CISL UST
ROMA CAPITALE e RIETI

A cura della Ust Cisl Roma Capitale e Rieti

Servizi pubblici locali nelle capitali europee

Il caso di Roma, Londra, Parigi, Madrid, Atene

In collaborazione con il Cesos

CESOS
CENTRO DI STUDI ECONOMICI SOCIALI E SINDACALI
Srl impresa sociale

CISL UST
ROMA CAPITALE e RIETI

Indice

Prefazione 4

1. Government e servizi pubblici locali nelle principali Capiali europee 7

1.1. Roma

1.1.1. Organizzazione politico amministrativa: Roma Capitale 9
1.1.2. Profilo della città. Caratteristiche generali ed indicatori ambientali urbani 11
1.1.3. La gestione dei servizi pubblici locali 13
• Trasporto pubblico locale 18
• Servizio idrico 20
• Rifiuti solidi urbani 22
• Energia elettrica 23
• Gas naturale 24

1.2. Londra

1.2.1. Organizzazione politico amministrativa: la Greater London Authority 27
1.2.2. Profilo della città. Caratteristiche generali ed indicatori ambientali urbani 29
1.2.3. La gestione dei servizi pubblici locali 32
• Trasporto pubblico locale 32
• Servizio idrico 35
• Rifiuti solidi urbani 36
• Energia elettrica 37
• Gas naturale 38

1.3. Parigi . . . . . .

1.3.1. Organizzazione politico amministrativa: la Ville de Paris ed il Grand Paris 41
1.3.2. Profilo della città. Caratteristiche generali ed indicatori ambientali urbani 43
1.3.3. La gestione dei servizi pubblici locali 47
• Trasporto pubblico locale 47
• Servizio idrico 49
• Rifiuti solidi urbani 50
• Energia elettrica 51
• Gas naturale 52

1.4. Madrid

1.4.1. Organizzazione politico amministrativa: Ayuntamiento de Madrid 55
1.4.2. Profilo della città. Caratteristiche generali ed indicatori ambientali urbani 56
1.4.3. La gestione dei servizi pubblici locali 60
• Trasporto pubblico locale 60
• Servizio idrico 62
• Rifiuti solidi urbani 63
• Energia elettrica 64
• Gas naturale 64

1.5. Atene

1.5.1. Organizzazione politico amministrativa: la municipalità di Atene 67
1.5.2. Profilo della città. Caratteristiche generali ed indicatori ambientali urbani 68
1.5.3. La gestione dei servizi pubblici locali 70
• Trasporto pubblico locale 70
• Servizio idrico 71
• Rifiuti solidi urbani 71
• Energia elettrica 72
• Gas naturale 72

2. Le città Capitali a confronto: quadri sinottici comparativi 77

2.1. Organizzazione politico-amministrativa delle capitali europee 78

2.2. Caratteristiche generali delle cinque città capitali 79

2.3. Quadro comparativo sul trasporto pubblico locale 80

2.3.1. Indicatori ambientali dei trasporti 80
2.3.1. Articolazione e caratteristiche della rete di TPL nelle cinque capitali 81
2.3.1. I modelli di gestione del TPL a confronto 82

2.4. La gestione del servizio idrico 85

2.4.1. Indicatori ambientali del servizio idrico 85
2.4.2. I modelli di gestione del servizio idrico nelle cinque capitali 85

2.5. L'igiene urbana nelle cinque capitali: la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani 86

2.5.1. Indicatori ambientali dei rifiuti solidi urbani 86
2.5.2. I modelli di gestione del servizio di trattamento dei rifiuti nelle cinque capitali 86
2.5.3. I modelli di gestione del servizio di raccolta dei rifiuti nelle cinque capitali 87

2.6. Il settore dell'energia: l'elettricità ed il gas naturale 88

3. I sindacati delle città capitali: coinvolgimento istituzionale e valutazione dei servizi pubblici locali 89

Premessa metodologica 90

3.1. Il ruolo del sindacato nelle istituzioni della città 91

3.2. Il ruolo del sindacato nella gestione dei servizi pubblici locali 95

3.3 Valutazione dei servizi pubblici locali e dei loro modelli di gestione 99

4. Considerazioni finali 107

Prefazione

La Cisl, fin dalle sue origini, si è caratterizzata come il sindacato della contrattazione e della proposta.
Un modello in cui alto è il valore della rappresentanza e della rappresentatività, orientate verso forme sempre più ampie di democrazia economica e di sviluppo sociale.
L'azione della Cisl mira nel suo complesso, alla realizzazione di un nuovo umanesimo del lavoro che affonda le radici sulla responsabilità e l'impegno Comune degli attori della società organizzata.

È all'interno di questa cornice, con lo sguardo rivolto verso quell'orizzonte ambizioso, che oggi guardiamo alla crescita e allo sviluppo del Paese e in particolare del nostro Territorio, con la voglia di favorire e determinare, in un rinnovato spirito solidaristico, i cambiamenti di cui la società necessita per il miglioramento delle condizioni dei lavoratori, dei pensionati, delle famiglie.
Una missione ispirata dalla dottrina sociale della Chiesa che trova nuova ispirazione nei paragrafi della "Caritas in veritate" dedicati al lavoro e al sindacato:

> *"Riflettendo sul tema del lavoro, è opportuno anche un richiamo all'urgente esigenza che le organizzazioni sindacali dei lavoratori, da sempre sostenute dalla Chiesa, si aprano alle nuove prospettive che emergono nell'ambito lavorativo. Superando le limitazioni proprie dei sindacati di categoria, le organizzazioni sindacali sono chiamate a farsi carico dei nuovi problemi delle nostre società".*

Per trasformare questa complessa impalcatura teorica in una concreta strategia politico-sindacale abbiamo bisogno di conoscere e governare le materie intorno alle quali articolare il nostro agire lavorativo di contrattualisti e concertatori territoriali.
Infatti, è attraverso la conoscenza e l'acquisizione di un pensiero critico, che si costruiscono proposte sostenibili.

Occorre un esercizio cognitivo per la definizione di un'azione incisiva volta a sostenere le istanze ed i bisogni di coloro che siamo chiamati a rappresentare.

Oggi sul territorio romano ci misuriamo, in particolare, su grandi temi quali:

- la riforma degli assetti istituzionali, che coinvolge la città di Roma, alla quale si stanno conferendo poteri speciali in qualità di Capitale d'Italia, e la Provincia, con la soppressione della stessa e la contestuale istituzione della Città Metropolitana;
- la gestione dei servizi pubblici locali, tra evoluzione normativa, nuovi modelli di governance e di gestione e le possibili aperture alla partecipazione dei lavoratori;
- il welfare locale, messo sempre più in discussione dai repentini tagli ai trasferimenti verso gli Enti locali;

- la crescita e lo sviluppo del Territorio, quali fattori essenziali per riattivare occupazione, consumi, investimenti e tutto il tessuto economico-produttivo.

Aree in cui il sindacato confederale e di categoria può incidere profondamente, per il rilancio ed il benessere del territorio.

Ambiti nei quali abbiamo bisogno di confrontarci e di lavorare per affermare nuovi modelli di relazioni sindacali stabili e ampiamente riconosciuti.

Questa ricerca rappresenta uno strumento che abbiamo deciso di offrire all'intera organizzazione, quale confronto comparato tra Roma, Londra, Parigi, Madrid, e Atene. Il quadro non è di certo esaustivo, ma abbiamo pensato di confrontare città Capitali dotate, in quanto Capitali, di status speciale. Tra queste l'unica a non avere un ordinamento giuridico speciale è Atene, che abbiamo comunque voluto prendere in considerazione perché, come Capitale della Grecia, è emblema di una crisi che sta attraversando la così detta Eurozona.
L'indagine ha riguardato prevalentemente i loro assetti istituzionali e di governo e la gestione dei servizi pubblici locali.

In questo lavoro, inoltre, sono stati coinvolti alcuni dei sindacati delle capitali europee, che, attraverso la compilazione di un questionario di valutazione, hanno descritto il ruolo che svolgono all'interno delle istituzioni della città e nella gestione dei servizi pubblici locali.

Lo studio ci consente di far emergere, in ottica comparata, quali sono attualmente i nostri punti di forza e le nostre debolezze e cosa può essere preso ad esempio come buona pratica esportabile.

I risultati rappresentano quindi degli elementi originali e aggiuntivi, per costruire proposte di miglioramento e di sviluppo per impostare una concertazione e piattaforme sindacali che partano dalla conoscenza dei problemi e non dal pregiudizio ideologico.

Inoltre, siamo convinti, che il dialogo e la contaminazione reciproca tra i sindacati possa rappresentare un importante fattore di riflessione su cui iniziare a pensare ed edificare un'Europa più forte ed unita anche sotto il profilo politico, finanziario, sociale e non solo monetario.

Guardare al Territorio, quindi, con lo sguardo verso gli Stati Uniti d'Europa.

(marzo 2013)

Mario Bertone
Segretario Generale Ust Cisl Roma,
Reggente Cisl Ust Rieti

Nota Metodologica

Da un punto di vista metodologico, sono state utilizzate fonti ufficiali di natura statistica quali Eurostat (istituto di statistica dell'UE) e le banche dati degli istituti nazionali di statistica (ISTAT, INE, INSEE, EL.STAT, Office for National Statistics) per garantire la comparabilità dei dati.

Sono state utilizzate, inoltre, documentazione, legislazione e pubblicazioni reperibili nei siti istituzionali dei Comuni e delle società di gestione dei servizi pubblici oggetto dell'indagine.

In ultimo, la ricerca ha visto il coinvolgimento di alcuni dei sindacati delle capitali europee, che, attraverso la compilazione di un questionario di valutazione, hanno descritto il ruolo che svolgono all'interno delle istituzioni della città e nella gestione dei servizi pubblici locali.

I

Government e Servizi Pubblici Locali nelle Principali Capitali Europee

Roma
Londra
Parigi
Madrid
Atene

I.I

Government e Servizi Pubblici Locali nelle Principali Capitali Europee

ROMA

1.1.1. ORGANIZZAZIONE POLITICO-AMMINISTRATIVA: ROMA CAPITALE

Normativa e status giuridico	
Status	Roma Capitale Ente territoriale con speciale autonomia statutaria, amministrativa e finanziaria disciplinato dalla Legge n.42 del 5 maggio 2009, dal Decreto Legislativo 17 settembre 2010, n. 156 e a dal Decreto legislativo n.61 del 18 aprile 2012.
Evoluzione del quadro normativo e istituzionale	Roma Capitale è un ente territoriale dotato di particolare autonomia che amministra il territorio comunale di Roma. Il riconoscimento costituzionale della città di Roma come Capitale della Repubblica italiana è avvenuto nel 2001, con la riforma del titolo V della Costituzione. Il nuovo articolo 114, terzo comma, della Costituzione sancisce: "Roma è la Capitale della Repubblica. La legge dello Stato ne disciplina l'ordinamento". La prima norma attuativa che regola l'ordinamento transitorio di Roma Capitale ai sensi dell'articolo 114 della Costituzione è stata inserita nella legge n.42 del 5 maggio 2009 sul Federalismo fiscale. L'articolo 24, comma 2 dispone che: "Roma Capitale è un ente territoriale, i cui attuali confini sono quelli del Comune di Roma, e dispone di speciale autonomia, statutaria, amministrativa e finanziaria, nei limiti stabiliti dalla Costituzione. L'ordinamento di Roma Capitale è diretto a garantire il miglior assetto delle funzioni che Roma è chiamata a svolgere quale sede degli organi costituzionali nonché delle rappresentanze diplomatiche degli Stati esteri, ivi presenti presso la Repubblica italiana, presso lo Stato della Città del Vaticano e presso le istituzioni internazionali". Vengono riconosciute le peculiari funzioni che Roma svolge in quanto Capitale e la sua diversità rispetto agli altri comuni italiani. A Roma vengono assegnate funzioni amministrative su importanti temi come il concorso alla valorizzazione dei beni storici, artistici, ambientali; lo sviluppo economico e sociale di Roma Capitale, con particolare riferimento al settore produttivo e turistico; lo sviluppo urbano e la pianificazione territoriale; l'organizzazione e funzionamento dei servizi urbani, con particolare riferimento al trasporto pubblico, alla mobilità e la protezione civile. L'ordinamento di Roma Capitale, introdotto in parte già dall'articolo 24 (anche tramite il rimando alla normativa già vigente, come il Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali –TUEL, Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267), è stato successivamente definito da due decreti attuativi adottati dal Governo: - il Decreto Legislativo 17 settembre 2010, n. 156. Disposizioni recanti l'attuazione dell'articolo 24 della legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di ordinamento transitorio di Roma Capitale; - il Decreto legislativo 18 aprile 2012, n.61. Ulteriori disposizioni recanti l'attuazione dell'articolo 24 della legge 5 maggio 2009, n. 42, in materia di ordinamento di Roma Capitale. Il primo decreto disegna il profilo istituzionale della nuova entità: definisce gli organi di governo e ridisegna la mappa amministrativa della città riducendo il numero di municipi dagli attuali 19 ad un massimo di 15, favorendone l'autonomia amministrativa e finanziaria.

Evoluzione del quadro normativo e istituzionale	Il secondo decreto (61/2012) è stato preceduto da due importanti atti: il Protocollo di Intesa sulla distribuzione delle competenze fra Roma Capitale e Regione Lazio, sottoscritto il 20 ottobre 2011 e lo schema di decreto legislativo, emanato alla scadenza del termine il 21 novembre 2011. Questo secondo decreto stabilisce quali poteri vengono trasferiti dallo Stato a Roma Capitale (ad esempio, in materia di ambiente, turismo, protezione civile e valorizzazione del patrimonio artistico e culturale); prevede, inoltre, deroghe al patto bilaterale fra Stato e Comune sugli obiettivi del Patto di stabilità su: finanziamento, costi legati allo status di Roma Capitale e maggiori risorse per le funzioni trasferite. Ciò implica che Roma sarà esclusa dai vincoli di finanza pubblica che disciplinano tutti gli altri enti locali e tratterà direttamente con il Governo le regole da seguire. Avrà, quindi, dei vincoli di bilancio meno stretti grazie al riconoscimento delle spese sostenute per il suo ruolo di Capitale. Esso individua anche i poteri che, con legge regionale, dovevano essere ceduti dalla Regione Lazio al Comune o, comunque, gestiti in collaborazione tra le due istituzioni, cosa, ad oggi, ancora incompiuta. Il 18 gennaio 2013 il Consiglio dei Ministri, infine, ha dato il via libera allo schema del terzo decreto su Roma Capitale che ha come principali novità: la conferma dei poteri al Sindaco di Commissario Straordinario per l'emergenza del traffico; la possibilità per l'amministrazione comunale di utilizzare i fondi per le opere infrastrutturali con procedure semplificate, il riconoscimento del diritto di attingere direttamente alle risorse del nuovo fondo per il trasporto pubblico locale d'intesa con la Regione Lazio. Ora spetterà alla Regione, quindi, emanare la legge che attribuisce a Roma Capitale le funzioni per completare il nuovo ordinamento della città. Va inoltre ricordato che a partire dal 2014 si costituirà la Città Metropolitana secondo quanto previsto dalla legge 135/2012 (legge sulla cosiddetta Spending Review) che sarà un ente di II livello, coincidente con i confini territoriali della Provincia soppressa, a cui non saranno estendibili i poteri conferiti a Roma Capitale per espresso divieto di legge.

