

**Liberalizzazioni.** A dodici anni dal varo si profila una rimodulazione radicale del sistema di gestione dei servizi

# La riforma incompiuta

## Con la nuova normativa in discussione alla Camera si tornerà agli affidamenti diretti alle società di proprietà pubblica

**Morena Pivetti**

Concorrenza, addio. Per i treni dei pendolari, per i bus, i tram e le metropolitane si torna all'affidamento diretto a Trenitalia e alle Spa pubbliche di proprietà di Comuni, Province e Regioni. Addio anche a una maggiore efficienza delle imprese, a una migliore gestione dei costi e dei ricavi, all'attenzione al cliente e alla qualità del servizio. Tanto, per chi deve spostarsi con i mezzi pubblici, la minestra quella sarà, alternative non ce ne sono. Se non l'automobile.

Aspazzare via le carte in tavola e a darne di nuove, anzi di molto antiche visto che si spostano indietro le lancette di 12 anni, a prima del 1997 e della legge 422, ci pensa il disegno di legge 1195 approvato in questi giorni al Senato e ora di ritorno alla Camera dei deputati.

Oltre ad occuparsi di sviluppo e internazionalizzazione delle imprese e di energia come vuole il titolo, con l'articolo 33 - frutto di un emendamento dei senatori del Popolo della Libertà Cesare Cursi e Sergio Vetrella - non solo riordina il sistema ferroviario in senso restrittivo della concorrenza ma cancella di fatto anche la legge che regola e liberalizza il trasporto pubblico locale.

La riforma varata nel 1997, in forte anticipo sul quadro normativo europeo, stabiliva l'obbligo di gara per l'affidamento della gestione sia delle reti urbane ed extraurbane su gomma che dei treni regionali. Di proroga in proroga il termine ultimo per le aste

è diventato il 31 dicembre 2007 per i servizi pendolari di Trenitalia e il 31 dicembre 2010 per le linee di autobus.

Pur rimasta in larga misura sulla carta - nelle Regioni dove le gare sono state fatte hanno vinto quasi ovunque gli operatori "incumbent" mentre in quasi tutte quelle del Sud non si è mosso nulla -, la sola «paura» della liberalizzazione aveva indotto le aziende pubbliche a recuperare efficienza ed efficacia e a mettere sotto controllo i costi. Ora questa spinta virtuosa viene meno e l'Italia, dopo aver fatto da battistrada in Europa - almeno sotto il profilo normativo - si ritira nelle retrovie recependo la parte più arretrata del Regolamento Ue 1370 del 2007,

quell'articolo 5 che rende possibile, in deroga alle procedure di evidenza pubblica, anche l'affidamento diretto e l'in house. Senza che ce ne fosse obbligo alcuno: il Regolamento lascia liberi gli Stati di mantenere leggi più pro-concorrenza, come hanno fatto la Gran Bretagna, i Paesi del Nord Europa, l'Olanda, il Belgio e la Germania.

Il «capitalismo municipale» si riappropria saldamente di bus, tram, metrò e treni regionali e soprattutto di tante poltrone da coprire e nomine da fare. Già si ipotizza anche l'uscita dei trasporti dall'articolo 23 bis del decreto legge 112/2008 che regola i servizi pubblici locali. Via quindi il vaglio dell'Antitrust sulla

congruità dell'in house richiesto da Comuni e Province, via ogni

freno. Resterebbe solo il Regolamento Ue, che pure alcuni paletti li pianta: solo a un'azienda con cui abbia un rapporto analogo a quello con i propri uffici un Comune può affidare i servizi in house. Non certo a una Spa. Ma non mancheranno le furbizie per abatterli.

Se il Tpl italiano fosse all'avanguardia, di qualità, efficiente e costasse poco alle tasche dei contribuenti, ovvero se nelle città italiane i bus fossero puntuali, puliti, confortevoli, veloci e frequenti la disputa sulla concorrenza potrebbe essere di mero principio. Ma non è così: secondo l'istantanea scattata da Axteria - l'advisor industriale per la fusione dell'azienda di Milano, l'Atm, e con quella di Torino, il Gtt - nel contesto europeo l'Italia presenta i peggiori indicatori, sia

di struttura che di performance.

L'Ebidta è del 6,5%, contro il 10% medio di Regno Unito, Germania, Francia, Svezia, Olanda e Belgio (-35%), la copertura dei costi si ferma al 31% rispetto al 52% (-39%), il costo operativo sale fino a 3,5 euro a chilometro contro 2,7 euro (+37%) e i contributi pubblici per chilometro arrivano a 2,2 euro invece di 1,4 (+57%). Il grado di concentrazione delle imprese è misero: le prime cinque aziende italiane coprono il 27% del mercato rispetto a una media europea del 64%. E si potrebbe continuare.

Quanto a Trenitalia il combinato disposto del decreto incentivato e della legge 1195 le garantisce 6 anni di contratto minimo

con le Regioni rinnovabili per altri 6. In pratica, per 12 anni i treni locali andranno in monopolio all'azienda del gruppo Fs. Il Piemonte, che aveva pronto il bando, ha fatto una precipitosa marcia indietro e come Campania, Friuli e Puglia tornerà a firmare con la spa pubblica.

Presto, se la legge 1195 avrà il via libera dalla Camera, anche i treni a media e lunga percorrenza, il cosiddetto «servizio universale», verranno blindati a favore di Trenitalia. Il comma 2 dell'articolo 33 introduce «limitazioni» ad eventuali altri operatori e impone un «indennizzo» a Fs a carico dei concorrenti. Un'azienda privata o straniera che volesse far correre i propri treni su collegamenti nazionali, oltre a coprire interamente i costi senza sussidi pubblici sarebbe costretta anche a pagare una compensazione.

«È un ribaltamento dei principi dell'economia - commenta Giuseppe Sciarrone, Ad di Ntv, concorrente di Trenitalia nell'Alta velocità -. Un'impresa che vuol fare un servizio in regime di mercato, senza sovvenzioni, non può farlo perché quel servizio è sovvenzionato. Per di più in un periodo di ristrettezze della spesa pubblica». «Il servizio universale si può sussidiare - insiste il presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà, che sta preparando una segnalazione - ma il sussidio va messo a gara: vince chi chiede la compensazione minore a fronte del servizio migliore». Di gare, però, nei prossimi anni, sarà raro vederne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

