

Servizi, il mercato può attendere

di Andrea Boitani

In molti pensano che la crisi economica abbia finalmente fatto giustizia dell'inutile mito delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni. In Italia il ritorno dei monopoli, delle regole anticoncorrenziali, riguardano settori che poco hanno a che fare con la crisi. Il ritorno o la permanenza dei monopoli pubblici e privati, nonché l'espansione delle s.p.a controllate dagli enti locali riguardano settori che poco hanno a che fare con la crisi e con i gravi difetti dei mercati finanziari e della loro regolazione negli anni della deprecata "ubriacatura liberista". È stata invece colta la palla al balzo per rallentare i processi avviati, o addirittura per tornare indietro ove possibile, in settori come le assicurazioni, le parafarmacie, le professioni liberali, i servizi idrici e i trasporti. Qualche esempio relativo al comparto dei trasporti può aiutare il lettore a cogliere il senso di quanto sta accadendo. Uno dei primi atti del nuovo governo (L. 133/2008) è stato un abbozzo di riforma generale dei servizi pubblici locali, che elevava (con qualche deroga) la gara pubblica a metodo ordinario per l'affidamento di tutti i servizi di rilevanza economica, a partire dal 1 gennaio 2011. Ad oggi, il governo non ha emanato i decreti attuativi di quella legge, nonostante i termini siano scaduti da un pezzo. In compenso sono state approvate un paio di piccole norme che stravolgono completamente il senso della legge per quanto riguarda i trasporti ferroviari regionali.

Da un lato si è portata la durata dei contratti di servizio ferroviario stipulati dalle regioni con Trenitalia o con qualunque altro operatore da un massimo di 9 anni ad un minimo di 6, rinnovabili per altri 6. Il che significa che un contratto già scaduto e che venga rinnovato con Trenitalia durerebbe almeno fino al 2015 o al 2021, in barba alla gara pubblica prevista per i servizi pubblici locali dalla citata legge 133. Ma, evidentemente, il rinvio della gara non veniva considerato sufficiente, visto che la maggioranza ha ritenuto utile proporre una norma che prevede la deroga dalla gara pubblica per i servizi ferroviari regionali, sfruttando un codicillo del Regolamento europeo del 2007 sul trasporto pubblico locale (anche il Parlamento di Strasburgo non scherza!). I dirigenti di Trenitalia e di FS hanno sempre detto che fanno i trasporti regionali per "spirito di servizio"; che i costi sono per l'azienda nettamente superiori alla somma dei ricavi da traffico e dei sussidi elargiti dalle regioni; che nessuna altra azienda farebbe quei servizi con i pochi soldi che le regioni mettono sul piatto. C'è da chiedersi allora perché non risulti che abbiano protestato vigorosamente all'approvazione delle norme menzionate. C'è anche da chiedersi perché la tedesca DB (Deutsche Bahn) avrebbe emanato lo scorso 6 marzo un bando di gara europeo "per la fornitura di materiale rotabile per il trasporto passeggeri, per la circolazione nella regione Piemonte (Italia)" (circa 80 treni). Già, perché il Piemonte aveva bandito una gara, del valore di oltre 160 milioni di euro all'anno, per quasi 20 milioni di treni/km, per 9 anni. Gara che è stata prontamente ritirata dopo l'approvazione della norma sui contratti 6+6. Così Trenitalia dovrà tenersi anche i servizi piemontesi. Che disdetta, vero? I trasporti su gomma, per ora almeno, non sono esentati dall'obbligo di andare a gara entro la fine del 2010. In effetti, nel 1999 (D.Lgs 400/99) si era stabilito che tutte le gare si sarebbero dovute svolgere entro il 2003. Poi una serie di "mille proroghe" hanno consentito il trascinarsi fino ai giorni nostri. Tuttavia, alcune regioni sono state così temerarie da bandire ed espletare le gare anche senza obbligo. Tra queste la regione Lombardia, seguita da molti dei suoi comuni e delle sue province. Le gare, assai mal congegnate, hanno avuto esiti deludenti: quasi sempre sono state vinte dai vecchi gestori e con scarsissimi risparmi di spesa per le amministrazioni locali. E Milano? Milano, si sa, è speciale. Così, nel 2002, il Comune ha emanato un bando di prequalificazione per la gara futura, che doveva riguardare tutti i trasporti milanesi, compresa la metro e i tram. Il bando è stato poi rinnovato nel 2006. Vi si dettagliavano le

caratteristiche che doveva possedere qualsiasi impresa aspirasse a partecipare alla gara. Una gara unica per servizi tecnicamente tanto diversi non si giustifica se non per favorire chi già li gestisce.

Per maggiore sicurezza il bando definiva una serie di criteri capaci di qualificare un solo partecipante alla gara: l'azienda comunale Atm. L'arma letale sta nei criteri riguardanti il trasporto su metropolitana: i partecipanti devono aver svolto negli anni 2002-2004 almeno 20.000 vetture/km su linee alimentate con terza rotaia! Si tratta di una caratteristica tecnica che rileva per la fornitura dei treni e non per la gestione del servizio, ma che è capace di escludere praticamente tutte le aziende italiane ed europee che avrebbero potuto (a fatica) soddisfare gli altri criteri. E così, dopo sette lunghi anni, l'unica qualificata risulta essere Atm. A cosa serve fare la gara in queste condizioni? L'associazione Epto, che raggruppa le più grandi aziende europee di trasporto pubblico locale (compresa Transdev, controllata dalla Caisse des Dépôts francese), ha inoltrato una segnalazione all'Autorità garante della concorrenza e del mercato per manifesta violazione dei principi di concorrenza, imparzialità e trasparenza. Vedremo come andrà a finire. Intanto, se Milano piange, Roma non ride. La giunta presieduta da Veltroni aveva scelto nel 2004 l'affidamento in house dei servizi di trasporto locale, deviando dalla strada individuata da Walter Tocci (vicesindaco di Rutelli) e che prevedeva il graduale passaggio a un regime di affidamenti tramite gara e, a questo scopo, aveva disegnato il regime di governance del trasporto capitolino. Regime peraltro rivelatosi incompatibile con l'affidamento in house, con conseguenze disastrose sulle casse di Atac e, quindi, del Comune. Prima che Veltroni si dimettesse per affrontare la perdente sfida elettorale nazionale, la sua giunta (dicono su pressione dell'estrema sinistra) aveva messo in piedi un progetto di riforma del settore, ma non per abbandonare il fallimentare in house, quanto per adeguare la governance all'in house. La giunta Alemanno, invece che segnare la discontinuità rispetto all'odiata sinistra, ha ripreso il progetto Veltroni e lo ha rimpastato per benino. A Roma si tornerà ad avere una sola azienda di trasporto locale, che gestirà autobus, tram e metro senza gare. E la giunta si augura esplicitamente che così possa essere nei secoli dei secoli. Con la benedizione di Rifondazione e dei sindacati e magari anche del Pd. Continuiamo così, facciamoci del male.