Organi di governo

Esecutivo	*Sindaco* Il Sindaco è eletto direttamente dai cittadini ed è il responsabile dell'amministrazione di Roma Capitale. Con il nuovo ordinamento di Roma Capitale, il Sindaco può essere ascoltato direttamente dal Consiglio dei Ministri sui problemi che riguardano la città, senza passare dalle sedi consuete di concertazione fra governo ed enti locali. *Giunta capitolina* La Giunta capitolina è composta dal Sindaco di Roma Capitale, che la presiede, e da un numero massimo di 12 Assessori (un quarto dei Consiglieri dell'Assemblea capitolina). Il Sindaco di Roma Capitale nomina i componenti della Giunta capitolina, tra cui il ViceSindaco.

Assemblea	*Assemblea capitolina* L'Assemblea capitolina è l'organo elettivo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo. È composta dal Sindaco di Roma Capitale e dai Consiglieri. Il decreto legislativo n.156/2010 ha previsto la riduzione del numero di Consiglieri dell'Assemblea a quarantotto. L'Assemblea capitolina approva lo statuto di Roma Capitale che disciplina, nei limiti stabiliti dalla legge, i municipi di Roma Capitale e prevede strumenti di partecipazione e consultazione, anche permanenti, al fine di promuovere il confronto tra l'amministrazione di Roma Capitale e i cittadini.

1.1.2. PROFILO DELLA CITTÀ

Caratteristiche Generali

Popolazione (1)			
Residenti totali	2.882.250		
donne	1.516.310		
uomini	1.365.940		
Residenti stranieri EU	123.013		
Residenti stranieri non EU	222.734		
Superficie (2)			
	1.307,7 km^2		
Densità popolazione (3)			
	2.119,4 abitanti/km^2		
Movimenti migratori (4)			
Trasferimenti alla città	113.243		
Trasferimenti fuori dalla città	99.083		
PIL (5)			
Pil pro capite in standard di potere di acquisto	32.900 euro		
Dati occupazione (6)	**totale**	**uomini**	**donne**
Tasso di attività (15 anni e più)	52,2%	62,1%	43,45%
Tasso di occupazione (15 anni e più)	47,8%*	57,1%	39,5%
Tasso di disoccupazione (15 anni e più)	8,5%	8,0%	9,0%

* Il tasso di occupazione 15-64 anni (entrambi i sessi) per la Provincia di Roma, nel 2011 era pari al 61%.

Fonti:
(1) Annuario statistico Roma Capitale 2011. Dati relativi al 31 dicembre 2010.
(2) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(3) 2011. Istat, Indicatori ambientali urbani www.istat.it
(4) Numero di persone che si sono trasferite alla città o fuori dalla città in un intervallo di 2 anni. 2003-2006 Eurostat, Urban Audit
(5) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit. Il PIL pro capite è l'indicatore generalmente utilizzato per esprimere il livello di ricchezza per abitante prodotto da un territorio in un determinato periodo, consentendo di operare confronti tra aree di dimensione demografica diversa. In ambito internazionale è misurato in standard di potere d'acquisto (SPA o PPS) per depurarlo dall'influenza delle diverse monete e da quella dei diversi poteri di acquisto. È dunque il PIL che assicura lo stesso potere nell'acquisto di merci ad ogni moneta dei Paesi in esame. L'ultimo anno disponibile è il 2008 e quindi purtroppo non sono ancora chiare le dinamiche causate dalla crisi economica in atto.
(6) 2011. Istat, Dati regionali. I dati sono relativi alla Provincia di Roma.

Indicatori Ambientali Urbani

Trasporti

Mobilità privata	
Tasso di motorizzazione[1]	699,2 autovetture per 1.000 abitanti 1.964,7 veicoli per km^2
Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro[2]	68,3% macchina o motociclo 23,3% trasporto pubblico 8,4% altro (piedi, altri mezzi)
Durata media del viaggio per raggiungere il luogo di lavoro[2]	31,53 minuti
Numero di persone che quotidianamente si spostano[2]	da altri Comuni verso la Capitale 157.078 dalla Capitale verso altri Comuni 38.722
Trasporto pubblico	
TPL — *Articolazione della rete di trasporto* [3]	2 linee di metro 302 linee di bus, 2.122 vetture 220 linee di bus extraurbano, 1.685 vetture 6 linee di tram, 165 vetture 3 linee di ferrovia metropolitana (tratte urbane ed extraurbane)
TPL — *Passeggeri trasportati*[3]	1.619 milioni di passeggeri annui (1.515 milioni Atac + 104 milioni Cotral)
TPL — *Lunghezza della rete pubblica di trasporto in tratte urbane ed extraurbane*[3]	Metro 40,2 km Mezzi di superficie (bus e tram) 3.569 km Ferrovia metropolitana 139,3 km (49,9 km di tratta urbana e 89,4 km di tratta extraurbana) Bus extraurbano 11.700 km
TPL — *Tariffe*[3]	Costo pieno per gli spostamenti in centro Biglietto semplice 1,50 euro Abbonamento mensile 35 euro Sistema di agevolazioni Le seguenti categorie hanno diritto alle riduzioni (dal 50 al 75% del prezzo pieno) o alla gratuità del servizio: - disoccupati - giovani e studenti - bambini e anziani - famiglie - cittadini a reddito basso - titolari di una pensione sociale - altre categorie speciali (rifugiati, invalidi civili, ecc.)
Taxi	n. di licenze taxi [4] A Roma le licenze taxi sono circa 7.872, a cui si aggiungono 1.025 autorizzazioni per il servizio di NCC con autovetture e 1.001 per il NCC con autobus. costo medio di una corsa di 5 km in taxi nel centro cittadino e di giorno [5] 9 euro

Sistema di car sharing	Il servizio di car sharing è partito in forma sperimentale a marzo 2005 nel III Municipio, con la gestione affidata a Agenzia ATAC spa. Dal 1 gennaio 2010 la gestione del servizio Car sharing è passata a Roma Servizi per la Mobilità, Agenzia del Comune di Roma, assumendo i ruoli di pianificazione, programmazione e controllo del servizio, nonché la gestione dei rapporti con la clientela. Il gestore operativo delle attività di car sharing è individuato tramite gara pubblica indetta da Roma Servizi per la Mobilità. Il servizio dispone di 124 vetture, di cui 10 sono auto elettriche. Le auto sono presenti in sette Municipi ma il piano di sviluppo del servizio prevede l'estensione a tutti i Municipi di Roma Capitale e l'incremento progressivo della flotta. Il numero degli abbonati al sevizio di car sharing è 2.474. Nel 2011 si sono registrate più di 37.000 corse, per un totale di oltre 1.300.000 chilometri percorsi e 236.000 ore di utilizzo.

Fonti:
(1) 2011. Istat, Indicatori ambientali urbani www.istat.it
(2) 2002 Eurostat, Urban Audit
(3) 2011 ATAC Roma
(4) Settembre 2012. Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma
(5) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit

Rifiuti solidi urbani

Sistema di raccolta (1)	La raccolta ordinaria dei rifiuti domestici a Roma viene realizzata prevalentemente mediante i cassonetti posti a bordo strada. Dal 2007 sono stati introdotti altri metodi di raccolta che, complessivamente, servono circa il 18% della popolazione: - un metodo duale: combinazione di cassonetti e punti mobili di raccolta con orari prestabiliti (ad esempio per i rifiuti organici). Serve il 12,8% dei romani; - un metodo porta a porta con raccolta domiciliare di tutte e 4 le frazioni principali dei rifiuti (indifferenziato, organico, carta e multimateriale). È applicato al 2,3% dei cittadini; - un metodo duale, che combina il porta a porta per l'organico e l'indifferenziato con i punti mobili e i cassonetti per la carta e altri materiali. Serve il 2,8% della popolazione. Il 100% della popolazione di Roma Capitale è servita dalla raccolta differenziata. La percentuale di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti urbani è pari al 24,6%.(2) I rifiuti speciali, che non possono essere gettati nei cassonetti sono raccolti tramite: - i Centri di Raccolta e le Isole ecologiche (strutture fisse per i rifiuti ingombranti, apparecchiature elettriche ed elettroniche e rifiuti speciali); - la raccolta di quartiere (postazioni operative due o quattro volte al mese per la raccolta di rifiuti ingombranti, e apparecchiature elettriche ed elettroniche); - raccolta gratuita domenicale degli ingombranti; - il ritiro dei rifiuti ingombranti a domicilio (servizio a pagamento su appuntamento).
Quantità di rifiuti raccolta	1.797.000 di tonnellate annue, di cui 1.354.000 tonnellate di indifferenziato e 443.000 di raccolta differenziata (1) 648,5 kg per abitante e/anno (2)

Trattamento dei rifiuti	Per lo smaltimento dei rifiuti, Roma Capitale dipende al momento totalmente dalla discarica di Malagrotta, proprietà del Consorzio Laziale Rifiuti (Colari). Ama è presente, con alcuni impianti, nella fase di trattamento dei rifiuti post raccolta con: - due impianti di trattamento meccanico biologico (TMB) e produzione di cdr (combustibile derivato dai rifiuti) da destinare a termovalorizzazione o alimentazione di cementifici), - due impianti di selezione e valorizzazione della raccolta differenziata, un termovalorizzatore per rifiuti ospedalieri - un impianto di compostaggio. La destinazione finale dei rifiuti è la seguente: Indifferenziato a discarica: 53,7% Indifferenziato sottoposto a trattamento meccanico biologico: 21,6%, di cui la metà (il 51% dell'immesso) è destinata successivamente alla discarica ed il 23% è trasformato in cdr. Riciclaggio e compostaggio: 24,6%

Fonti:
(1) Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma. Relazione annuale 2011 – 12
(2) Istat, Indicatori ambientali urbani, 2011

Acqua

Consumo totale	300 milioni di m^3 annui (1) 200,8 litri per abitante al giorno (2)
Utenze connesse alla rete idrica(1)	2.820.226
Prezzo *di un m^3 di acqua domestica*(3)	1,4 euro/m^3

Fonti:
(1) Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma. Relazione annuale 2011-12, dati relativi al 2010.
(2) Istat, Indicatori ambientali urbani, 2011
(3) 2011. Autorità ATO 2 Segreteria Tecnico Operativa. http://www.ato2roma.it/tariffa.htm#premesse

Elettricità

Consumo totale annuo	1.458,7 kWh per abitante/anno (1) Circa 11.200 milioni di kWh annui (2)
Utenze connesse alla rete	Circa 2.100.000

Fonti:
(1) Istat, Indicatori ambientali urbani, 2011
(2) Elaborazioni su dati Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma. Relazione annuale 2011-12, dati relativi al 2010.

Gas

Consumo totale (1)	347,5 m^3 per abitante (uso domestico e riscaldamento)
Utenze connesse alla rete (2)	1.500.000

Fonti:
(1) Istat, Indicatori ambientali urbani, 2010
(2) Dato stimato

1.1.3. LA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Quadro normativo

La normativa nazionale riguardante i servizi pubblici locali è stata oggetto di numerose modifiche e vicissitudini nel corso degli ultimi anni, fra interventi normativi, un referendum abrogativo e la recente dichiarazione di incostituzionalità di una norma che regolava il settore. Il quadro normativo è, quindi, ancora oggetto di dibattito e di interpretazione.

Prima del referendum abrogativo celebrato il 12 ed il 13 giugno 2011, era in vigore l'art. 23bis del decreto legge 112/2008 (convertito in legge 133/2008), che dettava in modo esaustivo la disciplina dei servizi pubblici locali, regolando il trasporto locale su gomma, il servizio rifiuti e il servizio idrico. Erano invece esclusi dall'ambito di applicazione di tale normativa i servizi di distribuzione di energia elettrica, il trasporto ferroviario regionale, la distribuzione di gas naturale nonché la gestione delle farmacie comunali.

L'art. 23-bis intendeva promuovere la concorrenza nei servizi pubblici locali, indicava come prevalente la norma generale su quelle di settore e interveniva sulle modalità di assegnazione della gestione dei servizi. In via ordinaria, l'affidamento dei servizi pubblici locali poteva avvenire a favore di società private mediante procedure competitive a evidenza pubblica, oppure a favore di società a partecipazione mista (pubblica e privata) a condizione che al socio privato, scelto con gara, fossero attribuiti specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio e una partecipazione non inferiore al 40%. Soltanto in deroga alle procedure ordinarie, l'art. 23-bis consentiva l'affidamento in house a società a Capitale interamente pubblico nel rispetto delle condizioni stabilite dalla giurisprudenza dell'UE.

L'esito referendario di giugno 2011 ha abrogato l'art. 23bis della legge 133/2008, con la conseguenza dell'applicazione dei soli principi di diritto comunitario a "pressoché tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica" (e quindi non soltanto al servizio idrico integrato). Ciò era già stato riconosciuto dalla Corte Costituzionale nella pronuncia n. 24/2011 del 12 gennaio con la quale aveva sancito l'ammissibilità del quesito referendario.

I principi di diritto comunitario risultano, rispetto all'art. 23bis abrogato dal referendum, molto meno restrittivi riguardo alla possibilità di utilizzare l'affidamento diretto in house, ritenendo tale modalità di gestione una forma ordinaria, e non derogatoria, di gestione del servizio pubblico locale.

