

Trasporti pubblici. Le Regioni si stanno preparando alle gare anche se ovunque s'incontrano resistenze

Servizi locali, riforma in salita

Molte aree difendono lo status quo, prolungando gli affidamenti diretti

Sara Monaci
MILANO

La riforma del trasporto pubblico locale (tpl) su gomma prosegue in ordine sparso. Le Regioni si stanno preparando alle gare, alla riorganizzazione degli ambiti territoriali per la gestione del servizio e ad una possibile integrazione con il servizio ferroviario in modo confuso. Qualche territorio - la maggior parte - cerca di salvaguardare lo status quo, prolungando il più possibile gli affidamenti diretti alle società pubbliche locali e mantenendo i bacini su scala provinciale (il Lazio è l'esempio più emblematico). Altri stanno cercando un compromesso tra l'esistente e lo spirito della riforma nazionale (come la Lombardia); altri ancora - una minoranza - tentano un salto in avanti, riducendo al minimo gli ambiti territoriali per stimolare l'aggregazione tra aziende locali, riducendo il nanismo imprenditoriale e dare vita ad un servizio più efficiente (come la Toscana e l'Emilia Romagna).

IN ORDINE SPARSO

Solo pochi enti cercano di ridurre al minimo gli ambiti territoriali per favorire l'aggregazione tra gli operatori

I TEMPI

Il governo con il decreto salva-Italia ha fissato nuove scadenze: la riorganizzazione dovrà avvenire entro il 30 giugno 2012

La riforma nazionale sul trasporto pubblico su gomma fa parte del cosiddetto decreto Salva-Italia, e ha due obiettivi fondamentali: stimolare la concorrenza, in osservanza anche delle norme europee; favorire l'aggregazione tra piccole imprese pubbliche, che possono così diventare più efficienti e competitive con i gruppi stranieri, pronti a venire in Italia. Inoltre la norma punta anche al miglioramento gestionale delle aziende, considerando che le risorse pubbliche si stanno progressivamente assottigliando. Nel 2012 lo Stato girerà alle Regioni per gomma e ferro 1,6 miliardi complessivi, mentre i trasferimenti storici arrivavano a 2,1 miliardi.

La normativa sul trasporto su gomma ha avuto corsi e ricorsi piuttosto complicati; oggi il governo Monti ha dato un nuovo impulso alla materia fissando nuove scadenze. Riassumendo: l'articolo 3 bis del decreto dà alle Regioni il compito di ridisegnare gli ambiti territoriali ottimali, ovvero i bacini che avranno un solo operatore

(solitamente sono le aree provinciali); definire quale soggetto farà da stazione appaltante e infine bandire le gare. Viene inoltre stabilito che la riorganizzazione dovrà avvenire entro il 30 giugno 2012, altrimenti interverrà il governo sui territori inadempienti.

Più precisamente, il decreto legge 138 del 2011 già stabiliva le modalità gestionali per i servizi pubblici, individuando i tre modelli noti: la gara, l'affidamento a società mista, l'in-house. Quest'ultima tipologia è stata però limitata ai soli servizi con un valore economico inferiore ai 200mila euro, e quindi di fatto esclude il trasporto pubblico locale. Intanto, in attesa delle gare, gli affidamenti diretti ancora in essere possono proseguire fino al 31 dicembre 2012.

In Italia le esperienze più interessanti in questi mesi di cambiamento sono quelle della Toscana e dell'Emilia Romagna, che prima di altre Regioni stanno interpretando lo spirito della norma. In Toscana, in particolare, il bacino è uno

solo, e ci sarà quindi una sola gara regionale per il trasporto su gomma. Rimane da risolvere il nodo del Comune di Firenze, che ancora deve dare la delega alla Regione Toscana per rientrare nell'ambito unico, ma sembra che le cose si stiano risolvendo.

L'Emilia Romagna sta attraversando una fase di transizione, tra bacini che si sono già accorpati, riducendosi a tre, e aspettative di poter fare, nel 2014, un'unica gara ferro-gomma, mettendo cioè insieme le ferrovie con gli autobus delle imprese locali.

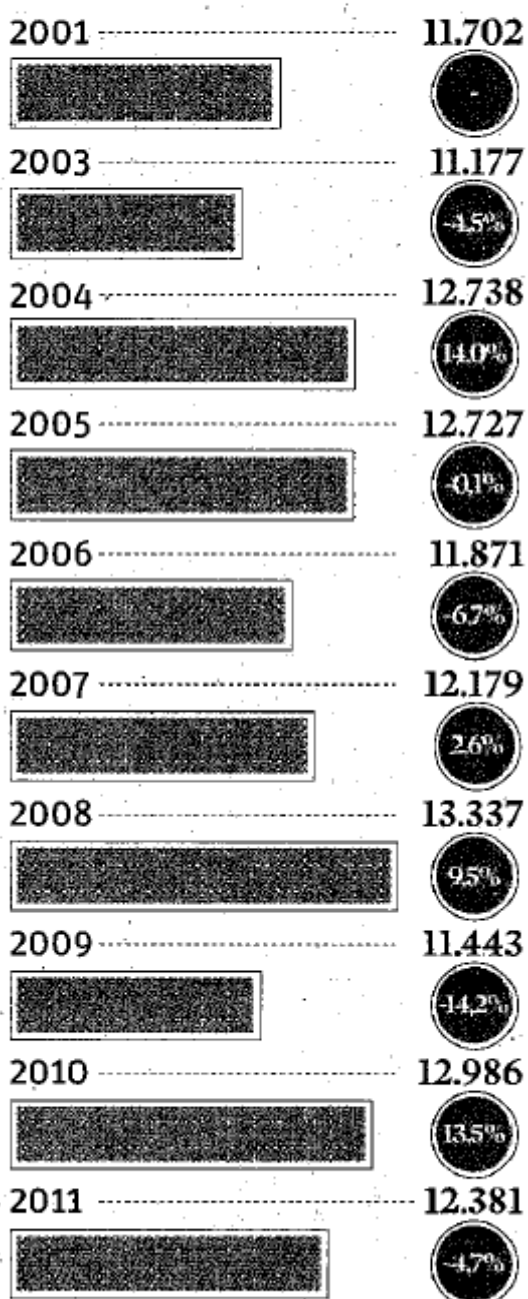
La Lombardia invece sta elaborando una nuova legge. La nuova norma prevede di passare da 22 a 7 bacini: una riduzione drastica, ma che ancora non va nella direzione di un'unica area che davvero spinga verso l'aggregazione aziendale. Anche in Piemonte la situazione è ancora in una fase di transizione confusa. Il Tpl è in regime di affidamento diretto, mentre le gare erano state tentate sul ferro, con lo spezzettamento in 4 aree del territorio regionale. Poi però il tentativo si è bloccato prima ancora di nascere.





Mezzi pubblici

Spostamenti in un giorno ferialo medio. Valori in migliaia e variazione percentuale



Fonte: Isfort, Audimob