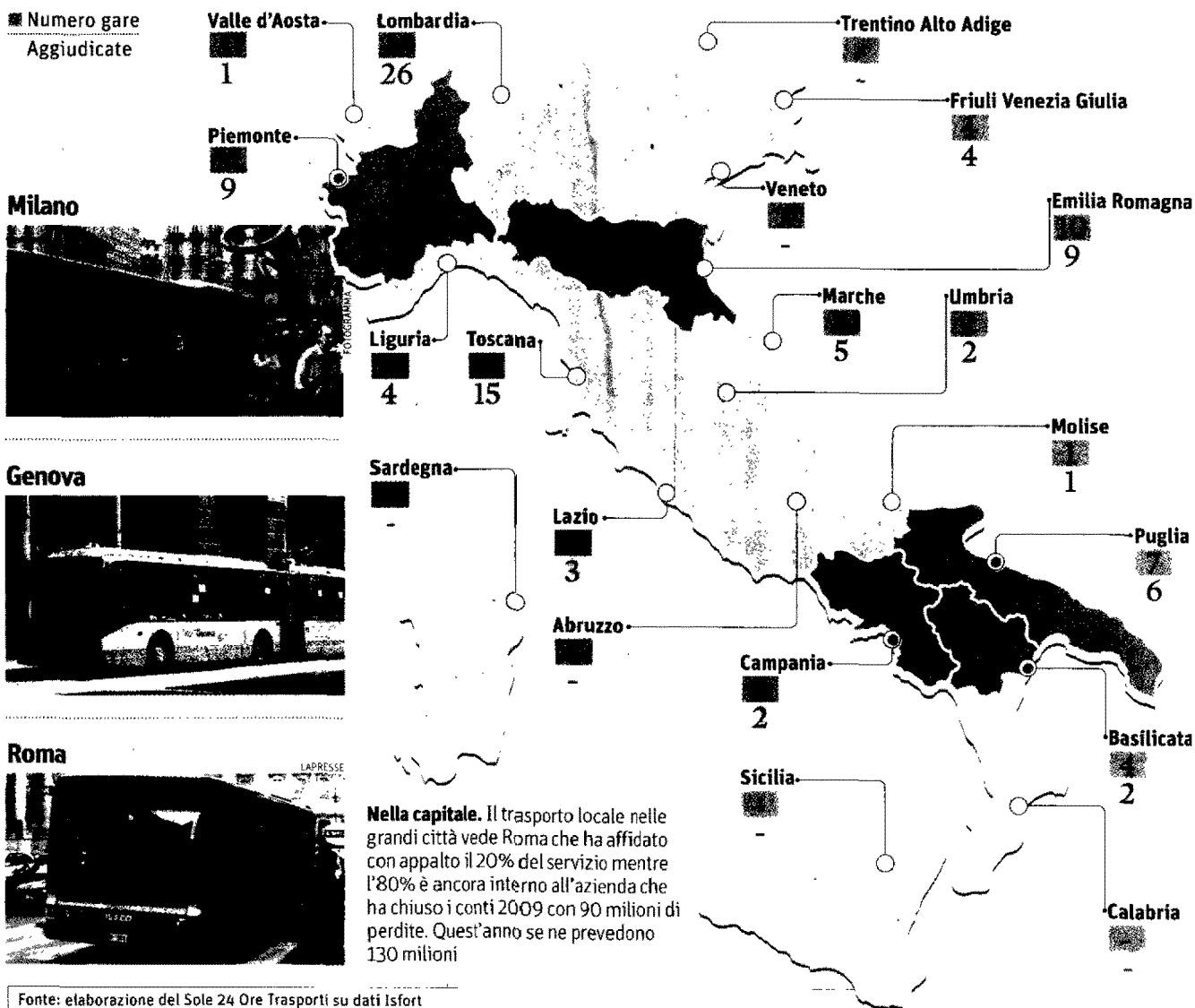
A rendere più difficile la situazione sono arrivati i tagli alle risorse regionali decisi dalla manovra finanziaria d'estate



En plein in 9 regioni

Le gare relative al trasporto pubblico regione per regione. **■** gare tutte aggiudicate; ***** gare non tutte aggiudicate; **□** nessuna gara

■ Numero gare
Aggiudicate



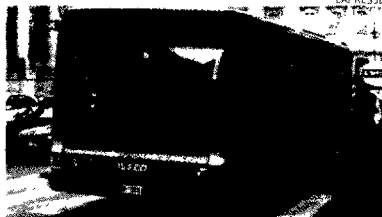
Milano



Genova



Roma



Nella capitale. Il trasporto locale nelle grandi città vede Roma che ha affidato con appalto il 20% del servizio mentre l'80% è ancora interno all'azienda che ha chiuso i conti 2009 con 90 milioni di perdite. Quest'anno se ne prevedono 130 milioni

Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore Trasporti su dati Isfort

Design. Credo E-bone L'eco-bus ha 4 motori a idrogeno

Mila Fiordalisi

Quattro motori elettrici alimentati a idrogeno. Fari a base di lampade led a luce "fredda". Pneumatici a basso coefficiente di rotolamento. Questi gli ingredienti di base della ricetta «Credo E-bone» (nella foto), il concept bus a basso consumo energetico progettato dal designer ungherese Peter Simon. Per la scocca dell'autobus green Simon ha optato per materiali di nuovissima generazio-

ne: in campo compositi polimerici ultraleggeri per la realizzazione della carrozzeria mentre il telaio è stato progettato con tralicci di tubi. Massiccio l'uso del vetro che riveste le pareti per garantire la massima illuminazione naturale. Il Credo E-bone si distingue anche per il design. È il sistema di alimentazione a rappresentare il fiore all'occhiello: i quattro motori elettrici, uno per ogni ruota, consentono di distribuire al meglio la forza motrice.

Il bus è dotato di batterie al litio che ricavano l'energia dalle celle a idrogeno. Per non occupare spazio utile il gruppo energetico è posizionato a livello della copertura. Al momento il Credo E-bone è solo un prototipo: l'industrializzazio-

ne e la commercializzazione sono inevitabilmente legate alla diffusione delle stazioni di ricarica a idrogeno sul territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