A seguito del referendum, l'articolo 4 del decreto legge 13 agosto 2011 n.138, "Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa europea" (convertito in legge 148/2011) ha disciplinato nuovamente la materia dei servizi pubblici locali. L'art. 4 riproduce in parte le previsioni dell'abrogato art. 23 bis escludendo dall'ambito di applicazione della norma il servizio idrico. In particolare, in relazione al tema degli affidamenti in house, sebbene la nuova disciplina ne prevedesse l'ammissibilità, in pratica impediva e disincentivava tale scelta con l'introduzione di alcuni requisiti restrittivi (possibilità di affidamento diretto soltanto per i servizi di valore inferiore a 900.000 euro, soglia successivamente ridotta a 200.000 euro). La legge 148/2011 introduceva, inoltre, un regime transitorio per gli affidamenti diretti non conformi alla nuova disciplina prevedendo la data di cessazione di tali contratti di servizi. Gli enti pubblici che avessero voluto, invece, mantenere la scadenza prevista nel contratto di servizio erano obbligati a ridurre la propria partecipazione nelle società quotate in borsa al 40% entro il 30 giugno 2013 e al 30% entro il 31 dicembre 2015 mediante procedure ad evidenza pubblica.

Successivamente, sei regioni (Puglia, Lazio, Marche, Sardegna, Emilia Romagna, Umbria), con distinti ricorsi, hanno impugnato l'articolo 4 del d.l. 138/2011. La Corte Costituzionale, con la sentenza n. 199 del 20 luglio 2012, ha ritenuto incostituzionale tale articolo e successive modifiche poiché la norma costituiva sostanzialmente una reintroduzione della disciplina abrogata con il referendum con la sola esclusione del servizio idrico integrato. In particolare, la norma è ritenuta incostituzionale laddove, ponendo delle restrizioni, fra cui un limite quantitativo all'utilizzo dello strumento dell'in house, si è posta in contrasto con la volontà popolare espressa per via referendaria.

Ad oggi, dunque, il settore dei servizi pubblici locali (acqua, rifiuti e trasporto pubblico locale), fino ad un nuovo intervento del legislatore, si trova ad essere regolato dai principi di diritto comunitario che, sulla questione della gestione dei servizi pubblici locali, contempla la possibilità di affidamento:

a) a società private selezionate tramite gara pubblica;
b) a società miste con partner privati selezionati con gara pubblica;
c) a società pubbliche tramite affidamento diretto o gestione in house.

Più nello specifico, il settore dei servizi idrici, costituito dall'insieme dei servizi pubblici di acquedotto, fognatura e depurazione è caratterizzato da un significativo livello di regolamentazione delle modalità e dei prezzi di fornitura del servizio. La gestione del servizio è regolata dalla Legge 5 gennaio 1994, n. 36, "Disposizioni in materia di risorse idriche" (Legge Galli) e dalle disposizioni del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale". Il referendum popolare di giugno 2011 si è pronunciato non soltanto per l'abrogazione dell'art. 23-bis della legge 133/2008, ma anche per l'abrogazione del D.Lgs. 52/2006, art. 154, comma 1, nella parte in cui prevedeva che la tariffa del servizio idrico integrato dovesse essere determinata tenendo conto dell'adeguatezza della remunerazione del Capitale investito.

Per quanto riguarda la regolamentazione del settore del trasporto pubblico locale (TPL) bisogna far riferimento al d.lgs. n. 422/1997 (Decreto Burlando), primo intervento organico di riforma dei trasporti pubblici locali che ha liberalizzato progressivamente il settore. Il Decreto Burlando, più volte modificato nel corso degli anni, costituisce tuttora la norma di riferimento per il settore dei trasporti locali e regionali. Il decreto promuove lo sviluppo di una concorrenza "per il mercato" imponendo la gara come modalità prevalente di affidamento del servizio. Il rapporto tra il gestore e l'ente concedente è regolato dal contratto di servizio, il quale stabilisce la durata dell'affidamento (non superiore a nove anni), gli standard di qualità minima dei servizi, la struttura tariffaria adottata, l'importo eventualmente dovuto all'ente locale e le sanzioni.

Nota
1. Successivamente alla proposizione dei ricorsi, l'impugnato art. 4 del d.l. n. 138 del 2011 ha subìto numerose modifiche, in particolare per effetto dell'art. 9, comma 2, lettera n), della legge 12 novembre 2011, n. 183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – Legge di stabilità 2012) e dell'art. 25 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività), convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27, nonché dell'art. 53, comma 1, lettera b), del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (Misure urgenti per la crescita del Paese). Tali modifiche sopravvenute limitano ulteriormente le ipotesi di affidamento diretto dei servizi pubblici locali.

Il TPL è anche disciplinato dal regolamento dell'Unione Europea 1370/2007/CE che prevede anch'esso la gara come modalità di affidamento principale e consente l'affidamento in house alle condizioni imposte dalla giurisprudenza comunitaria se:

a) l'ente pubblico effettua sull'affidatario un "controllo analogo" a quello esercitato sui propri servizi;

b) l'affidatario realizza "la parte più importante della propria attività" con l'ente o gli enti che la controllano. Il regolamento condiziona il ricorso alla società mista, poiché lo ammette, in via transitoria, solo fino al 2019 (art. 8 comma 2).

Bisogna, inoltre, fare riferimento all'art. 4bis del d.l. 1° luglio 2009, n. 78, introdotto dalla legge di conversione n. 102 del 3 agosto 2009, che pone l'obbligo per gli enti che decidano di effettuare un affidamento in house di mettere a gara almeno il 10% dei servizi di TPL oggetto dell'affidamento principale, in favore di soggetti diversi da quelli sui quali esercitavano il "controllo analogo". Menzione a parte bisogna fare per quanto riguarda il settore dell'energia elettrica e del gas, le cui competenze normative e di regolamentazione sono prevalentemente nazionali e affidate in gran parte all'Autorità per l'energia elettrica e il gas.

Trasporto Pubblico Locale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	A Roma la rete di trasporto pubblico locale è gestita quasi interamente dall'azienda pubblica ATAC spa, di proprietà di Roma Capitale. L'azienda gestisce la maggior parte della rete di TPL (autobus, filobus, tram, metropolitana, ferrovie regionali) e alcuni servizi complementari (la sosta, il controllo delle corsie, ecc.). L'assetto societario di ATAC e delle diverse imprese del settore partecipate e controllate dal Comune è stata oggetto di una recente riorganizzazione complessiva. L'attuazione del piano di riassetto del TPL, dal 1° gennaio 2010, ha comportato: - l'incorporazione delle vecchie società operative Met.Ro e Trambus spa in ATAC spa, che è diventato un soggetto unico controllato al 100% dal Comune; - la creazione di due società dalla scissione parziale di ATAC: Roma Servizi per la Mobilità srl per le attività di pianificazione, controllo e regolazione e Roma Patrimonio srl (quest'ultima è stata sciolta nel 2011 e le sue attività sono state trasferite di nuovo ad Atac); - la riduzione della catena di società partecipate e controllate dal Comune. Attualmente vi sono soltanto due aziende partecipate: Trambus Open s.p.a. (60% Atac e 40% Les Cars Rouges, azienda francese) per la gestione dei bus turistici e OGR – Officine Grandi Revisioni Roma s.r.l. (100% Atac) per la manutenzione ordinaria e straordinaria e la revisione del materiale rotabile su ferro. I collegamenti di bus periferici (pari al 20% del trasporto pubblico locale di superficie) sono affidati tramite gara a privati, come previsto all'art.4/bis del D.L. 78/2009, attualmente per una durata di otto anni (DGC 96/2010). Il collegamento di Roma Capitale con altri Comuni della Regione è garantito, oltre che dal servizio ferroviario nazionale, dalle autolinee di trasporto pubblico extraurbano gestite da Cotral Spa, società controllata a maggioranza dalla Regione
Determinazione delle tariffe	Le tariffe sono determinate da Roma Capitale. Le società di Trasporto pubblico Atac, Cotral e Trenitalia partecipano al sistema tariffario integrato Metrebus, che consente ai titolari di biglietti e abbonamenti di viaggiare indifferentemente sui mezzi delle suddette società. La partecipazione dei cittadini al costo del Tpl avviene direttamente come utenti dei mezzi di trasporto e indirettamente attraverso il prelievo fiscale a livello locale e nazionale.

Gestori dei servizi di trasporto

ATAC Spa	
Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica, proprietà del Comune di Roma Capitale, che dirige e coordina le attività del servizio.
Servizi offerti localmente	ATAC spa è responsabile del servizio di trasporto pubblico locale urbano (mezzi di superficie e metropolitana) e delle tre ferrovie localizzate nel territorio comunale ma di competenza regionale (Roma-Lido, Roma-Giardinetti e Roma Nord). Oltre ai servizi di mobilità pubblica, Roma Capitale ha affidato ad ATAC spa competenze sulle seguenti attività: - gestione integrata del controllo del traffico, tramite la centrale della mobilità e la gestione degli impianti semaforici; - servizi di trasporto scolastico e servizi dedicati ai diversamente abili (BusAbile); - gestione dei parcheggi di scambio e della sosta tariffata su strada per favorire l´integrazione tra il trasporto pubblico e il mezzo privato; - servizi turistici attraverso Trambus Open, società partecipata da Atac; - servizio di noleggio tram storici.
Affidamento del servizio	Il servizio è affidato fino al 2019 ad ATAC spa in via diretta, "in house", da Roma Capitale.

Roma Tpl s.c.a.r.l.	
Profilo societario	Roma Tpl è una società consortile privata tra Umbria Tpl e Mobilità s.p.a. (l'azienda del trasporto pubblico umbro), Viaggi e Turismo Marozzi s.r.l. (società privata) e Consorzio Trasporti Italiani, formato dalle piccole compagnie private che materialmente erogano il servizio.
Servizi offerti localmente	Roma Tpl gestisce i lotti esternalizzati delle linee di autobus periferici del Comune di Roma, pari al 20% del trasporto pubblico locale di superficie.
Affidamento del servizio	Il servizio è stato affidato tramite gara per una durata di otto anni (DGC 96/2010) e opera in virtù di un contratto di Servizio con Roma Capitale.

Compagnia di Trasporti Laziali (Cotral) Spa	
Profilo societario	Società per azioni 100% pubbliche (99,9% Regione Lazio, 0,05% Provincia di Viterbo, 0,05% Provincia di Rieti). Cotral è nata dallo scorporamento dall'ex Consorzio Trasporti Pubblici del Lazio in due società per azioni: Metroferro Spa (poi Met.Ro. e attualmente confluita in Atac), e Linee Laziali Spa, che oggi ha riassunto la denominazione di Co.Tra.L. S.p.A.
Servizi offerti localmente	Cotral SpA mette in collegamento tutti i Comuni del Lazio: una rete di trasporto capillare organizzata sulla base del Contratto di Servizio con la Regione Lazio che definisce le linee programmatiche e gli standard qualitativi e quantitativi minimi da garantire.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house (Provvedimento n.507 del 28/10/11) per un periodo di 5 anni rinnovabile per altri 5 anni.

Servizio Idrico

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il settore dei servizi idrici, costituito dall'insieme dei servizi pubblici di acquedotto, fognatura e depurazione, è caratterizzato da un significativo livello di regolamentazione delle modalità e dei prezzi di fornitura. L'Ambito Territoriale Ottimale 2 (ATO 2) Lazio Centrale-Roma, costituito da 112 Comuni della Regione, rappresenta uno dei cinque ATO costituiti ai sensi della LR Lazio 6/1996 in cui rientra la gestione del servizio idrico. Il 9 luglio 1997, i Comuni e le Province dell'ATO 2 hanno stipulato una Convenzione di Cooperazione che regola i rapporti tra gli enti locali ricadenti nell'ambito territoriale ai fini del servizio idrico integrato. Nella Convenzione di Cooperazione, i Comuni hanno scelto di affidare la gestione del servizio idrico ad una società a prevalente Capitale pubblico, ACEA – allora Azienda Speciale del Comune di Roma – una volta che si fosse trasformata in Società per Azioni. Oltre al servizio idrico integrato, Roma Capitale ha affidato ad Acea Ato 2 la gestione dei servizi idrici accessori (annaffiamento, fontanelle) e delle fontane artistiche e monumentali. Il 24 maggio 2002 con delibera 1/02 la Conferenza dei Sindaci ha approvato il testo della Convenzione di Gestione che affidava il servizio idrico ad Acea Ato 2 a partire dal 1° gennaio 2003 per una durata trentennale. Per quanto riguarda gli organismi di vigilanza settoriale e la tariffazione, la legge 42/2010 ha previsto la soppressione delle Autorità di Ambito Territoriale Ottimale in materia di acqua e il trasferimento delle loro funzioni di indirizzo, pianificazione, programmazione, controllo e tariffarie alle regioni. Inoltre, il D.L. 201/2011, art. 21, c.13, ha soppresso l'Agenzia nazionale per la regolazione e la vigilanza in materia di acqua, e ha trasferito le relative funzioni di regolazione e controllo all'Autorità per l'energia elettrica e il gas.
Determinazione delle tariffe	La determinazione delle tariffe avviene su base triennale con riferimento al "metodo normalizzato" (DM 1 agosto 1996) e sulla base del Piano di Ambito predisposto a livello di singolo ATO così da fissare, anno per anno, i ricavi garantiti al gestore. La tariffa è definita in modo tale da garantire la copertura integrale dei costi di esercizio ed investimento del soggetto gestore. La tariffa comprende, infatti, l'insieme dei servizi offerti ed è articolata per fasce di consumo e territoriali, anche allo scopo di tutelare i consumi domestici essenziali.

