

La riforma dei servizi pubblici locali - Si torna alle gare per il Tpl. Ma senza le ferrovie regionali. Il provvedimento sceglie il sistema degli appalti pubblici limitando il ricorso agli affidamenti diretti, tutti in scadenza entro il 2012

Fuori il trasporto ferroviario regionale dalla riforma dei servizi pubblici locali. Liberalizzazione in arrivo solo per il trasporto locale su gomma. La novità è spuntata nella revisione del testo dell'articolo 15 del decreto legge anti-infrastrutture affrontata per la seconda volta dal Consiglio dei ministri nella seduta del 18 settembre. La volontà politica, ribadita anche dal ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, è quella di escludere il settore ferroviario dalla stagione delle gare, preservando l'impianto basato su contratti di 6 anni (più sei) che Trenitalia ha appena firmato con le Regioni. In questo modo, i treni locali continueranno a seguire la legislazione di settore che permette anche gli affidamenti diretti, senza escludere però le gare. L'articolo 15 del DL, che dovrebbe approdare in Gazzetta ufficiale mentre questo giornale sarà in stampa, supera le normative di settore, aprendo per i trasporti locali su gomma la stagione delle gare. In particolare viene sciolto il nodo della gara a doppio oggetto: sarà possibile il ricorso a una sola asta pubblica per l'affidamento dei servizi e la selezione del socio, al quale saranno attribuiti compiti operativi e «una partecipazione non inferiore al 40 per cento». Prevista anche la possibilità di affidamenti in-house a favore di «società a capitale interamente pubblico partecipata dall'ente locale», ma come soluzione per situazioni eccezionali. Le amministrazioni, infatti, dovranno rendere pubblica la decisione dimostrando la presenza di «peculiarità caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, che non permettono un efficace e utile ricorso al mercato». Rimane anche il parere dell'Antitrust che dovrà essere richiesto dai Comuni che decideranno per l'in-house. Seppure non vincolante, il parere sarà comunque un segnale che dovrà arrivare entro 60 giorni dall'invio. L'Antitrust potrà stabilire una soglia minima sotto la quale non è necessario il parere. Definito anche il periodo transitorio. Le prime a decadere, entro il 31 dicembre 2010, saranno le concessioni dirette. Le gestioni in house attive alla data del 22 agosto 2008 cesseranno definitivamente entro il 31 dicembre 2011, come pure le gestioni affidate con gara, ma non in linea con i principi definiti nel decreto legge. Ora spetterà al regolamento attuativo, da emanare entro il prossimo 31 dicembre, definire gli ulteriori passaggi di armonizzazione con la normativa di settore. Il principale riferimento è al regolamento Uè 1371 che entra in vigore il prossimo 3 dicembre, ma che è stato anticipato dall'articolo 61 della legge 99/2009 che ha introdotto possibilità molto ampie di ricorrere all'in-house per le gestioni del Tpl (si veda anche Trasporti 14/2009). È in salita la strada che il provvedimento dovrà percorrere in Parlamento. In particolare, è la Lega Nord a non essere in linea con la stessa maggioranza. «Noi siamo sempre stati per la tutela delle gestioni pubbliche dei servizi pubblici locali - afferma Alessandro Montagnoli, membro della commissione Trasporti della Camera -. La completa liberalizzazione non ci convince per niente. Durante il dibattito parlamentare ci smarcheremo sicuramente, anche se ci sono in corso degli accordi di maggioranza. Comunque l'idea è che le gestioni che funzionano rimangono in capo agli enti locali. Solo al Sud ci sono le gestioni disastrose. Non ci piace neanche la soglia minima nella gara a doppio oggetto: ci sembra un grosso regalo alle lobby». Al confronto, l'opposizione sembra più conciliante. «Noi siamo favorevoli all'apertura del mercato - dice l'onorevole Silvia Velo (Pd) - ma non vogliamo che si regali il bene pubblico. Quindi, non ci piace l'imposizione del paletto del 40% per la gara a doppio oggetto». In linea l'altro ramo del Parlamento. «Con nostra grande sorpresa - interviene il senatore Marco Filippi (Pd) - il testo è apprezzabile: c'è l'attenzione alle piccole realtà dove l'in-house è l'unica soluzione, anche i regimi transitori sono una buona sfida. La gara a doppio oggetto è buona: un'azienda si può svendere anche cedendo il 30

per cento». Chiaramente in linea con i principi del testo il Pdl. «Siamo molto favorevoli alle liberalizzazioni - afferma Mario Valducci, presidente della commissione Trasporti della Camera -. Nel trasporto pubblico i Comuni devono fare da garanti non da gestori».

