

In Italia su 50 mila autobus del trasporto pubblico locale soltanto l'1% è classificato Euro 6

# IL NUOVO AFFARE DEI BUS DI LINEA

## Aperta alle aziende municipalizzate la locazione dei mezzi

DI ENRICO SBANDI

Circa 50 mila mezzi, che per essere rimpiazzati richiedono circa 300 mila euro ciascuno: è il parco dei bus pubblici italiani, che da qui in avanti sarà possibile prendere a noleggio. Per la precisione, occorrerà attendere il regolamento di attuazione di quanto disposto dalla cosiddetta «manovrina» della scorsa primavera, approvata in giugno dal parlamento. Un nuovo fronte di business si apre per i noleggiatori, allentando anche se, per il momento, privo di certezze. «Le prospettive per il noleggio dei bus di linea sulla carta sono interessanti, ma tutte da capire», avverte il presidente di Aniasa, Andrea Cardinali. «Innanzitutto quest'apertura oggi è limitata alle pubbliche amministrazioni, al cosiddetto Tpl, trasporto pubblico locale; per parlare di scenari e quantificarne i vantaggi occorrerà almeno aspettare il regolamento attuativo». In teoria però, come detto, il potenziale è enorme, essendo

quasi tutte le municipalizzate d'Italia in debito di ossigeno, con decine di migliaia di mezzi la cui vetustà, 11,6 anni di media, è superiore di quasi 5 anni a quella della media europea. Il parco autobus, censito da un'indagine 2016 dell'Antitrust in circa 50 mila unità, è tuttora per il 28% costituito da veicoli Euro 1 ed Euro 2, ma c'è ancora un 5% di Euro 0; soltanto l'1 per cento degli autobus è Euro 6; è dell'1 per cento anche la quota degli elettrici.

In particolare, l'articolo 29 della cosiddetta «manovrina» (dl 24 aprile 2017, n. 50, riguardante disposizioni urgenti in materia finanziaria e misure per lo sviluppo), stabilisce la possibilità per le imprese di trasporto pubblico regionale e locale di acquisire in locazione i veicoli destinati al servizio di linea (autobus, autosnodati, filobus). Il provvedimento ammette la locazione senza conducente per

veicoli di anzianità massima di 12 anni adibiti al trasporto su gomma e per un periodo non inferiore all'anno, modificando l'art. 84 del Codice della strada, che dal 1992 consentiva il noleggio di veicoli per il trasporto



solo fino a un massimo di 9 persone. Le prospettive si presentano di assoluto interesse, specie a fronte di un'opportunità di rinnovo come il noleggio, più compatibile con i disastrosi bilanci pubblici rispetto all'acquisto: quest'apertura infatti è stata voluta dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Graziano Del Rio proprio in considerazione delle difficoltà finanziarie dei soggetti acquirenti. «Ma da qui a dire che siamo in grado di aggredire questo mercato, ci vuole ancora del tempo», obietta Cardinali.

«Anche perché ogni singola amministrazione locale dovrà decidere forme, modi e tempi per usufruire della nuova opportunità. Anche gli operatori non sarebbero adeguatamente attrezzati fin da subito: fino ad oggi le aziende di noleggio non hanno mai lavorato con questa tipologia di mezzi ed è ben diverso gestire un autobus di linea rispetto a una company car».

C'è un'altra questione, legata al modello organizzativo delle amministrazioni del trasporto locale: ricorrere al noleggio significa anche ipotizzare l'esternalizzazione dei servizi di gestione e manutenzione (fino ad oggi eseguiti per lo più in house dalle municipalizzate), favorendo la spending review ma anche

scontrandosi con le ingerenze di tipo politico che influiscono su questa gestione. «Un provvedimento del genere reca con sé un grande potenziale di disruption», commenta Cardinali. «Mi viene da immaginare che, probabilmente, all'inizio si incontreranno resistenze anche forti e che l'approccio potrebbe avviarsi con gradualità, per esempio cominciando dal noleggio senza servizio di manutenzione. Per adesso è stata rimossa una barriera, non sappiamo ancora cosa succederà ma stiamo alla finestra. D'altra parte altri settori restano blindati per il noleggio: i veicoli industriali, i servizi di autobus privati, i taxi, gli Ncc... insieme complessi, perché ciascuno di loro ha una propria origine normativa, quindi andrebbero o andranno a costituire tot tavoli con altrettanti insiemi di stakeholder. Per gli stessi veicoli industriali basti l'esempio: ci sono 12 organizzazioni degli autotrasportatori e le stesse case auto non è che spingano verso la direzione del noleggio».