Gestore dei servizio idrico

Acea Ato 2 s.p.a.	
Profilo societario	Società per azioni: 96,46% Acea s.p.a. (società quotata in Borsa di cui Roma Capitale possiede il 51% delle azioni), 3,53 % Roma Capitale, 0,01% altri enti locali. Acea Ato 2 è soggetta alla direzione e coordinamento da parte di Acea s.p.a. La delibera del Comune di Roma n. 32/2012 intendeva cedere ai privati il 21% delle sue quote ACEA spa. In questo modo, Roma Capitale avrebbe ridotto la sua presenza nella società ad un 30% facendo diventare Acea spa una società a maggioranza di Capitale privato. Inizialmente, la delibera era legata ai vincoli normativi imposti dall'art. 4 del d.l. n. 138/2011, ma tali vincoli sono poi venuti meno con la dichiarazione di incostituzionalità della norma (sentenza della Corte Costituzionale n. 199/2012). In ogni caso, la votazione della delibera n. 32/2012 è stata bloccata di fatto da una decisione del Consiglio di Stato di luglio 2012 e per il momento la cessione delle quote Acea del Comune ai privati è rimasta in sospeso.
Servizi offerti localmente	Servizio idrico integrato, servizi idrici accessori (annaffiamento, fontanelle) e gestione delle fontane artistiche e monumentali nel Comune di Roma.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Rifiuti Solidi Urbani

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Le competenze comunali nell'ambito della gestione dei rifiuti urbani riguardano essenzialmente l'organizzazione della pulizia della città, della raccolta e del trasporto dei rifiuti. Gli enti locali gestiscono queste fasi tenendo conto delle scelte regionali relative alla destinazione dei rifiuti urbani nelle fasi a valle del ciclo individuate nel Piano regionale rifiuti. Le Regioni autorizzano la realizzazione, la modifica ed esercizio delle attività di gestione dei rifiuti e stabiliscono i criteri per l'individuazione dei siti idonei e non idonei allo smaltimento e al recupero, individuati dalle Province. Il servizio di igiene urbana a Roma viene erogato in regime di monopolio dall'Azienda Municipale Ambiente, Ama s.p.a., società in house interamente controllata da Roma Capitale. Il vigente Contratto di Servizio tra Comune di Roma e Ama è stato approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 33 del 28 gennaio 2004 con validità per il triennio 2003-2005. Dal 2006 in poi, la vigenza contrattuale è stata assicurata da diverse proroghe (l'ultima, con deliberazione della Giunta Capitolina n. 97 del 30 marzo 2012, fino al 31 dicembre 2012) e Ama ha gestito in modo relativamente autonomo il servizio. L'unico strumento di indirizzo dell'attività istituzionale dell'azienda è il Piano finanziario, annualmente presentato da Ama e approvato dall'Assemblea Capitolina al fine di stabilire la misura delle tariffe.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe del servizio sono stabilite nel Piano finanziario annualmente presentato da Ama e approvato dall'Assemblea Capitolina. Il servizio è pagato dai cittadini e dagli utenti non domestici in misura parametrica rispetto alla produzione dei rifiuti. La Tariffa Rifiuti (Ta.Ri.) copre integralmente i costi dei principali servizi erogati.

Gestore del servizio di igiene urbana

AMA S.p.a.	
Profilo societario	Società a totale partecipazione di Roma Capitale (100%)
Servizi offerti localmente	I servizi di igiene urbana, erogati sulla base del contratto di servizio vigente con Roma Capitale, consistono nella pulizia delle strade e in tutte quelle attività che risultano necessarie alla gestione dell'intero ciclo dei rifiuti: raccolta, selezione, trattamento, recupero, smaltimento. Inoltre, da ottobre 2010, con l'istituzione del Sistema integrato Decoro Roma (Si.De.Ro), l'azienda svolge, per effetto di determinate convenzioni stipulate con il Comune di Roma, quattro ulteriori servizi specifici: pulizia e manutenzione delle aiuole spartitraffico e del "verde orizzontale non di pregio"; rimozione dei manifesti abusivi dai muri e dagli impianti; cancellazione delle scritte murarie; sanificazione e lavaggio delle aree di interesse storico.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il comparto elettrico è composto da attività di servizio pubblico erogate in monopolio (trasmissione e distribuzione di energia elettrica) e attività liberalizzate (produzione e commercializzazione all'ingrosso e al dettaglio). La distribuzione di energia elettrica a Roma è erogata in monopolio da Acea Distribuzione, società mista a maggioranza di Capitale pubblico. Dal luglio 2007, la vendita di energia elettrica ai clienti finali è completamente liberalizzata. Per i clienti domestici, il passaggio dal mercato regolato a quello libero è stato reso graduale mediante la possibilità di rimanere serviti alle condizioni economiche stabilite dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas (Aeeg) in regime di maggior tutela. Il settore elettrico è soggetto a regolamentazione e controllo sia per le attività erogate in monopolio sia per quelle liberalizzate. Le competenze normative e di regolamentazione del settore elettrico sono prevalentemente nazionali e in gran parte affidate all'Autorità per l'energia elettrica e il gas.
Determinazione delle tariffe	Dal 2007 il mercato della vendita finale di energia elettrica è completamente liberalizzato. I cittadini romani possono scegliere un'offerta commerciale sul libero mercato oppure rimanere serviti alle condizioni economiche stabilite dall'Autorità in "regime di maggior tutela".
Principali attori	La distribuzione di energia elettrica a Roma è di esclusiva competenza di Acea Distribuzione. La società è soggetta a direzione e coordinamento da parte di Acea s.p.a., di cui Roma Capitale possiede il 51% delle azioni. La società del Gruppo Acea che vende energia sul mercato libero finale è Acea Energia (ex Acea Electrabel Elettricità). Il gruppo Acea serve ancora quasi il 70% del mercato della vendita finale a Roma, sia in maggior tutela che in libero mercato (2010, Acea Energia).

Gas Naturale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	La struttura verticale integrata del settore del gas, storicamente gestita in regime di monopolio da Eni (ex ente pubblico, attualmente spa sotto il controllo effettivo dello Stato), è stata disarticolata per adempiere alla normativa comunitaria e nazionale finalizzata alla liberalizzazione del settore e alla creazione di un mercato unico europeo. Il settore del gas si distingue attualmente, quindi, tra attività regolamentate gestite in monopolio (le reti ed il servizio di distribuzione del gas ai clienti finali) e attività liberalizzate (quelle commerciali di acquisto e vendita all'ingrosso e al dettaglio). Le competenze normative dei settori dell'energia sono prevalentemente nazionali e quelle di regolamentazione in gran parte affidate all'Autorità per l'energia elettrica e il gas (Aeeg). Il servizio di distribuzione del gas, che rientra fra le attività monopolistiche locali regolate a livello nazionale, viene svolto a Roma da Italgas (Società Italiana per il Gas) s.p.a., società privata del gruppo Snam Rete Gas che appartiene alla holding Snam, del gruppo Eni. Italgas ha svolto il servizio in affidamento diretto fino a data recente in virtù di una concessione trentennale esclusiva firmata nel 1991. La normativa comunitaria e nazionale sulla concorrenza nel settore del gas (Direttiva 2003/55/CE; D.Lgs. 23 maggio 2000, n. 164; l. 23 agosto 2004, n. 239; d.l. 30 dicembre 2005, n. 273, convertito in l. 23 febbraio 2006, n. 51) ha imposto, però, la riduzione del tempo massimo della concessione per la distribuzione del gas a 12 anni e ha contestualmente stabilito per le concessioni in essere un periodo transitorio con scadenza 31 dicembre 2005, poi prorogato al 2009. La concessione a favore di Italgas è, quindi, scaduta alla fine del 2009, ma l'azienda ha continuato ad erogare il servizio in qualità di gestore uscente fino all'aggiudicazione della gara indetta da Roma Capitale nel 2011 (GGCa 286/11). A vincere la gara, aggiudicata nel 2012, è stato Italgas, a cui viene concesso il servizio di distribuzione del gas nel Comune di Roma per 12 anni.
Determinazione delle tariffe	La vendita di gas ai clienti finali è liberalizzata quindi i prezzi sono definiti dalle imprese secondo i criteri regolatori individuati dall'Autorità.
Principali attori	Il servizio di distribuzione del gas nel Comune di Roma è stato affidato a Italgas s.p.a. tramite gara pubblica per un periodo di 12 anni a partire da 2012. Italgas s.p.a. È una società privata del gruppo Snam Rete Gas che appartiene alla holding Snam, del gruppo Eni Rete di distribuzione. Eni è controllata dallo Stato con una quota azionaria superiore al 30% e con una serie di poteri speciali (la cosiddetta golden share). La vendita di gas ai clienti finali è completamente liberalizzata quindi i cittadini possono scegliere liberamente il loro fornitore. Eni, il più grande attore a livello nazionale ma su Roma operano anche altri fornitori come il gruppo Acea, mediante la società Acea Energia.

Fonti

- ACEA ATO 2 http://www.aceaato2.it/Home.aspx
- Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma. Relazione annuale 2011–12
- AMA http://www.amaroma.it/
- Annuario statistico Roma Capitale 2011
- ATAC Roma http://www.atac.roma.it/
- CNEL, Osservatorio dei servizi pubblici locali http://cnelspl.portalecnel.it/SPL/index.asp
- Comune di Roma Capitale http://www.Comune.roma.it/wps/portal/pcr
- Cotral http://www.cotralspa.it/
- Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
- Istat, Indicatori ambientali urbani 2011 www.istat.it
- Istat, Indicatori ambientali urbani, 2011 http://www.agenzia.roma.it/
- Italgas http://www.italgas.it/it/index.html
- Servizio Biblioteca Camera dei deputati - Ufficio Legislazione straniera, *Le città capitali in Europa. Le esperienze di Parigi*, *Berlino*, *Londra e Madrid*, Materiali di legislazione comparata Numero 21

I.2

Government e Servizi Pubblici Locali nelle Principali Capitali Europee

LONDRA

1.2.1. ORGANIZZAZIONE POLITICO-AMMINISTRATIVA: LA GREATER LONDON AUTHORITY

Normativa e status giuridico

Status	Greater London Authority Entità territoriale separata, equiparabile alle altre regioni inglesi, con ordinamento giuridico specifico: la Greater London Authority Act del 1999, modificata nel 2007.
Evoluzione del quadro normativo e istituzionale	L'assetto di governo di Londra si è caratterizzato nella storia dall'oscillazione tra un modello di tipo semi-regionale ed un modello associato di enti minori in cui il governo centrale esercitava in parte un ruolo di coordinamento. Attualmente, il Greater London costituisce un'entità territoriale separata, equiparabile alle otto regioni del Regno Unito. A differenza della suddivisione delle altre regioni in contee e distretti, la Greater London comprende oggi 33 distretti (Boroughs), fra i quali è compresa la City, un'area di un miglio quadrato coincidente con il centro della città. Londra è dotata di un ordinamento specifico disciplinato dalla Greater London Authority Act del 1999. Tale legge ha istituito un'autorità di governo, la Greater London Authority (GLA), che ha compiti di programmazione strategica, controllo e coordinamento delle politiche per tutto il territorio. La GLA ha competenza sui trasporti, sulla pianificazione urbana, sull'ambiente, sui servizi di emergenza e antincendio, sulla polizia, sullo sviluppo economico e sulla cultura. Ha, inoltre, la potestà di adottare atti normativi, denominati byelaws, che hanno forza di legge. La Greater London Authority, a differenza delle autorità dei Borough, non fornisce direttamente i servizi ai cittadini, ad eccezione di parte del servizio di trasporto pubblico. La GLA collabora a stretto contatto con i Borough per implementare la strategia progettata dal Sindaco di Londra. Ogni Borough è gestito da un Consiglio locale che è responsabile dell'amministrazione del distretto e di fornire direttamente ai cittadini alcuni servizi pubblici come l'edilizia popolare, la raccolta dei rifiuti e l'istruzione. La legge del 1999 è stata modificata in alcuni aspetti dalla Greater London Authority Act 2007, che ha aumentato e rafforzato i poteri del Sindaco e dell'Assemblea di Londra su alcuni settori come la salute, la cultura o i rifiuti urbani.

Organi di governo

Esecutivo	*Mayor of London (Sindaco)* Il Sindaco della GLA è eletto direttamente dai cittadini, in maniera disgiunta dall'elezione dell'Assemblea (c'è, quindi, possibilità di coabitazione). Prepara il bilancio della GLA e definisce le strategie generali di azione in merito a quattro aree: trasporti, pianificazione del territorio, sviluppo economico, ambiente. I piani strategici elaborati dal Sindaco non sono soggetti all'approvazione formale da parte dell'Assemblea, che, tuttavia, deve essere consultata, insieme alle Agenzie funzionali che attuano i piani.

Assemblea	*London Assembly* L'Assemblea, composta da venticinque membri, ha un potere di controllo generale sull'azione del Sindaco. Oltre alla facoltà di modificare il bilancio, nomina i membri della GLA, in particolare il capo esecutivo e quello delle finanze (Chief Executive e Chief Finance Officer) e discute sulle maggiori problematiche della città. L'Assemblea deve essere ascoltata dal Sindaco su tutte le decisioni più importanti.
Altri organi di governo	*Functional bodies (organi funzionali)* *Mayor's Office for Policing and Crime* (ordine pubblico), *Transport for London* (trasporti) e *London Fire and Emergency Planning Authority* (servizi di emergenza e antincendio). Le ultime due agenzie sono veri e propri organi esecutivi della GLA. Il loro compito è, infatti, quello di dare attuazione alle strategie elaborate dal Sindaco e dall'Assemblea. I dirigenti di queste due agenzie sono nominati dal Sindaco, sentita l'Assemblea.

1.2.2. PROFILO DELLA CITTÀ

Caratteristiche Generali

Popolazione (1)			
Residenti totali	7.825.200		
donne	3.894.500		
uomini	3.930.700		
Residenti stranieri EU	n.d. *		
Residenti stranieri non EU	n.d		
Superficie (2)			
	1.572 km^2		
Densità popolazione (3)			
	4.978 abitanti/km^2		
Movimenti migratori (4)			
Verso la città	534.600		
Dalla città	611.900		
PIL (5)			
Pil pro capite in standard di potere di acquisto	49.100 euro		
Dati occupazione (6)	**totale**	**uomini**	**donne**
Tasso di attività			
(16-64 anni)	76,1%	83,7%	68,2%
Tasso di occupazione			
(16-64 anni)	69,2%*	76,1%	62,1%
Tasso di disoccupazione			
(16 anni e più)	8,9%	8,9%	8,9%

*n.d: Dato non disponibile nel Urban Audit di Eurostat né calcolato dall'Istituto nazionale di statistica per la città di riferimento.

