

# Trasporto locale, è finita la pacchia

*L'Unione europea proibisce i servizi in house oltre i 200 mila euro*

DI SERGIO LUCIANO



FILT CGIL

aziende municipalizzate di trasporti urbani) appalti o servizi superiori ai 200 mila euro. Significa, in pratica, che le 600 società che in Italia operano nel settore (quasi tutte in perdita e quasi tutte controllate dagli enti locali di cui sono fornitrici) dovranno mettersi in gara con i privati.

Sul nuovo regime vigilerà l'Autorità dei Trasporti, non ancora operativa, a presiedere la quale il governo ha già designato **Mario Sebastiani**, docente di Economia Politica all'Università di Tor Vergata, nomina che però non ha ancora ricevuto il parere delle commissioni competenti di Camera e Senato (non vincolante, ma allora perché attenderlo?).

Qualcuno ha cominciato a mettersi in regola. È di quattro giorni fa la pubblicazione del bando di gara della Regione Toscana sulla Gazzetta ufficiale europea: chi vorrà contrastare il passo alle 24 aziende che già si dividono il mercato, dovrà presentare domanda entro il 31 ottobre. Ma c'è da attendersi una pioggia di offerte o un fuggi-fuggi? Non è facile dirlo.

La liberalizzazione del Trasporto pubblico locale è un processo avviato, teoricamente, nel 1997 dall'allora governo D'Alema, ma finora gli effetti sono stati scarsi: l'unico apprezzabile è stato la nascita di Trenord in Lombardia, la società mista 50-50 tra il Gruppo Ferrovie Nord Milano (controllato dalla Regione Lombar-

dia ma quotato in Borsa, è in attivo) e Trenitalia. Ma la Lombardia è un modello inarrivabile per molte altre aree del Paese: «Le liberalizzazioni sono possibili e positive nel caso in cui si tratti di aprire alla concorrenza un settore nel quale il monopolista genera extra-profitti», spiega **Pietro Spirito**, direttore centrale dell'Atac di Roma per le strategie in un suo articolo su *Lavoce.info*, ma non «quando si intende fare altrettanto in un settore in strutturale perdita economica, nonostante i corrispettivi pubblici derivanti dai contratti di servizio».

Prima, bisognerebbe che le imprese si ristrutturassero, si concentrassero, tagliassero prebende e poltrone. E invece «si sono così cementate le coalizioni di resistenza alla innovazione, formate da un reticolo di mondo sindacale, sistema dei fornitori, tessuto politico municipale interessato a perpetuare un controllo politico e non manageriale sulle imprese». È da questo quadro che nasce lo sciopero del 2 ottobre.

Che stavolta il governo pensi di «farlo sul serio» nella riforma del trasporto pubblico locale, lo conferma lo sciopero indetto per il 2 ottobre, congiuntamente, sia dai sindacati confederali che dagli autonomi: hanno paura che i tagli alla finanza di comuni e regioni e il progetto di riorganizzazione annunciato dal ministro **Corrado Passera** si facciano sul serio e si risolvano in una stagione di licenziamenti. E per questo alzano le barricate.

Ma cos'ha fatto il governo di **Mario Monti**, per suscitare questa reazione?

Per ora, nient'altro che riprendere un filo interrotto più o meno un anno fa ma reso obbligatorio dalle norme europee: ha stabilito (in linea con le direttive di Bruxelles e con una sentenza della Corte Costituzionale del 17 luglio scorso) che dal 2013 non sarà più possibile affidare alle società «in house» (cioè alle vecchie