

Privati senza spazio sul bus. In Liguria la giunta Burlando punta alla creazione di un gestore unico. Sei controllate pubbliche ben salde alla guida della mobilità su gomma

Poche prospettive per gli eventuali privati desiderosi di investire nel trasporto pubblico locale (Tpl) in Liguria. Se sul fronte ferro non c'è storia, i giochi sono pressoché chiusi pure su gomma: presidiano il quadro i bus di sei aziende, tutte a controllo pubblico, che in altrettanti bacini muovono oltre 207 milioni di passeggeri l'anno. L'idea del legislatore regionale è, semmai, di stimolare le aggregazioni, tentando la difficile scommessa del gestore unico sull'intero arco ligure. Le stesse imprese coltivano l'ipotesi consortile e si colgono fermenti di accorpamento. La tentazione degli affidamenti in house rimane comunque forte. In tal senso il quadro appare a un tempo farraginoso e fluido. In base alla legge ligure di riferimento sul Tpl (Lr 31/98, che recepì legge Bassanini e Dlgs n. 422/97), due delle sei aziende, Atp che serve la provincia di Genova e Sar nell'Albenganese, le uniche senza gare in pedigree, hanno il contratto di servizio in scadenza il prossimo 31 dicembre. La big del quadro, la ex municipalizzata genovese Amt, che nel 2005 aveva aperto ai francesi di Transdev (41%), ha un contratto in scadenza a fine 2011 (prorogabili di tre anni). L'imperiese Riviera trasporti sarà titolare del servizio fino al 2010, la savonese Acts Linea fino al 2012. La spezzina Atc, da poco scissa in una holding e in una società di gestione, Atc Esercizio (operativa dallo scorso 1° ottobre), si è appena riconfermata come player locale: per sei anni il bacino, dopo una tormentata gara avviata addirittura nel 2002 (Tar, poi Consiglio di Stato), è stato infine affidato alla originale vincitrice, un'Ati completamente pubblica capeggiata dalla stessa Atc (83%), in cordata con altre 11 società di Tpl di varie città italiane, un business da 20 milioni l'anno. Norme in evoluzione. La Giunta regionale ha di recente licenziato un disegno di legge di riforma dello scenario (Ddl 490 del 25 settembre), che però non necessariamente approderà in Aula prima delle urne primaverili. «L'obiettivo è di arrivare entro il 2015 - sintetizza Enrico Vesco, assessore regionale ai Trasporti - al bacino unico, per motivi di efficienza e costi, stante la complessiva scarsità di risorse. In fatto di affidamenti, comunque, penso che un buon accordo in house sia meglio di molte gare». Già calendarizzato, invece, l'iter per il Programma triennale 2009-2011 dei servizi pubblici locali, la mamma di tutte le fonti in termini di risorse: stanzia 256 milioni annui sulla partita della mobilità, in particolare su gomma (quasi 135 milioni) e ferro (quasi 94 milioni). Ne attendono il via libera gli attori imprenditoriali dello scenario, convocati ieri in Regione per un approfondimento sulla bozza di riforma. Il modello di governance che emerge è legato a un'Agenzia regionale, un nuovo ente strumentale che regoli il sistema guidandone il cambiamento. «Un limite costante di tutte le vicende del Tpl - ragiona Enrico Sassi, responsabile della commissione Trasporti di Confservizi Liguria, presidente di Atc - è che si agitano gli scenari come se la proprietà delle società fosse un limbo. Gli azionisti, invece, sono i territori. O li si coinvolge, oppure ogni azione risulta senza costrutto, un mero calcio avanti. Circa la questione gare o affidamenti diretti, poi, è un fenomeno analogo ai cicli "vichiani": continui corsi e ricorsi del principio prevalente».