Fonti:
(1) 2010 Nomis, Official Labour Market Statistics. Office for National Statistics. http://www.nomisweb.co.uk/reports/lmp/gor/2013265927/report.aspx
(2) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(3) 2012. Office for National Statistics. Labour Force Survey http://www.statistics.gov.uk/hub/index.html

Indicatori Ambientali Urbani

Trasporti

	Mobilità privata	
	Tasso di motorizzazione	n.d.
	Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro	n.d.
	Durata media del viaggio per raggiungere il luogo di lavoro(1)	43 minuti
	Numero di persone che quotidianamente si spostano da altri Comuni verso la Capitale	n.d.
	Trasporto pubblico	
TPL	*Articolazione della rete di trasporto*(2)	11 linee di metro Oltre 700 linee di autobus urbani, 8.500 vetture Servizi ferroviari che collegano diversi territori della regione, articolati in tre divisioni: - Docklands Light Railway (DLR), all'Est di Londra - London Overground, che collega il centro di Londra con l'hinterland - Tramlink, rete tranviaria della zona Sud di Londra London River Services (servizio di trasporto sulla rete fluviale per i viaggiatori pendolari – river bus – e servizi turistici)
TPL	*Passeggeri trasportati*(2)	Circa 6.732 milioni di viaggiatori all'anno
TPL	*Lunghezza della rete pubblica di trasporto in tratte urbane ed extraurbane*(2)	Tutta la rete, 14.850 km[1] Metro 402 km
TPL	*Tariffe*(2)	*Costo pieno per gli spostamenti in centro* Non vi è un regime tariffario unico per i servizi di trasporto pubblico locale. Vi sono regimi tariffari integrati per: - i bus e tram: Biglietto semplice per la zona centro: 1,35 sterline (1,7 euro circa) per i titolari della carta elettronica ricaricabile Oyster Card; 2,30 sterline (circa 2,8 euro) se acquistato senza carta. Abbonamento mensile: 72,2 sterline (90 euro circa) - Metropolitana, DLR e London Overground: Biglietto semplice per la zona centro: 2,00 sterline (circa 2,5 euro) se acquistato con carta ricaricabile; 4,30 sterline (5,30 euro circa) se acquistato senza Oyster Card. Abbonamento mensile: 112,20 sterline (139 euro circa) - London River Services: vi sono diverse tariffe a seconda dell'impresa operatrice. Sistema di agevolazioni Hanno diritto a usufruire di tariffe agevolate: - bambini e studenti - anziani e pensionati - portatori di handicap - disoccupati e beneficiari di assegni sociali - famiglie numerose

Taxi	*n. di licenze taxi* Circa 22.000 licenze e 25.000 guidatori di taxi autorizzati (3) *costo medio di una corsa di 5 km in taxi nel centro cittadino e di giorno (1) 11,6 euro*
Sistema di car-sharing	La London Assembly sta studiando la possibilità di introdurre, nei prossimi anni, un sistema di car sharing di macchine elettriche simile a quello esistente a Parigi (Autolib).

Fonti:
(1) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(2) 2011-2012 Transport for London http://www.tfl.gov.uk/
(3) Greater London Authority http://www.london.gov.uk/

Rifiuti solidi urbani

Sistema di raccolta	Il servizio di raccolta dei rifiuti è di competenza delle autorità dei Borough londinesi. I servizi di raccolta offerti nei 33 distretti sono, quindi, diversi ma, in tutti quanti, è garantita la raccolta dei rifiuti indifferenziati, della carta, metallo e bottiglie di plastica sui cassonetti stradali. In tutti i Borough, ad eccezione di due, si realizza la raccolta del vetro mentre la raccolta di rifiuti verdi compostabili viene effettuata in tutti i distretti tranne in uno. La raccolta dei rifiuti riciclabili ha una frequenza settimanale in 26 borough, bisettimanale in 5 e giornaliera in due.
Quantità di rifiuti raccolta (1)	3.822.000 tonnellate annue, di cui il 79% (3.035.000 tonnellate) sono rifiuti domestici 488 kg/abitante in media per anno (rifiuti domestici e commerciali) di cui il 32% è organico, il 10% plastica, il 23% carta, il 7% vetro ed il 4% metallo.
Trattamento dei rifiuti (2)	Discarica: 49% Incineritore: 21% Riciclaggio/compostaggio: 27% Altro: 3

Fonti:
(1) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(2) 2010, Defra Waste Statistics http://www.defra.gov.uk/statistics/environment/waste/

Acqua

Consumo totale	n.d.
Utenze connesse alla rete idrica	n.d.
Prezzo *di un m^3 di acqua domestica*	n.d.

Elettricità

Consumo totale annuo	n.d.
Utenze connesse alla rete	n.d.

Gas

Consumo totale	n.d.
Utenze connesse alla rete	n.d.

1.2.3. LA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Trasporto Pubblico Locale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	I trasporti pubblici locali a Londra sono gestiti e coordinati da Transport for London (Tfl). Il Tfl è parte integrante della Greater London Authority e i suoi dirigenti sono nominati dal Sindaco di Londra. Il funzionamento dell'ente è regolato dalla Greater London Authority Act 1999. Tfl, tramite una sua società controllata, la Transport Trading Limited, possiede una holding di imprese controllate: - London bus services (autobus urbani di Londra) - London Underground (metropolitana di Londra) - Docklands light railway (treno dll'East london) - London overground (treno che collega il centro di Londra con l'immediata periferia) - Tramlink (servizio tranviario della zona Sud di Londra) - London River Services (servizio di trasporto fluviale) Tfl è responsabile dell'identità corporativa delle imprese, definisce i tracciati della rete di trasporto e i bandi di gara per l'appalto dei servizi all'interno del Greater London. Le imprese controllate da Tfl sono "titolari" del servizio e responsabili della rete e l'infrastruttura mentre la gestione operativa viene, in genere, delegata a operatori privati ad eccezione della metropolitana, integralmente gestita in house. La gestione dei trasporti ferroviari nell'area del Greater London è coordinata da Tfl in collaborazione con il Ministero dei Trasporti (Department for Transport, responsabile delle strategie ferroviarie), il Network Rail (società proprietaria delle infrastrutture) e le diverse Compagnie che gestiscono le linee ferroviarie nella regione. Tfl, insieme al Ministero dei Trasporti, sta costruendo Crossrail, una nuova linea di treno sotterraneo che collegherà i sobborghi dell'Est/Sud di Londra con la City e l'Ovest della Città. La linea dovrebbe essere inaugurata nel 2018.
Determinazione delle tariffe	La tariffe sono determinate dal Sindaco di Londra

Gestori dei servizi di trasporto

London buses	
Profilo societario	London buses srl è una società a responsabilità limitata controllata da Tfl. La gestione operativa della rete di autobus urbani è affidata a numerosi operatori privati tramite gara pubblica.
Servizi offerti localmente	Rete di autobus urbani di Londra, integrata da oltre 700 linee e più di 8.500 autobus
Affidamento del servizio	Il servizio è affidato a più di 30 operatori privati tramite gara pubblica. Ogni tratta è regolata da un contratto commerciale per una durata di 5 anni, prorogabile per altri 2 anni in caso di buona performance.

London underground	
Profilo societario	London underground Limited è una società pubblica controllata da Transport for London.
Servizi offerti localmente	Metropolitana di Londra, integrata da 11 linee.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house La modalità di gestione della metropolitana di Londra è stata oggetto di importanti cambiamenti negli ultimi anni. Fino al 2003, la metropolitana di Londra è stata sotto la responsabilità del Ministero dei Trasporti. Dal 2003, le competenze sulla metropolitana sono state trasferite a Transport for London, che ha cominciato a gestire la metro tramite un consorzio pubblico-privato (Public-private partnership). Il mantenimento e il rinnovo dell'infrastruttura e del materiale rotabile sono stati affidati a due imprese private con contratti trentennali (Metronet e Tube Lines), mentre la gestione della rete metropolitana era rimasta sotto controllo diretto dell'azienda London Underground Unlimited, controllata dalla Tfl. Nel 2008, dopo il fallimento e il commissariamento dell'azienda affidataria Metronet per l'eccesso di debiti, Transport for London ha ripreso la gestione diretta del mantenimento e il rinnovo della parte della rete curata da Metronet, assumendo tutto il personale dell'azienda. La gestione è stata attribuita a Tfl in maniera permanente da parte del Sindaco di Londra e del Segretario di Stato per i Trasporti nel 2009. Nel 2010, Tfl ha rilevato l'altra società affidataria, Tube Lines, che non poteva più far fronte agli impegni assunti con Tfl per mancanza di fondi. Questa rilevazione, unita a quella di Metronet, ha segnato la fine del consorzio publico-privato per la gestione della metropolitana di Londra, che, attualmente, è completamente sotto il controllo della Tfl.

Docklands Light Railway	
Profilo societario	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl. La rete è pubblica mentre il mantenimento e la gestione operativa è stata affidata in esclusiva ad un'impresa privata, Serco Docklands, in seguito alla privatizzazione del servizio nel 1997.
Servizi offerti localmente	Trasporto ferroviario nell'East London.
Affidamento del servizio	Affidamento del servizio operativo ad un'impresa privata, Serco Docklands, tramite gara.

London Overground	
Profilo societario	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl dal 2007. Il servizio è affidato ad un operatore privato.
Servizi offerti localmente	Trasporto ferroviario che collega il centro di Londra con l'immediata periferia (inner suburbs).
Affidamento del servizio	Affidamento del servizio operativo ad un'impresa privata, London Overground Rail Operations, tramite gara

Tramlink	
Profilo societario	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl. La rete è pubblica ma costruzione, disegno e appalto della rete di tram sono stati affidati ad un'impresa privata.
Servizi offerti localmente	Rete tranviaria in servizio nella zona Sud di Londra. Il servizio è attivo dal 2000.
Affidamento del servizio	Costruzione, disegno e appalto della rete di tram sono stati affidati tramite gara ad un'impresa privata, Tramtrack Limited (TCL), per un periodo di 99 anni.

London River Services	
Profilo societario	London River Services è una divisione di Transport for London che coordina e pianifica il servizio di trasporto passeggeri sulla rete fluviale del Tamigi. Il servizio viene dato in concessione a diversi operatori privati.
Servizi offerti localmente	Servizio di trasporto sulla rete fluviale del Tamigi per i viaggiatori pendolari – river bus – e servizi turistici.
Affidamento del servizio	Il servizio è affidato a diversi operatori privati tramite gara pubblica.

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Fino al 1974 la fornitura di acqua a Londra era assicurata da un'unica azienda pubblica, la Metropolitan Water Board, fondata nel 1903 come risultato della fusione e nazionalizzazione di quasi tutte le imprese private di fornitura di acqua esistenti. Il Water Act del 1973 realizzò una prima riforma del servizio, sostituendo la Metropolitan Water Board con 10 autorità locali (Major water authorities) dipendenti dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero dell'Agricoltura. Le 10 water authorities avevano il compito di coordinare il servizio di fornitura e di trattamento delle acque nelle diverse aree del territorio. La più importante delle water authorities era la Thames Water, responsabile dell'area di Londra. Parallelamente, esistevano alcune imprese private di fornitura di acqua a livello locale, ma erano di importanza marginale. Nel 1989, fu avviata la privatizzazione del servizio: le 10 water authorities furono trasformate in imprese e successivamente privatizzate. La Thames Water Utilities Ltd, nata come risultato della privatizzazione della water authority dell'area di Londra (Thames Water), è attualmente la società responsabile della fornitura di acqua nella maggior parte del territorio londinese. La Greater London Authority collabora insieme alle diverse compagnie erogatrici di acqua per gestire adeguatamente le risorse idriche della zona. Il servizio idrico è regolato a livello nazionale dal Water Industry Act del 1991, che garantisce standard qualitativi, controllo dei prezzi e gli eventuali abusi della posizione di monopolio.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe dell'acqua sono regolate da Ofwat (Water Services Regulation Authority), un'Autorità che fissa i prezzi massimi del servizio.

Gestore dei servizio idrico

Thames Water	
Profilo societario	Società privata, erede dell'ex fornitore pubblico locale, che operava a Londra in regime di quasi monopolio. La società è soggetta alla regolazione della Water Industry Act del 1991.
Servizi offerti localmente	Thames Water, con 9 milioni di clienti, è il principale erogatore del servizio idrico nell'area del Greater London. Parallelamente, esistono altre imprese di fornitura di acqua a livello locale, ma sono di importanza marginale.

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il Sindaco di Londra è responsabile della definizione della strategia per la gestione dei rifiuti solidi urbani (Municipal Waste Management Strategy). La London Waste and Recycling Board, istituita dal Greater London Act 2007, ha l'incarico di promuovere la strategia definita dal Sindaco di Londra e di coordinare tutti gli stakeholder e le autorità del territorio coinvolte nella gestione dei rifiuti. Per quanto riguarda l'erogazione del servizio a livello locale, le competenze di raccolta e di smaltimento dei rifiuti sono state storicamente distinte. La raccolta dei rifiuti è stata sempre in mano alle autorità dei boroughs, mentre lo smaltimento dei rifiuti era controllato dal Greater London Council, il vecchio Consiglio comunale di Londra. In seguito all'abolizione del Greater London Council nel 1986, la responsabilità per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti è stata ripartita fra le autorità locali dei 33 boroughs di Londra nel seguente modo: - 12 borough sono responsabili sia della raccolta, sia dello smaltimento dei rifiuti; - 21 borough sono responsabili soltanto della raccolta. Lo smaltimento dei rifiuti è gestito da 4 autorità territoriali specifiche: East London Waste Authority, North London, West London e Western Riverside.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe sono determinate dalle autorità di ogni borough.
Gestori del servizio	La gestione dei rifiuti è gestita in autonomia da ognuno dei 33 borough e, di conseguenza, nel territorio londinese sono presenti differenti modalità di gestione del servizio. Nella maggior parte dei distretti, tanto il servizio di raccolta come quello di smaltimento dei rifiuti è affidato tramite gara a una o varie imprese private (ad esempio, nella city londinese il servizio è erogato da 4 aziende diverse). Le imprese che gestiscono il servizio nella maggior parte dei borough sono Veolia, Serco e May Gurney per la raccolta e Veolia, Serco, WRG e Viridor per lo smaltimento dei rifiuti.

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Prima della privatizzazione e liberalizzazione del settore negli anni '90, il comparto elettrico in Gran Bretagna era organizzato intorno a un ente centrale responsabile della generazione e trasmissione di elettricità (Central Electricity Board) e a 12 enti pubblici responsabili del servizio di distribuzione e fornitura di energia a livello regionale (Electricity Boards). Nel 1990, i 12 Electricity Boards che erogavano il servizio in regime di monopolio furono trasformati in imprese (public electricity suppliers) e successivamente privatizzati. Nel Greater London l'organismo pubblico responsabile della fornitura di energia era il London Electricity Board, che fu trasformato in impresa pubblica, London Electricity plc., e poi privatizzato. London Electricity fu assorbita da Electricité de France Energy nel 1998. Il mercato di commercializzazione dell'energia elettrica fu gradualmente liberalizzato dal 1996 fino all'apertura completa nel maggio 1999. Per quanto riguarda la rete di trasmissione e di distribuzione, negli anni '90, la Central Electricity Board fu scorporata in 4 imprese che furono successivamente privatizzate. Attualmente, le reti di trasmissione e di distribuzione sono gestite a livello territoriale da imprese private in regime di monopolio. In Inghilterra, la rete di trasmissione è proprietà di National Grid Electricity Trasmission e la rete di distribuzione è gestita da 14 monopoli privati autorizzati a livello regionale. UK Power Networks è l'operatore della rete di distribuzione che copre il territorio di Londra.
Determinazione delle tariffe	Prima della piena liberalizzazione del mercato domestico dell'elettricità, l'agenzia del governo incaricata di regolare il mercato dell'energia elettrica e del gas (Office of Gas and Electricity Markets, Ofgem), fissava i prezzi massimi dell'energia. Il controllo sui prezzi è rimasto fino all'anno 2000, anche in condizioni di mercato completamente liberalizzato. Attualmente, Ofgem esercita una funzione di supervisione dei prezzi di fornitura per tutelare gli interessi dei consumatori.
Principali attori	Le reti di trasmissione e di distribuzione sono in mano a monopoli privati mentre il servizio di fornitura domestica (commercializzazione) è completamente liberalizzato. I consumatori possono, quindi, scegliere il loro fornitore di energia elettrica fra le 18 imprese che operano nel libero mercato. Il principale fornitore di energia elettrica a Londra è EDF-Suez, acquirente della London Electricity, ex fornitore pubblico.

