

Trasporto pubblico locale. Gare entro il 31 marzo se non si è in regola

# Dal Veneto alla Sicilia: chi dovrà correre ai ripari

Morena Pivetti  
ROMA.

Se il Governo Monti manterrà le promesse e vigilerà perché le norme delle manovre estive e della legge di Stabilità vengano finalmente rispettate da Comuni, Province e Regioni, il 2012 potrebbe essere l'anno delle gare per i servizi di trasporto pubblico locale. Gare «vere», e non vincenti dagli «incumbenti» - cioè dalle Spa pubbliche che storicamente hanno gestito le reti di bus urbani ed extraurbani -, come è già accaduto all'inizio dagli anni Duemila con la prima ondata di liberalizzazioni imposta dalla legge Burlando.

I primi a dover scendere in campo saranno gli Enti locali che hanno mantenuto gestioni in house e affidamenti diretti al di fuori del Regolamento Ue 1370 che norma il trasporto locale: entro il 31 marzo saranno obbligati a pubblicare i bandi di gara, pena l'essere commissariati e sostituiti dai prefetti. Ma ancor prima dovranno aver approvato la delibera quadro che motivi perché non è possibile adottare un sistema pienamente concorrenziale (la concorrenza nel mercato) ma è invece necessario optare per l'attribuzione di diritti di esclusiva (concorrenza per il mercato) tramite asta pubblica. Toccherà poi, data ultima il 30 giugno, a chi ha costituito Spa pubblico-privato non conformi, ovvero senza selezione pubblica del socio.

Le Regioni dove il processo di liberalizzazione non è mai partito sono Veneto, Lazio, Campania, Calabria, Sardegna e Sicilia, e le Province autonome di Trento e Bolzano. In altre Regioni,

quelle che tra il 2002 e il 2004 avevano favorito un processo di gare pubbliche con leggi ad hoc, nel 2012 comincerà la seconda tornata: tra queste la Lombardia, la Toscana e l'Emilia Romagna.

## Aggregazioni tramite gara

A guidare i processi di aggregazione tra le imprese attraverso le gare per i servizi di trasporto pubblico locale sono l'Emilia Romagna e la Toscana che progettano l'appalto unico per tutti i treni dei pendolari (la prima) e l'appalto unico per tutte le reti di bus urbane ed extraurbane (la seconda). Anche la Lombardia con la nuova legge in discussione in Commissione, più che dimezza il numero delle gare. L'Emilia Romagna, che già nel 2008 era stata l'unica Regione ad affidare con asta pubblica l'intero servizio di trasporto ferroviario regionale, ha scelto ancora in solitaria la via della concorrenza e si prepara a pubblicare il nuovo bando entro

giugno 2012. La stazione appaltante sarà Fer Infrastruttura, la nuova Spa proprietaria dei binari regionali scorporata dalla società dei servizi che, insieme a Trenitalia, vinse l'appalto nel 2008. Anche la Toscana lavora alla gara unica regionale, ma per i servizi su gomma. Il 23 dicembre ha pubblicato sulla Gue il preavviso di asta, che sarà precisato con il bando in uscita entro marzo: si tratta di 80 milioni di bus/km l'anno per complessivi 160 milioni di euro, che possono aumentare se Comuni e Province decideranno di aggiungere finanziamenti propri. La gara unica costringerà le imprese della Toscana ad aggregarsi e a costituire un unico soggetto pubbli-

co-privato, visto che nessuna, da sola, ha i requisiti che verranno richiesti dal bando. Alla gara unica regionale per i bus pensano anche il Friuli e la Liguria e probabilmente l'Umbria. Ma è tutto da dimostrare che la regione, almeno per la gomma, sia il bacino di traffico più congruo e più efficiente.

## Aggregazione tra imprese

Fallita la grande operazione MiTo, e cioè la fusione tra l'Atm di Milano e il Gtt di Torino, le due principali aziende di trasporto pubblico locale del Nord Italia, il testimone delle aggregazioni è passato all'Italia centrale. Ora all'estate del processo di costruzione di soggetti imprenditoriali dalle spalle più robuste ci sono

l'Emilia Romagna, l'Umbria, la Toscana e l'Abruzzo, con un'appendice al Sud, a Napoli. A vanificare la volontà degli allora sindaci Letizia Moratti e Sergio Chiamparino di creare un'impresa in grado di reggere la competizione europea fu l'incapacità di trovare un accordo sulla governance, ovvero sulle quote di controllo: troppo recente e cocente la delusione dei torinesi per l'esito della fusione tra Banca Intesa e San Paolo. Mentre l'annunciata aggregazione lombarda tra l'Atm, sempre in gioco, l'Atb di Bergamo e Brescia Mobilità naufragò per l'avvicendamento dei sindaci. È andata in porto a maggio del 2011, invece, la fusione tra Trenitalia e le Ferrovie Nord Milano di proprietà della Regione Lombardia. È nata così Trenord, che ora gestisce tutti i treni dei pendolari lombardi. Tornando ai bus se tutto tace al Nord, c'è un gran fervere di attività al Centro.

In Emilia Romagna le Spa pubbliche che si sono riunite in tre poli: dal 1° gennaio 2012 partirà Seta, che aggrega Tempi di Piacenza, Act di Reggio Emilia e Atcm di Modena, mentre dal 1° febbraio saranno operative l'azienda unica integrata tra l'Atc di Bologna (che a sua volta aveva incorporato Acft di Ferrara) e la Fer, l'azienda ferroviaria della Regione, e Start Romagna, che riunisce Atm Ravenna, Tram Rimini e Atr Forlì. Da sola resta Tep Parma, che ha visto andare deserta la gara a doppio oggetto, per servizio e socio. In Toscana sono da tempo nati due raggruppamenti: la Ctt, Compagnia Toscana Trasporti, tra le aziende di Prato, Pistoia, Livorno, Lucca e Massa, che svolge attività di service ma non ha assorbito i rami operativi, e la Tiemme, Toscana Mobilità, che ha fuso le Spa di Arezzo, Grosseto, Siena e Piombino. Dal 1° dicembre 2010 è operativa in Umbria l'azienda unica integrata gomma-ferro Umbria Mobilità: è composta da Apm Perugia, Atc Terni, Ssit Spoleto e Fcu, Ferrovia Centrale Umbra. Oltre a bus e treni gestisce anche la navigazione sul lago Trasimeno, il minimetrometro di Perugia e scale mobili e ascensori. Anche l'Abruzzo ha deliberato la fusione delle aziende pubbliche in un solo soggetto che comprenderà Arpa Chieti, Gtm Pescara e la Ferrovia Sangritana. In Campania l'assessore alla Mobilità di Napoli, Anna Donati, appena insediata ha fatto votare dal Consiglio comunale l'integrazione in una sola Spa di Anm, Metronapoli e Napolipark per migliorare il rapporto costi/ricavi, efficientare la rete e abbassare l'evasione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## DUE VELOCITÀ

### In ritardo

Le Regioni dove il processo di liberalizzazione non è mai partito sono Veneto, Lazio, Campania, Calabria, Sardegna e Sicilia, e le Province autonome di Trento e Bolzano

### Fase due

In altre Regioni, quelle che tra il 2002 e il 2004 avevano favorito un processo di gare pubbliche con leggi ad hoc, nel 2012 comincerà la seconda tornata: tra queste la Lombardia, la Toscana e l'Emilia Romagna