



**Data:** 07/10/2009

**Testata giornalistica:** Il Sole 24ore Trasporti

## **La riforma dei servizi pubblici locali - Roma e Milano, si cambia. L'in house capitolino sarà rivisto. Le due metropoli potrebbero essere presto toccate dagli effetti delle nuove regole**

La Moratti dovrà accelerare l'asta. Plaudono le aziende pubbliche: «Quadro coerente» Più scettiche quelle private

Si apre il mercato del trasporto pubblico locale. Tra il 2010 e il 2011 interi pezzi di Tpl italiano «rischiano» di andare a gara, sempre che non sopraggiunga una modifica o un rinvio dell'ultim'ora. Stando al testo licenziato dal Consiglio dei ministri il 18 settembre, nei prossimi due anni, si potrebbe assistere alla liberalizzazione, e contemporaneamente alla parziale privatizzazione (grazie alle gare a doppio oggetto), dei servizi di Tpl. L'in house di Roma dovrà necessariamente essere rivisto entro il 31 dicembre 2011. Il Campidoglio dovrà decidere come procedere, ma sembra già molto difficile dimostrare l'inefficacia del ricorso al mercato nella Capitale. Inoltre, un ulteriore affidamento in house starebbe a significare l'esclusione dalle altre gare italiane delle aziende capitoline e l'inclusione dei loro bilanci nel perimetro del patto di stabilità comunale. A Milano, se il Comune non procederà a chiudere la gara aperta da tempo (con la sola offerta di Atm), l'attuale concessione ad Atm scadrà il 31 dicembre 2010. Inoltre, non è detto che la gara milanese risulti in linea con le indicazioni dell'articolo 15 del DI: in questo caso andrebbe rifatta entro la fine del 2011. Questo solo per citare i due casi più rilevanti. Ma le aziende sono pronte? «La situazione è a macchia di leopardo - ammette Marcello Panettoni, presidente di Asstra - , Ma la gara a doppio oggetto servirà proprio per le realtà con maggiori difficoltà». Le aziende pubbliche hanno accolto favorevolmente la riforma. «Per la prima volta spiega Panettoni - si va a formare un quadro normativo coerente e chiaro che tende ad affermare la competizione come la linea principale da seguire, chiarisce i periodi transitori e recepisce il meccanismo della gara a doppio oggetto che apre una competizione ancora maggiore. Rimane la perplessità per il settore ferroviario, ma il senso del realismo ci dice che non si poteva fare altrimenti». Più scettiche le aziende private di trasporto locale che invocano ulteriore chiarezza. «La liberalizzazione è ancora lo strumento principale - dice Giuseppe Vinella, presidente di Anav - ma l'in house non andrà in pensione. Sembra un processo inequivocabile, ma così appariva anche il Dlgs n. 422 nel 1997, poi rimasto nel cassetto, scarsamente attuato. Ora sembrerebbe che il 2010 possa essere l'anno delle gare. Sarà così? Il regolamento attuativo dovrà dare maggiori chiarimenti anche in base al recepimento del regolamento Uè che invece protrae fino al 2019 il periodo transitorio». Promuove complessivamente la riforma Marco Piuri, amministratore delegato di Arriva Italia, la divisione italiana di uno dei maggiori colossi europei privati del Tpl, attivo in particolare in Friuli Venezia Giulia, Lombardia e Piemonte. «Ci piacerebbe pensare di essere arrivati a un quadro normativo stabile - dice Piuri che è molto importante per pianificare e verificare gli investimenti. Effettivamente questo provvedimento chiarisce delle ambiguità precedenti. In particolare, la gara a doppio oggetto è un'ipotesi interessante alla quale le realtà pubbliche urbane guarderanno. È un compromesso intelligente in una situazione che vede ancora delle criticità». Quali sono i piani di Arriva Italia per il futuro? «L'Italia per il gruppo rappresenta il terzo mercato europeo in termini di volume - risponde Piuri - quindi continueremo a scommetterci». Più critica Ratp, il colosso del Tpl controllato dal ministero delle Finanze francese, reduce tra l'altro di una gara a doppio oggetto in Italia: ha acquisito recentemente il 49% del TAtcm di Modena. «Per noi con questo nuovo decreto legge non cambia nulla - interviene Bruno Lombardi, rappresentante legale del gruppo in Italia - per due motivi. In primis, un'azienda straniera si fa una domanda: il 40% per quanto tempo? Molto dipende dalla durata della gara, quindi da come verranno scritti i bandi. Il secondo punto invece riguarda la gestione. Il concetto di gestione può essere molto discutibile. Se l'amministratore delegato può scegliere i propri dirigenti, fare investimenti

e prendere decisioni è bene. Ma se tutto questo viene ostacolato, allora avere la gestione non serve a nulla».