Gas Naturale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato dell'energia nel Regno Unito ha avuto inizio negli anni '80. L'impresa British Gas aveva il monopolio di tutto il settore al momento della sua privatizzazione nel 1986. L'azienda mantenne la posizione monopolistica fino al 1996, quando fu scorporata e ristrutturata in preparazione della liberalizzazione del mercato. Il passaggio fu graduale fino all'apertura completa alla concorrenza nel maggio 1998. British Gas continua ad essere uno dei principale fornitori di gas del Paese. La rete di trasmissione e la rete di distribuzione, sono in mano a imprese private in regime di monopolio. La rete di trasmissione nazionale è controllata da National Grid mentre la rete di distribuzione è controllata da 8 Gas Distribution Networks regionali (GDNs) che coprono le diverse aree geografiche del Paese. La GDN che copre il territorio di Londra è proprietà di National Grid.
Determinazione delle tariffe	Prima della piena liberalizzazione del mercato domestico del gas, Ofgem (Office of Gas and Electricity Markets), l'agenzia del governo incaricata di regolare il mercato dell'energia elettrica e del gas, fissava i prezzi massimi dell'energia per i monopolisti. Il controllo sui prezzi fu gradualmente eliminato fra il 2000 ed il 2002. Attualmente, Ofgem esercita una funzione di supervisione dei prezzi di fornitura per tutelare gli interessi dei consumatori.
Principali attori	Le reti di trasmissione e di distribuzione sono in mano a monopoli privati mentre il servizio di fornitura domestica (commercializzazione) è completamente liberalizzato. I consumatori possono, quindi, scegliere il loro fornitore di gas fra le diverse imprese che operano nel libero mercato. British Gas, ex monopolista pubblico, è uno dei principale fornitori di gas del Paese.

Fonti

- Nomis, Official Labour Market Statistics. Office for National Statistics.
- http://www.nomisweb.co.uk/reports/lmp/gor/2013265927/report.aspx
- Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
- (Office for National Statistics. Labour Force Survey http://www.statistics.gov.uk/hub/index.html
- Transport for London http://www.tfl.gov.uk/
- Greater London Authority http://www.london.gov.uk/
- Defra Waste Statistics http://www.defra.gov.uk/statistics/environment/waste/
- Thames Water http://www.thameswater.co.uk/
- London Waste and Recycling Board http://www.lwarb.gov.uk/
- EDF Energy http://www.edfenergy.com/
- British Gas http://www.britishgas.com/

I.3

Government e Servizi Pubblici Locali nelle Principali Capitali Europee

PARIGI

1.3.1. ORGANIZZAZIONE POLITICO-AMMINISTRATIVA: LA VILLE DE PARIS ED IL GRAND PARIS

Normativa e status giuridico

Status	Mairie de Paris Comune e, contemporaneamente, Dipartimento. Disciplinato dalla legge n. 82-1169 del 31 di dicembre di 1982, che regola l'ordinamento di Parigi, Marsiglia e Lione. Nuova collettività territoriale del Grand Paris, istituita dalla legge n. 2010-597 del 3 giugno 2010
Evoluzione del quadro normativo e istituzionale	Il territorio di Parigi è, da un punto di vista amministrativo, allo stesso tempo Comune (commune) e dipartimento (département), un'unità territoriale più piccola della Regione. Entrambe le divisioni territoriali vengono gestite da organi di governo comuni: il Sindaco ed il Consiglio di Parigi. La legge n. 82-1169 del 31 dicembre 1982, conosciuta anche come Loi PLM, regola l'ordinamento delle tre principali città francesi: Parigi, Marsiglia e Lione. Queste tre città godono di uno statuto amministrativo particolare per il decentramento dei poteri e sono suddivise amministrativamente in arrondissements. Parigi è suddivisa in 20 arrondissements, ognuno dei quali ha un proprio consiglio (Conseil d'arrondissement) ed un Sindaco (Maire d'arrondissemement). I poteri dei sindaci di arrondissement sono di tipo amministrativo e molto limitati rispetto a quelli del Sindaco della città. La legge n. 2002-276 del 27 febbraio 2002 sulla democrazia locale ha rinforzato il ruolo dei consigli di arrondissement, i quali hanno il compito di creare un nuovo organo di tipo consultivo: i consigli di quartiere. Con la finalità di unire i territori strategici della regione dell'Île-de-France, in particolare l'area di Parigi, la legge n. 2010-597 del 3 giugno 2010 ha istituito la nuova collettività territoriale del Grand Paris. La creazione del Grand Paris ha l'obiettivo di ridurre gli squilibri sociali, territoriali e fiscali a beneficio dell'insieme del territorio nazionale attraverso un progetto di sviluppo urbanistico, sociale ed economico. Il progetto del Grand Paris ha comportato la designazione di un Segretario di Stato ad hoc, nonché la definizione di un particolare regime giuridico in deroga ad alcuni principi del diritto urbanistico. Il progetto, per le sue caratteristiche sovracomunali e sovradipartimentali, ha anche comportato la creazione di due nuovi enti pubblici statali a carattere industrialie e commerciale (EPIC): la Société du Grand Paris, incaricata della realizzazione di una grande rete di trasporto pubblico finanziato dallo Stato e l'Établissement public de Saclay-Paris, responsabile della creazione del polo scientifico e tecnologico del Plateau de Saclay per favorire la ricerca, l'innovazione e la valorizzazione industriale del territorio. Il Grand Paris si articolerà, inoltre, intorno a "contratti di sviluppo territoriale" definiti e realizzati congiuntamente dallo Stato, i comuni e i loro raggruppamenti. Tali contratti avranno l'obiettivo di costruire ogni anno 700.000 nuovi alloggi nell'Île-de-France, contribuendo così alla gestione dell'espansione urbana del territorio.

Organi di governo

Esecutivo	*Maire de Paris (Sindaco) e 37 adjoints (assessori).* Il Sindaco e gli assessori sono eletti dall'assemblea, il Consiglio di Parigi. Il Sindaco ha il doppio ruolo di rappresentante dell'amministrazione comunale e dipartimentale. Ha, inoltre, gli stessi poteri degli altri sindaci di Francia ad eccezione delle questioni riguardanti l'ordine pubblico e la sicurezza. Questi ultimi, per motivi storici e politici, sono di competenza del Prefetto di polizia (Préfet), nominato dal Governo centrale. Con il decreto 2002-810 del 2 maggio 2002, alcuni poteri in materia di sicurezza sono stati attribuiti al Sindaco di Parigi (ad esempio, traffico e parcheggio e ordine pubblico nelle fiere e mercati), ma la maggior parte dei poteri è rimasta in mano al Prefetto di polizia.
Assemblea	*Conseil de Paris (Consiglio di Parigi)* È l'organo di rappresentanza politica della città eletto dai cittadini di Parigi. Ha una funzione deliberativa (discute e approva i progetti riguardanti la città) e approva il bilancio di Parigi. Conta 167 Consiglieri eletti con liste municipali su base distrettuale (arrondissement) che siedono anche nel Consiglio del distretto per il quale sono stati eletti. Nella stessa tornata elettorale vengono eletti 354 Consiglieri, che integrano i Consigli di distretto.
Altri organi di governo	*Conseils d'arrondissement e Maires d'arrondissement* Ognuno dei 20 arrondissement parigini è amministrato da un Consiglio e da un Sindaco di distretto. I Consigli di distretto hanno un minimo di 10 ed un massimo di 40 membri ed eleggono i propri sindaci (Maires d'arrondissement) una settimana dopo il voto alle elezioni comunali. Consigli e Sindaci di arrondissement hanno competenze di attribuzione di tipo consultivo e amministrativo e i loro poteri sono molto limitati rispetto a quelli del Sindaco e dell'Assemblea di Parigi. *Conseils de quartier (Consigli di quartiere)* A Parigi vi sono un totale di 121 Conseils de quartier, costituiti all'interno di ogni distretto. Hanno carattere consultivo e propositivo su tutte le questioni riguardanti la città ed il quartiere. Possono ricevere dei finanziamenti per il loro funzionamento.

1.3.2. PROFILO DELLA CITTÀ

Caratteristiche Generali

Popolazione			
Residenti totali (1)	2.234.105		
donne	1.182.098		
uomini	1.052.007		
Residenti stranieri EU (2)	93.174		
Residenti stranieri non EU (2)	234.619		
Superficie			
	105,4 km^2		
Densità popolazione			
	21.196,4 per km^2		
Movimenti migratori			
Verso la città	n.d. *		
Dalla città	n.d.		
PIL (3)			
Pil pro capite in standard di potere di acquisto	75.300 euro		
Dati occupazione (1)	**totale**	**uomini**	**donne**
Tasso di attività			
(15-64 anni)	76,2%	79,4%	73,3%
Tasso di occupazione			
(15-64 anni)	67,8%*	70,8%	65,1%
*Tasso di disoccupazione***			
(15 anni e più)	11%	10,8%	11,3%

* n.d: Dato non disponibile nel Urban Audit di Eurostat né calcolato dall'Istituto nazionale di statistica per la città di riferimento.
** Il tasso di disoccupazione stimato per il IV trimestre 2011 è di 8,4%.

Fonti:
(1) 2009, Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) http://www.insee.fr/fr/
(2) 2003-2006 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(3) 2007-2009. Eurostat, Urban Audit

Indicatori Ambientali Urbani

Trasporti

	Mobilità privata	
	Tasso di motorizzazione (1)	0,50 automobili per unità familiare 45% delle unità familiari ha un'automobile
	Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro (2)	25,9% macchina o motociclo 56,9% trasporto pubblico 17,2% altro (piedi, altri mezzi)
	Durata media del viaggio per raggiungere il luogo di lavoro (2)	33,7 minuti
	Numero di persone che quotidianamente si spostano da altri Comuni verso la Capitale (3)	da altri Comuni verso la Capitale 814.068 dalla Capitale verso altri Comuni 299.693
	Trasporto pubblico	
TPL	*Articolazione della rete di trasporto* (4)	14 linee di metro 351 linee di bus urbano, 4.300 vetture 5 linee di treno urbano ed extraurbano (RER) 3 linee di tram
TPL	*Passeggeri trasportati* (4)	Oltre 3.000 milioni di viaggi per anno nell'Ile de France
TPL	*Lunghezza della rete pubblica di trasporto in tratte urbane ed extraurbane* (4)	Metro 213 km Tram 31,4 km RER 587 km
TPL	*Tariffe*(4)	*Costo pieno per gli spostamenti in centro* Biglietto semplice 1,70 euro Abbonamento mensile 62,90 euro *Sistema di agevolazioni* Hanno diritto alle riduzioni (dal 50 al 75% del prezzo pieno) o alla gratuità del servizio: - gli studenti fino a 26 anni - i beneficiari di assegni sociali e i disoccupati - i bambini e gli anziani - i portatori di handicap - le famiglie numerose - i dipendenti (i datori di lavoro de la region Île-de-France si fanno carico di almeno il 50% del prezzo dell'abbonamento ai trasporti) - i giovani in inserimento minori di 26 anni
TPL	*Taxi*	*n. di licenze taxi* (5) 19.023, di cui 16.623 licenze taxi e 1.300 "equivalenti taxi" *costo medio di una corsa di 5 km in taxi nel centro cittadino e di giorno* (6) circa 8,80 euro (corsa minima)

Sistema di car-sharing (5)	Autolib è il servizio pubblico di noleggio di auto elettriche a Parigi. Il servizio funziona a livello regionale (Ile de France) ed è coordinato da una struttura di cooperazione intercomunale costituita dai Comuni aderenti all'iniziativa. La gestione operativa del servizio è stata affidata ad un operatore privato. Il servizio è ancora in fase di avviamento e, alla fine di giugno 2013, saranno a disposizione dei cittadini 3.000 macchine elettriche nella Capitale e in altri 45 Comuni della regione. Attualmente, il servizio ha circa 2.500 abbonati.

