

Il trasporto pubblico locale in Italia vale 11,5 miliardi e ne assorbe 7 di contributi statali. Anche per questo la sua liberalizzazione fa gola a tanti gruppi. Tra cui la controllata delle Ferrovie dello Stato. Che vince gare in tutta Europa. E punta al ricco mercato su gomma di Roma e Milano...

Un bus chiamato treno

di Francesco Bisozzi

Prossima fermata: Roma. Manca un mese al referendum del 3 giugno sulla messa a gara del servizio di trasporto pubblico (tpl) della Capitale e le Ferrovie dello Stato già si leccano i baffi. In caso di vittoria del sì, infatti, il colosso dei treni farà di tutto per mettere le mani sugli autobus romani. Busitalia, la società del gruppo Fs che gestisce il trasporto su gomma, è già sbarcata in Toscana, Umbria, Veneto, Campania e persino in Olanda, dove a febbraio la controllata Qbuzz si è aggiudicata i servizi dell'area Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, tra Utrecht e Rotterdam. Oggi ha una quota di mercato nazionale del 7 per cento, che vale 600 milioni di euro all'anno, ma il suo obiettivo è arrivare al 25 entro il 2026. E per riuscirci deve farsi largo

Virginia Raggi
La sindaca di Roma è contraria a effettuare una gara per il trasporto pubblico e vuole salvare l'Atac.

oltre che a Roma anche a Milano, dove finora si è «accontentata» del 36,7 per cento della società che ha in concessione la metro 5, la Lilla. Il sindaco Beppe Sala, però, ha già annunciato che per il prossimo biennio il trasporto pubblico resterà nelle mani di Atm: niente gara europea, niente Busitalia.

Anche a Roma, la sindaca Virginia Raggi è pronta a mettere i bastoni tra le ruote a Busitalia. Il M5S vuole mantenere *in house* il servizio almeno fino al 2024, nonostante il debito monstre da 1,3 miliardi di euro che grava sui bilanci dell'Atac e i 10 milioni che il Campidoglio dovrà reperire entro fine maggio per far sì che la partecipata non perda la concessione e possa iscriversi al Registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto. Per qualcuno

Renato Mazzoncini
L'amministratore delegato di Fs punta, attraverso la controllata Busitalia, a controllare il 25 per cento del tpl italiano.

Federico Pizzarotti
Nella sua Parma la gara per il trasporto pubblico è da rifare.

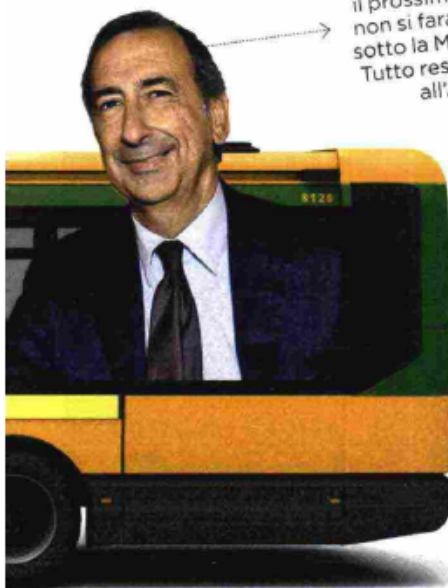


si tratta dell'ultimo dispetto dei Cinquestelle a Matteo Renzi: infatti, è stato l'ex premier a piazzare nel 2015 al vertice di Fs Renato Mazzoncin, che dal 2012 al 2015 aveva guidato proprio Busitalia. I due si erano conosciuti (e piaciuti) tre anni prima, quando Renzi era sindaco di Firenze e Mazzoncin rilevò la maggioranza di Ataf, l'azienda dei trasporti fiorentina: l'ex leader del Nazareno rimase «stregato» da quell'operazione e, una volta a Palazzo Chigi, nominò il manager a capo di Fs perché la replicasse su ampia scala.

Oggi in Italia sono 1.200 le imprese che gestiscono autobus e tram locali. Si spartiscono una torta che vale 11,5 miliardi, ma un terzo delle aziende attive nel comparto sono in perdita, dato che in media ricavano dalla vendita dei biglietti appena il 28 per cento del fatturato. A sparigliare le carte ci ha pensato l'Unione europea, imponendo l'assegnazione dei servizi tramite gare pubbliche europee entro la fine del 2019.

