

Regole per le gare nel trasporto locale

Giorgio Santilli

ROMA.

Fin dal «decreto Burlando» del 1997 le gare sono state individuate come strumento per ridimensionare il peso dei monopoli nel trasporto pubblico locale, aprire il mercato a competizione crescente, recuperare efficienza a un settore che resta sovvenzionato per oltre il 65% e costa allo Stato 5 miliardi l'anno, superare una frammentazione rappresentata da 1.100 imprese, immettere capitali freschi, rinnovare parco mezzi e qualità del servizio. Eppure si è trattato di 17 anni di sostanziali fallimenti - fra tentennamenti legislativi, inerzia delle Pa, strapotere e cliente-

CONCORRENZA EFFETTIVA

In passato competizioni sempre vinte dai vecchi gestori: ora informazione, più trasparenza, accesso garantito a imprese efficienti

lismi delle aziende pubbliche - in cui le poche gare fatte sono andate per l'85% ai vecchi gestori e l'in house affidato dai comuni alle proprie aziende senza confronto su costi, tariffe e qualità ha continuato a imperversare.

In attesa che si concretizzi il Ddl di riforma del governo, messo a punto a gennaio dal "renziano" Erasmo D'Angelis e rilanciato dal viceministro alle Infrastrutture, Riccardo Nencini, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha messo a punto un documento di consultazione che costituisce lo scheletro di una delibera regolatoria che dovrebbe essere approvata a settembre, dopo un giro di consultazioni con i soggetti interessati. Obiettivo: fare delle gare uno strumento per avvicinare l'Italia ai principi-chiave delle modifiche in atto al regolamento europeo 1370/2007: «più equità e trasparenza, non discriminazione, maggiore efficienza, tutela degli utenti, apertura del mer-

cato, innovazione». «L'iniziativa dell'Autorità - sostengono fonti vicine al dossier - possono infrangere l'immobilismo che il settore del trasporto pubblico locale vive da decenni, levandoci ogni alibi a quanti, per giustificare le inefficienze del Tpl, lamentavano l'impossibilità di condurre delle vere gare. Stavolta le gare si faranno con un garante che detta le nuove regole e vigila sul loro rispetto».

L'Autorità ha dalla propria parte la legge istitutiva che individua una delle attività qualificanti del regolatore proprio nella definizione di «schemi di bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, nonché i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici». In effetti la legge istitutiva dell'Autorità traccia un percorso di nuove regole per il Tpl, ispirato al modello della concorrenza per il mercato.

Il documento dell'Autorità definisce regole per i bandi di gara garantendo la partecipazione di operatori economici efficienti, informazioni omogenee e trasparenti da fornire ai partecipanti, requisiti di partecipazione proporzionali, non discriminatori e non eccessivamente onerosi, criteri di aggiudicazione equi, tempi per la presentazione delle offerte adeguati. Per gli schemi di convenzione l'Autorità prevede contenuti minimi, incentivi di efficienza ed efficacia, standard di qualità del servizio, strumenti di controllo, monitoraggio e rendicontazione, garanzie sulla disponibilità del materiale rotabile, depositi, officine, criteri di subentro. Sono inoltre definiti criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici per garantire indipendenza, professionalità e onorabilità. L'Autorità invita anche le amministrazioni a svolgere una riflessione sugli ambiti di servizio pubblico e sulle linee soggette a obblighi di servizio pubblico.