Fonti:
(1) 2009 INSEE
(2) 2002. Eurostat, Urban Audit
(3) 2006. Eurostat, Urban Audit
(4) Régie Autonome des Transports Parisiens (Ente autonomo dei trasporti parigini, abbreviato in RATP) http://www.ratp.fr/
(5) Ville de Paris www.paris.fr
(6) 2012 http://www.taxi-paris.net

Rifiuti solidi urbani

Sistema di raccolta	La raccolta dei rifiuti a Parigi viene realizzata in tre modalità: *1. porta a porta:* - per i rifiuti domestici (quotidianamente), - per il vetro (settimanalmente), - per gli altri rifiuti ricilcabili (carta, cartone, plastica e metallo), che vengono raccolti in un unico contenitore due volte a settimana. *2. su consegna volontaria:* - per il vetro nei contenitori situati nelle vie pubbliche, - per i rifiuti riciclabili nei punti di raccolta differenziata della città (espaces propreté), - per i rifiuti riciclabili, ingombranti e prodotti tossici nei sei punti di discarica della città. *3. a chiamata* per i rifiuti ingombranti e pericolosi (raccolti nelle vie pubbliche su prenotazione). Nel 2010 è stata avviata una sperimentazione di raccolta di rifiuti organici da destinare al compostaggio. Ad oggi, vi sono circa 100 punti di raccolta nelle vie pubbliche che coprono una popolazione di circa 2000 abitanti.
Quantità di rifiuti raccolta (1)	1.157.148 tonnellate all'anno 522 kg/abitante all'anno, di cui 65 kg sono riciclabili (28 kg di vetro, 37 kg altri rifiuti riciclabili)
Trattamento dei rifiuti (2)	Il trattamento dei rifiuti a Parigi si basa su tre tipi di impianto: - gli impianti di incenerimento: riducono di 2/3 i rifiuti e producono energia (elettricità e vapore) mediante il processo di combustione; - i centri di riciclaggio: dove i rifiuti raccolti vengono classificati e successivamente inviati alle filiere di riciclaggio; - gli impianti di discarica per i rifiuti pericolosi, non pericolosi e inerti che non possono essere valorizzati. La destinazione finale dei rifiuti è la seguente: *Discarica:* 14% dei rifiuti *Inceneritore:* 70% dei rifiuti *Riciclaggio:* 16% dei rifiuti

Fonti:
(1) Rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'élimination des déchets à Paris, 2009. Marie de Paris. Direction de la propreté et de l'eau.
(2) Rapport d'activité 2011, Syctom, l'agence métropolitaine des déchets ménagers http://www.syctom-paris.fr/pdf/rapport2011/RASyctom2011.pdf

Acqua

Consumo totale	262,800 milioni di m^3 annui, in media 550.000 m^3 di acqua potabile al giorno, in media 120-130 litri di acqua al giorno per persona
Utenze connesse alla rete idrica	93.500 utenze (molte sono contatori collettivi) per 2,2 milioni di abitanti
Prezzo *di un m^3 di acqua domestica*	2,93 euro

Fonti:
2010. Eau de Paris. www.eaudeparis.fr

Elettricità

Consumo totale annuo	13.600 milioni di kWh (60% di consumo del settore terziario, 30% di consumo domestico e 10% di consumo dell'industria)
Utenze connesse alla rete	1.560.000 clienti in bassa tensione 3.120 clienti in alta tensione

Fonti:
2001. Marie de Paris. www.paris.fr

Gas

Consumo totale	11.200 GWh annui
Utenze connesse alla rete	657.500 clienti (613.700 utenze domestiche e 43.800 utenze industriali e commerciali)

Fonti:
2001. Marie de Paris. www.paris.fr

1.3.3. LA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Trasporto Pubblico Locale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il servizio di trasporto pubblico locale nella regione Ile de France è coordinato e finanziato dallo STIF (Syndicat des Transports Ile de France). Lo STIF è un'autorità pubblica di cooperazione intercomunale (Etablissement Public de Cooperation Intercommunal). È un ente pubblico di tipo amministrativo che raggruppa i diversi comuni della regione con la finalità di coordinare il servizio dei trasporti. Lo STIF è integrato da rappresentanti del Consiglio Regionale e dei diversi Comuni e départements appartenenti alla regione Ile de France. Il servizio di trasporto pubblico locale nel Grand Paris è garantito da: - **RATP**: impresa pubblica che offre il servizio di metro, autobus urbani, tram e una parte del treno extraurbano (RER). Quest'ultimo è co-gestito insieme a SNCF, la rete ferroviaria nazionale; - **SNCF Transilien**: rete ferroviaria dello Stato operante nella regione Ile de France (14 linee di treno extraurbano, di cui 2, co-gestite con RATP, 1 linea di tram e 16 linee di autobus notturni complementari alla rete ferroviaria); - **OPTILE**, associazione che raggruppa 90 imprese private di autobus extraurbani. La cosiddetta legge ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) del 3 dicembre 2009 ha riformato il modello di gestione del TPL adattando la regolamentazione nazionale alla normativa europea riguardante l'apertura del settore alla concorrenza. Dal 2009, lo STIF è, quindi, obbligato ad aprire alla concorrenza i nuovi servizi di TPL della regione ma è previsto un periodo di transizione nel quale RATP e SNCF Transilien potranno continuare ad erogare in esclusiva il servizio. Tale periodo di transizione, a decorrere dal 2009, è di: - 15 anni per la rete degli autobus urbani, - 20 anni per la rete di tram, - 30 anni per la rete di metropolitana e di treno extraurbano RER (Réseau Express Régional). Il sistema dei trasporti di Parigi sarà migliorato nei prossimi anni con la costruzione di una rete di metropolitana automatica extraurbana lunga 150 km che collegherà diversi territori del Grand Paris. La costruzione della nuova rete sarà responsabilità della Société du Grand Paris, un'impresa pubblica nazionale (EPIC) istituita dalla legge n. 2010-597 del 3 giugno 2010. Trattandosi di un progetto di sviluppo urbanistico, sociale ed economico d'interesse nazionale sarà finanziato dallo Stato. Questo è il primo grande progetto dei trasporti parigini il cui affidamento è stato aperto alla concorrenza. RATP ha vinto i contratti di appalto che rappresentano circa il 70% dell'investimento totale del progetto.
Determinazione delle tariffe	STIF determina le tariffe dei servizi pubblici locali. Il servizio è in parte finanziato dal Conseil Regional tramite lo STIF.

Gestori dei servizi di trasporto

RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)	
Profilo societario	EPIC (Etablissement Public à Caractère industriel et Commercial), impresa pubblica proprietà dello Stato francese. RATP gestisce la rete di trasporto pubblico locale di Parigi sulla base di un contratto di servizio stipulato con lo STIF. RATP è proprietaria dell'infrastruttura (metro, tram, RER), mentre il materiale rotabile (bus, metro, tram, RER) è proprietà dello STIF.
Servizi offerti localmente	Metro, autobus urbani, tram e 2 linee del RER, servizio ferroviario che collega il centro della città con l'agglomerato parigino.
Affidamento del servizio	RATP gestisce la rete dei trasporti pubblici locali di Parigi sulla base di un contratto di obiettivi stipulati con STIF. Affidamento diretto di tutto il servizio in regime di monopolio dal 2009 per un periodo di 15 anni per l'autobus urbano, di 20 anni per il tram e di 30 anni per la metropolitana.

SNCF (Société nationale des chemins de fer français) Transilien	
Profilo societario	EPIC, impresa pubblica proprietà dello Stato francese.
Servizi offerti localmente	Rete ferroviaria dello Stato operante nella regione Ile de France: - 14 linee di treno extraurbano, di cui 5 linee di RER (Resseau Express Régional), che collegano il centro della città con l'agglomerato parigino (2 linee di RER sono co-gestite con RATP) - 1 linea di tram - 16 linee di autobus notturni complementari alla rete ferroviaria.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto dal 2009 per un periodo di 30 anni.

OPTILE (Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France)	
Profilo societario	Associazione che raggruppa diverse imprese private di trasporto pubblico della regione Ile de France.
Servizi offerti localmente	Optile coordina ed assicura la gestione amministrativa delle 1079 linee di autobus urbano, extraurbano, di trasporto scolastico e specializzato operanti nella regione Ile de France.
Affidamento del servizio	L'associazione Optile è regolata per legge e gestisce il servizio attraverso una convenzione con il STIF.

Societé du Grand Paris	
Profilo societario	EPIC (Etablissement Public à Caractère industriel et Commercial), impresa pubblica di proprietà dello Stato francese. La Societé du Grand Paris è sotto la tutela dello Stato, della Regione e di 5 Ministeri. È stata istituita con la legge n. 2010-597 del 3 giugno 2010 per progettare e costruire entro il 2025 la nuova metropolitana automatica extraurbana del Grand Paris (le métro du Grand Paris).
Servizi offerti localmente	La Metro del Grand Paris, la nuova metropolitana automatica extraurbana di Parigi sarà costruita entro il 2025. Il progetto intende unire i territori strategici della regione dell'Île-de-France con diverse linee di raccordo per ridurre gli squilibri sociali e territoriali a beneficio dell'insieme del territorio nazionale. La nuova rete avrà una lunghezza di 150 km e rinforzerà in maniera sostanziale la rete di trasporto pubblico che collega i diversi municipi dell'agglomerato parigino. Il gruppo RATP ha collaborato alla progettazione del nuovo servizio sulla base di un accordo quadro di due anni.
Affidamento del servizio	La metro del Grand Paris è il primo grande progetto di trasporto pubblico locale che è stato aperto alla concorrenza. RATP si è posizionata sulle gare di appalto più strategiche bandite dalla Societé du Grand Paris e ha vinto l'affidamento degli appalti per la costruzione che rappresentano circa il 70% dell'investimento totale del progetto. Il collegamento di una delle linee della futura rete di metro sarà realizzata da un partenariato pubblico-privato costituito da RATP e varie imprese private.

Servizio Idrico

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Per decenni, la produzione e la distribuzione dell'acqua a Parigi è stata gestita direttamente dal Comune. Nella seconda metà degli anni Novanta, il servizio pubblico fu progressivamente privatizzato. Nel 1985, il servizio di distribuzione fu delegato a due imprese private mediante affidamento diretto e nel 1987 fu creata una società di economia mista a maggioranza pubblica (Società d'économie Mixte, SEM) a cui venne concesso un contratto di venticinque anni per la generazione dell'acqua a Parigi. Nel 2009, alla scadenza dei contratti di affidamento, il Comune ha deciso di rimunicipalizzare il servizio sulla base della SEM esistente, che è stata trasformata in impresa pubblica nel 2009. Dal 1° gennaio 2010, il servizio di fornitura di acqua pubblica, dalla produzione alla distribuzione domestica, è gestito da un'azienda pubblica di proprietà del Comune di Parigi: Eau de Paris. Il servizio è stato rimunicipalizzato per la volontà del Comune di "offrire un servizio di qualità ad un costo adeguato"(1). Il Comune è responsabile della definizione della politica dell'acqua e controlla l'attività dell'operatore pubblico.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe dell'acqua sono determinate dal Comune. Le tariffe offerte dall'operatore pubblico sono attualmente inferiori alla media regionale e nazionale (2).

Fonti:
(1) Secondo Anne Le Strat, Assessore del Comune di Parigi incaricata dell'acqua e la gestione dei canali e Presidente di Eau de Paris, alla privatizzazione del servizio idrico nel 1985, il costo dell'acqua era aumentato del 260%.
(2) Eau de Paris, www.eaudeparis.fr

Gestore dei servizio idrico

Eau de Paris	
Profilo societario	Impresa pubblica (Régie) proprietà 100% del Comune di Parigi
Servizi offerti localmente	Servizio idrico integrato nella città di Parigi
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Rifiuti Solidi Urbani

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il servizio di igiene urbana a Parigi è gestito con varie modalità. Il servizio di *raccolta* è sotto la responsabilità del Comune di Parigi. Il servizio è gestito in maniera differente a seconda dell'arrondissement e del tipo di rifiuti raccolto: - rifiuti non differenziati e rifiuti riciclabili: la maggior parte dei quartieri è servita dall'operatore pubblico (Service Technique de la Propreté de Paris), che fa parte della Direction de la Propreté et de l'Eau (DPE) del Comune di Parigi. Soltanto in quattro su venti arrondissement parigini la raccolta è gestita da imprese private (ad ogni impresa è affidato un quartiere); - raccolta del vetro: è gestita da quattro imprese private. Il *trattamento dei rifiuti* è coordinato dal SYCTOM (Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne, dal 2011 rinominato Agence métropolitaine des déchets ménagers). Il SYCTOM è un ente pubblico di tipo amministrativo che raggruppa 84 comuni dell'agglomerato parigino. La gestione dei centri di trattamento dei rifiuti di proprietà del SYCTOM è affidata a diversi operatori privati mediante gare di appalto pubbliche. Il trattamento del vetro non è competenza del SYCTOM ma è gestito direttamente dall'azienda Saint-Gobain, specializzata nella produzione di materiali per l'edilizia e di contenitori di vetro.
Determinazione delle tariffe	Il Conseil de Paris determina la tassa sui rifiuti (taxe d'enlevement des ordures ménagéres, TEOM).
Gestori del servizio	- Service Technique de la Propreté de Paris (STPP), facente parte della Direction de la Propreté et de l'Eau (DPE) del Comune di Parigi. - Diverse imprese private a cui viene affidato il servizio sia di raccolta che di trattamento dei rifiuti tramite gara.
Affidamento del servizio	Gestione diretta (in economia) per la parte del servizio di raccolta erogata dal servizio tecnico del Comune (Service Technique de la Propreté de Paris) e tramite gara pubblica per le parti gestite da operatori privati.

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il mercato elettrico è stato aperto progressivamente alla concorrenza dal 1999 come conseguenza della trasposizione delle direttive europee 96/92/CE e 2003/54/CE. La società Electricité de France (EDF) ha detenuto il monopolio della distribuzione, ma non della produzione, dell'elettricità in Francia dalla sua creazione nel 1946 fino al 1999, quando venne recepita la prima direttiva europea per armonizzare la regolamentazione del mercato dell'elettricità europeo. Fino al 2004, EDF era una società pubblica statale (EPIC, ente pubblico a carattere industriale e commerciale). Successivamente è stata trasformata in società anonima con maggioranza di Capitale pubblico (più dell'84% delle azioni è detenuto dallo Stato) e scorporata in diverse società controllate: RTE (Reseau de Transport d'electricité), operatore della rete di trasporto ed EDF-Reseau de Distribution (ERDF), operatore della rete di distribuzione. In Francia, le collettività territoriali sono proprietarie della rete di distribuzione, la cui gestione viene data in concessione, nel 95% del territorio francese, a EDF Reseau de Distribution e nel 5% restante alle storiche imprese locali di distribuzione. Dal 2007, il mercato è completamente aperto alla concorrenza quindi i consumatori finali possono scegliere liberamente il loro fornitore di elettricità. Nell'ambito del progetto di sviluppo territoriale del Grand Paris, è stato avviato un dialogo fra la direzione Regionale dell'energia (DRIEE) ed i principali attori del settore elettrico della regione Ile de France (EDF, ERDF ed RTE) al fine di valutare l'impatto e la sostenibilità del progetto sulla domanda di energia elettrica della regione. Nei prossimi anni si prevede un aumento sostanziale della domanda energetica nel Grand Paris per via del progetto di sviluppo urbanistico e della creazione della nuova rete di metropolitana extraurbana.
Determinazione delle tariffe	La vendita di elettricità ai clienti finali è liberalizzata quindi le tariffe sono definite dalle diverse imprese secondo i criteri regolatori individuati dalla Commission de régulation de l'énergie, l'Autorità per l'energia francese.
Principali attori	Dal 2007, il mercato della commercializzazione dell'energia elettrica è completamente liberalizzato quindi i consumatori finali possono scegliere il loro fornitore di elettricità. Nel mercato francese vi sono numerosi fornitori ma il principale attore continua ad essere EDF, società anonima a maggioranza pubblica, con 11 milioni di clienti in tutta la Francia.