La liberalizzazione del settore, che oggi assorbe circa 7 miliardi di soldi pubblici, non fa gola solo alle Fs. Ratp Dev, la società del colosso francese che gestisce il trasporto pubblico a Parigi, nel 2015 si è aggiudicata (con Autolinee toscane) la gara regionale per il tpl in Toscana, sulla quale poi si è abbattuta una pioggia di ricorsi: entro l'estate spetterà alla Corte di giustizia

Beppe Sala
Il sindaco di Milano ha deciso che per il prossimo biennio non si faranno gare sotto la Madonnina. Tutto resta in capo all'Atm.



europea pronunciarsi sul diritto di Ratp a partecipare alle gare in Italia. Ratp controlla anche la linea 1 dei tram a Firenze (14 milioni di passeggeri l'anno) e sta per realizzare la 2 e la 3. Ma a *Panorama* l'amministratore delegato Andrea Buonomini confessa di essere preoccupato: «Difficile parlare di una vera e propria liberalizzazione in presenza di un player pubblico come Fs che fa gare anche in perdita. Non è così che si rende efficiente il trasporto pubblico locale».

Poi c'è Arriva, società di proprietà delle ferrovie tedesche Deutsche Bahn, che gestisce i servizi tpl in alcuni comuni lombardi, come Lecco, nel Friuli-Venezia Giulia (a Udine) e in provincia di Torino. «Abbiamo 3.500 dipendenti in Italia e fatturiamo 350 milioni di euro» spiega il managing director Angelo Costa. L'aggressività del gruppo Fs non lascia tuttavia molto spazio ai concorrenti stranieri.

A Padova, per esempio, Busitalia Veneto non ha esitato a impugnare dinanzi al Tar il bando europeo da 353 milioni per l'assegnazione del servizio per nove anni, perché giudicato sfavorevole. A Parma, invece, dove Busitalia e Autoguidovie (in associazione temporanea d'impresa) si erano aggiudicate lo scorso anno la gara per il tpl, sono state Tep Parma e Tper Bologna a fare ricorso contro la controllata delle Fs: il Tar alla fine ha deciso che la gara è da rifare.

Risultato? Secondo Andrea Giuricin, docente di economia dei trasporti all'Università Milano Bicocca, stiamo assistendo a una liberalizzazione parziale, dove lo Stato oltre a essere arbitro è pure giocatore. «Qualcosa di simile è accaduto in Germania con il servizio ferroviario regionale. In diversi Länder le gare sono state vinte dalle ferrovie tedesche, mentre in altri hanno prevalso nuovi soggetti. A ogni modo, laddove il settore è stato aperto alla concorrenza il sussidio medio è calato del 27 per cento. Mi auguro che ciò avvenga anche in Italia, ma è presto per fare pronostici: Busitalia al momento trasporta 180 milioni di passeggeri, un numero non così elevato se si considera che la metropolitana di Milano ne fa circa il doppio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Francia scopre le virtù delle Fs

Sono giorni di grande popolarità in terra francese per le ferrovie di Renato Mazzoncin. Oltre confine è in corso un duro braccio di ferro tra il governo di Emmanuel Macron e gli cheminots, come sono chiamati i ferrovieri nella lingua di Montaigne. L'Eliseo vuole la liberalizzazione in ossequio alle direttive europee, ma la riforma ha scatenato un'ondata di scioperi come in Francia non se ne vedevano da anni, con stazioni deserte e pendolari infuriati. Così qualcuno ha iniziato a guardare cosa succede altrove, in Germania e Italia. Sui binari Parigi pareggia con Berlino, ma perde con Roma. Ogni ferroviere francese contribuisce con 17 mila euro al bilancio di SnCF, il tedesco si ferma a 14 mila, ma sono distanziati dal ferroviere nostrano che sventa con 31 mila euro. La musica non cambia se si passa al deficit: SnCF costa a ogni francese 200 euro l'anno, la tedesca Db 170, mentre le Fs sono ferme a 140. I media francesi a partire dai tg della sera si sono buttati a capofitto su queste cifre decretando la vittoria di Fs sulla SnCF. In Francia non era mai successo prima d'ora che si lodasse pubblicamente un servizio dello Stato italiano.

(Gianni Pintus)