

La Finanziaria, ultimo atto del dicastero di Silvio Berlusconi, conferma la liberalizzazione dei servizi pubblici – Ai porti qualche decina di milioni

Trasporto locale ancora senza soldi

La legge di stabilità approvata in via definitiva da Camera e Senato il 12 novembre ha lasciato a bocca asciutta sia il trasporto pubblico locale che i porti.

Le Regioni confidavano che le norme per la liberalizzazione di bus, tram e metrò sarebbero state accompagnate – come ventilato dal Governo Berlusconi attraverso l'allora ministro Raffaele Fitto – anche da uno stanziamento di un miliardo e mezzo, a copri-

tura dei tagli operati in estate sui fondi che finanziano i treni locali per tutto il 2012. In realtà la liberalizzazione è rimasta ma le risorse non sono entrate. Lasciando le Regioni e Trenitalia – per non parlare dei milioni di pendolari – nel marasma: praticamente a un mese dall'inizio del nuovo anno al momento possono contare su appena 400 milioni dei 2 miliardi necessari.

Lo stesso vale, seppur in maniera più lieve, per i porti: l'attesa

norma che consentiva di finanziare le nuove infrastrutture con l'extragetto dell'Iva è rimasta fuori. Anche se sono comunque state recuperate alcune decine di milioni di euro per gli investimenti.

Trasporto pubblico locale. È la prima emergenza segnalata dal presidente della Conferenza delle Regioni, Vasco Errani, nel porgere gli auguri al nuovo Governo Monti. «Abbiamo di fronte – ha detto anche con riferimento alla mancanza di risorse per coprire i servizi nel 2012 – questioni centrali che vanno affrontate con determinazione. Sono certo che la qualità delle scelte del presidente del Consiglio e dei suoi ministri permetteranno di dare risposte a questo tema particolarmente avvertito dai cittadini, fondando le loro future decisioni sulla leale collaborazione tra istituzioni della Repubblica».

Confermata, invece, all'articolo 4-sexies, la liberalizzazione dei servizi pubblici di rilevanza economica, proprio a partire dai trasporti. Con qualche modifica rispetto alle diverse versioni circolate in bozza. Scompaiono i riferimenti ai costi standard per le compensazioni degli oneri di servizio pubblico, e rimane l'accele-

razione impressa con la previsione «di una piena concorrenza nel mercato» e non più solo della concorrenza regolata per il mercato.

Restano anche le date entro le quali gli Enti locali dovranno bandire le gare per affidare il singolo servizio o anche «una pluralità di servizi» – il 31 marzo 2012 cessano tutti gli affidamenti diretti non conformi alla nuova normativa in materia di in-house, il 30 giugno 2012 le gestioni affidate direttamente a società miste senza gara per il socio, mentre le società miste dove sia stata effettuata la gara a doppio oggetto vanno a scadenza naturale, come le quotate in Borsa, a condizione che la partecipazione pubblica scenda sotto il 40% entro il 30 giugno 2013 e sotto il 30% entro il 31 dicembre 2015 – viene introdotto un ulteriore elemento di garanzia: il prefetto accerta l'attuazione della norma e, in caso di inottemperanza, assegna un termine perentorio, oltre il quale «il Governo esercita il potere sostitutivo».

Confermato per Regioni, Province e Comuni, l'obbligo di verificare sempre, prima di affidare un servizio «in esclusiva», che le condizioni del mercato non ren-

dano possibile «una gestione concorrenziale». E la prevalenza della nuova normativa rispetto a quelle di settore. Si chiarisce che la liberalizzazione riguarda il trasporto pubblico regionale e locale mentre resta escluso il trasporto ferroviario. Per assicurare il miglioramento della qualità di gestione dei servizi, gli enti affidatari sono tenuti a rendere pubblici i dati sul livello di qualità del servizio reso, il prezzo medio per utente e il livello degli investimenti effettuati.

Autorità portuali. Bicchiere mezzo pieno per i porti che, all'articolo 4-octiesdecies «per il solo anno 2012» possono usare, a integrazione delle risorse rinvenienti dalla revoca dei finanziamenti «l'utilizzo del Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'articolo 4, comma 6, Dl 25 marzo 2010». Niente da fare, però, per la norma che per favorire lo sviluppo delle partnership pubblico-privato destinava alla società affidataria della costruzione dell'opera una quota del 25% dell'incremento del gettito Iva. Come contava, per esempio, il porto di Savona, dove Maersk sta costruendo la sua piattaforma container. ■

M. Piv.

© BENEDETTI/STEF. RIPRODOTTA



Se non verranno ridotti i tagli per il 2012 molti bus rischiano di rimanere nelle rimesse