Gas Naturale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	La produzione e distribuzione del gas in Francia erano assicurate, dal 1946, da Gas de France (GDF), impresa pubblica a carattere industriale e commerciale (EPIC) nata dalla nazionalizzazione delle diverse società private operanti sul territorio nazionale. Le imprese pubbliche di distribuzione locali già esistenti non furono assorbite da GDF e continuarono a mantenere i diritti in materia di distribuzione del gas e dell'elettricità. Nel 2004, Gas de France è stata trasformata in società anonima ed il 30% delle quote azionarie è stato privatizzato. Dopo la fusione di GDF con il Gruppo Suez nel 2008, la partecipazione dello Stato nella società si è ridotta al 36%. Il processo di deregolamentazione dei mercati di energia elettrica e del gas ha imposto la separazione giuridica fra i gestori della rete di trasporto e gestori della rete di distribuzione. Di conseguenza, nel 2008 GDF-Suez ha creato una sua controllata, Gaz Réseau Distribution de France (GrDF), per gestire la rete di distribuzione del gas. GrDF è il principale operatore della rete di distribuzione del gas in Francia per concessione delle collettività territoriali e presta servizio al 77% della popolazione francese. Altri operatori della rete di distribuzione sono circa 20 imprese locali (la maggior parte, imprese pubbliche municipali) e circa 10 imprese private di recente creazione autorizzate dai poteri pubblici locali. Con la trasposizione delle direttive europee 98/30 del 1998 e 2003/55 del 2003 relative alla liberalizzazione dei mercati interni del gas, la Francia ha anche iniziato un processo di apertura progressiva del mercato della vendita di energia e, dal 2007, il 100% del mercato della commercializzazione del gas è aperto alla concorrenza. I consumatori finali possono scegliere liberamente il fornitore di gas.
Determinazione delle tariffe	Il mercato della commercializzazione del gas è liberalizzato dal 2007 e i cittadini possono scegliere fra le diverse offerte commerciali disponibili sul libero mercato. La Commission de régulation de l'énergie, l'Autorità per l'energia francese, supervisiona il buon funzionamento del mercato.
Principali attori	Vi sono numerosi operatori del gas ma GDF-Suez, ex impresa pubblica, attualmente partecipata al 36% dallo Stato, è il principale fornitore di gas in Francia.

Fonti

- Eau de Paris www.eaudeparis.fr
- EDF http://france.edf.com
- Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
- GDF-Suez http://www.gdfsuez.com/
- http://www.syctom-paris.fr/pdf/rapport2011/RASyctom2011.pdf
- http://www.taxi-paris.net
- Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) http://www.insee.fr/fr/
- Mairie de Paris www.paris.fr
- Optile http://www.optile.com/
- Rapport annuel sur le prix et la qualité du service public d'élimination des déchets à Paris, 2009. Marie de Paris. Direction de la propreté et de l'eau.
- Rapport d'activité 2011, Syctom, l'agence métropolitaine des déchets ménagers
- Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) http://www.ratp.fr/
- Servizio Biblioteca Camera dei deputati - Ufficio Legislazione straniera, Le città capitali in Europa. Le esperienze di Parigi, Berlino, Londra e Madrid, Materiali di legislazione comparata Numero 21
- SNCF transilien http://www.transilien.com/
- Societè du Grand Paris http://www.societedugrandparis.fr/
- SYCTOM http://www.syctom-paris.fr/

I.4

Government e Servizi Pubblici Locali nelle Principali Capitali Europee

MADRID

1.4.1. ORGANIZZAZIONE POLITICO-AMMINISTRATIVA: EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Normativa e status giuridico

Status	Ayuntamiento de Madrid Comune con regime giuridico speciale, in quanto Capitale dello Stato, disciplinato dalla Ley 22/2006 de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid.
Evoluzione del quadro normativo e istituzionale	Il sistema di governo di Madrid è strutturato su due livelli: municipale, il Ayuntamiento di Madrid, e regionale, la Comunidad Autonoma de Madrid. La Comunidad ha oltre 6 milioni di abitanti e comprende 179 Comuni, compresa Madrid. La Capitale ha più di 3 milioni di abitanti. La Comunidad Autonoma de Madrid, così come le altre regioni della Spagna, è regolata da uno Stauto di Autonomia. L'articolo 6 dello Statuto della Comunidad de Madrid rinvia ad una legge statale il regime giuridico della città-Capitale: "La città di Madrid, per la sua condizione di Capitale dello Stato e sede delle istituzioni fondamentali, avrà un regime speciale, regolamentato da una legge approvata dal Parlamento. Tale legge stabilirà i rapporti tra le istituzioni statali, autonome e municipali, nell'esercizio delle loro rispettive competenze". La legge 22/2006 regola "il regime speciale" di Madrid per rendere più efficace il governo della Capitale in considerazione dell'enorme attività amministrativa svolta dal Comune in quanto sede delle istituzioni fondamentali dello Stato. La legge 22/2006 stabilisce come divisioni territoriali della città 21 Distritos (municipi). I municipi sono istituiti dal Consiglio comunale (Pleno) e la loro Presidenza è affidata a uno dei Consiglieri del Pleno. Prima dell'approvazione della legge 22/2006, al Comune di Madrid veniva applicata la disciplina di carattere generale fissata dalla Legge 7/1985 "Reguladora de las Bases del Régimen Local", che aveva introdotto nuove forme di autonomia per tutti i comuni spagnoli e che rappresenta, tuttora, la legge base sull'ordinamento giuridico degli enti locali.

Organi di governo

Esecutivo	*Alcalde (Sindaco)* Il Sindaco, eletto dall'assemblea comunale, è il massimo rappresentante della città. Dirige la politica, il governo e l'amministrazione municipale. Il Sindaco può scegliere i membri dell'organo esecutivo (Junta de Gobierno) tra i membri dell'assemblea (Pleno) oppure tra soggetti esterni. *Junta de Gobierno* È l'organo che collabora con il Sindaco nella funzione di direzione politica. Esercita le funzioni esecutive ed amministrative previste dalla legge.

Assemblea	*Pleno* Il Pleno, eletto dai cittadini, è l'organo decisionale del Comune. Ha il potere di eleggere il Sindaco e di approvare gli atti normativi e amministrativi più rilevanti. È composto da 57 consiglieri (Concejales) ed organizza i propri lavori mediante l'istituzione di Commissioni permanenti ordinarie o speciali.

1.4.2. PROFILO DELLA CITTÀ

Caratteristiche Generali

Popolazione (1)			
Residenti totali (1)	3.213.271		
donne	1.701.453		
uomini	1.511.818		
Residenti stranieri EU (2)	125.576		
Residenti stranieri non EU (2)	414.048		
Superficie (1)			
	605,77 km^2		
Densità popolazione (2)			
	5.400 abitanti/km^2		
Movimenti migratori (1)			
Verso la città	360.539		
Dalla città	293.078		
PIL (1)			
Pil pro capite in standard di potere di acquisto	34.100 euro		
Dati occupazione (3)	**totale**	**uomini**	**donne**
Tasso di attività			
(16 anni e più)	64,54%**	70,74%	58,88%
Tasso di occupazione			
(16 anni e più)	52,36%*	56,89%	48,24%
*Tasso di disoccupazione***			
(16 anni e più)	18,86%	19,58%	18,08%

*n.d: Dato non disponibile nel Urban Audit di Eurostat né calcolato dall'Istituto nazionale di statistica per la città di riferimento.
**Tasso di attività 16-64 a livello nazionale II trimestre 2012, 75,12%, uomini 81,45%, donne 68,7

Fonti:
(1) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(2) 2009 Anuario Estadistico del Ayuntamiento de Madrid www.madrid.es
(3) Dati relativi alla Comunidad de Madrid. II trimestre 2012. Instituto Nacionale de Estadistica (INE) ,Encuesta de Poblacion Activa. www.ine.es

Trasporti

Mobilità privata	
Tasso di motorizzazione (1)	42,06 macchine/100 abitanti 1,08 macchine per unità familiare
Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro (2)	41,1% macchina o motociclo 39% trasporto pubblico 19,9% altro (piedi, altri mezzi)
Durata media del viaggio per raggiungere il luogo di lavoro (2)	39 minuti
Numero di persone che quotidianamente si spostano da altri Comuni verso la Capitale (2)	Da altri Comuni verso la Capitale 581.284 Dalla Capitale verso altri Comuni 24.471
Trasporto pubblico	
Articolazione della rete di trasporto (3)	13 linee di metropolitana sotterranea e 3 linee di metropolitana di superficie (Metro ligero) Bus urbano, 215 linee e 2.095 vetture Autobus extraurbano, 349 linee e 1.939 vetture Treno extraurbano (Cercanias Renfe) 9 linee (4)
Passeggeri trasportati (5)	1.488 milioni di viaggiatori all'anno 230,4 viaggi per abitante/anno
Lunghezza della rete pubblica di trasporto in tratte urbane ed extraurbane (3)	Metro 293 km Bus urbani 3.618 km Treno extraurbano 382 km (4)
Tariffe (3)	*Costo pieno per gli spostamenti in centro* Biglietto semplice 1,50–2,00 euro (a seconda del numero di fermate percorse) Abbonamento mensile 52,20 euro *Sistema di agevolazioni* Hanno diritto a usufruire di tariffe agevolate: - i bambini e i giovani fino a 23 anni - i cittadini con reddito basso - gli anziani e i pensionati - i portatori di handicap - le famiglie numerose
Taxi	*n. di licenze taxi* (5) circa 17.700 *costo medio di una corsa di 5 km in taxi nel centro cittadino e di giorno* (7) 7,15 euro circa

TPL

Sistema di car-sharing	Madrid al momento non ha un sistema di car-sharing promosso dal Comune. Esiste però un'iniziativa privata di affitto di macchine per ore denominata "Respiro car sharing".

Fonti:
(1) 2009 Anuario Estadistico del Ayuntamiento de Madrid
(2) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit
(3) 2012, EMT
(4) 2010, Renfe
(5) 2010, EMT
(6) Ayuntamiento de Madrid
(7) 2,15 tariffa di partenza + 1 euro x 5 kmNostro calcolo sulla base delle tariffe disponibili su www.madrid.es Ayuntamiento de Madrid.

Rifiuti solidi urbani

Sistema di raccolta	La raccolta dei rifiuti viene realizzata mediante: *1. la modalità porta a porta (giornaliera):* - per i rifiuti domestici non differenziati, - per i contenitori di plastica e metallo. *2. la consegna volontaria:* - per il vetro, depositato nei contenitori situati nelle vie pubbliche; - per carta e cartone, depositati nei contenitori situati nelle vie pubbliche; - per i rifiuti ricilabili, ingombranti e prodotti tossici, consegnati nei punti di raccolta differenziata della città fissi e mobili (puntos limpios).
Quantità di rifiuti raccolta (2)	1.587.356 tonnellate all'anno 490 kg/abitante per anno (rifiuti domestici e commerciali) 373 kg/abitante (rifiuti domestici), di cui 60,7 kg riciclabili (vetro 11,6 kg, carta-cartone 25,3 kg e plastica 23,8 kg)
Trattamento dei rifiuti (1)	I rifiuti raccolti vengono trattati con le seguenti modalità: - riciclaggio; - valorizzazione energetica: una parte dei rifiuti è trasformata in energia elettrica e biogas utilizzata per gli impianti di trattamento dei rifiuti; - compostaggio: alcuni rifiuti riciclabili organici sono trasformati in compost utilizzato per i terreni del Comune o venduto ai privati; - discarica e incenerimento: i residui non riciclabili sono compattati e depositati nelle discariche o vengono processati negli impianti di incinerazione. *Discarica:* 42,4% *Inceneritore:* 5,6% *Riciclaggio:* 13,8% *Compostaggio:* 20,4%

Fonti:
(1) 2007-2009 Eurostat
(2) 2009 Anuario Estadistico Ayuntamiento de Madrid

Acqua

Consumo totale (1)	223.209.000 m^3 annui 133 litri di acqua al giorno/ abitante (consumo domestico)
Utenze connesse alla rete idrica (2)	1.364.935
Prezzo *di un m^3 di acqua domestica* (2)	1,5 euro

Fonti:
(1) 2009 Anuario Estadistico Ayuntamiento de Madrid
(2) 2007-2009 Eurostat

Elettricità

Consumo totale annuo	14.489 milioni di kWh (il 34% per uso domestico)
Utenze connesse alla rete	1.751.954 clienti in bassa tensione 7.991 clienti in alta tensione

Fonti:
2009 Anuario Estadistico Ayuntamiento de Madrid

Gas

Consumo totale	11.544 GWh
Utenze connesse alla rete	n.d.

Fonti:
2009 Anuario Estadistico Ayuntamiento de Madrid

1.4.3. LA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Trasporto Pubblico Locale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il Consorcio Regional de Transportes de Madrid, costituito nel 1986, ha la finalità di coordinare i servizi, le reti e le tariffe del trasporti della regione. Al Consorzio Regionale aderiscono 177 municipi della Comunidad de Madrid (la quasi totalità dei Comuni della regione) e le imprese pubbliche e private coinvolte nella gestione del servizio di trasporto pubblico locale: - **Metro de Madrid**, impresa pubblica che offre il servizio di metropolitana sotterranea e di superficie (Metro ligero); - **EMT**, impresa pubblica che gestisce la rete di autobus urbani; - **Cercanias Renfe**, rete ferroviaria dello Stato operante che collega il centro di Madrid con gli altri municipi della regione; - diverse imprese pubbliche e private che offrono il servizio di **autobus extraurbani**. Secondo il "modello tradizionale" di gestione delle infrastrutture dei trasporti a Madrid, le amministrazioni pubbliche di competenza si occupavano direttamente della costruzione delle nuove infrastrutture e davano in affidamento diretto la gestione del servizio ad un operatore pubblico. Dal 1999 sono state introdotte nuove forme di gestione che hanno comportato la sostituzione progressiva di questo modello. Nel 1999 è stata creata un'impresa pubblica regionale denominata MINTRA (Madrid Infraestructuras del Transporte) con il compito di costruire e gestire le nuove infrastrutture di trasporto della Comunidad de Madrid. Parallelamente, è stata anche introdotta la possibilità di affidare il finanziamento e la costruzione delle nuove infrastrutture a consorzi di imprese private o pubblico-private. Queste nuove forme di gestione sono state sperimentate principalmente per la metropolitana di Madrid, che è stata oggetto di importanti ampliamenti negli ultimi anni (1). MINTRA è stata sciolta nel 2011 e incorporata alla Direzione Generale delle Infrastrutture della Comunidad de Madrid.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe del servizio sono fissate dal Consorzio Regional de Transportes de Madrid. Le tariffe stabilite coprono la totalità dei costi reali del servizio. Dato che le tratte della metropolitana gestite da operatori privati hanno un costo superiore alla tariffa media per viaggiatore, il Consorcio Regional de Transportes de Madrid concede un contributo annuo alle imprese che gestiscono il servizio per compensare la differenza fra il costo reale del servizio ed il prezzo pagato dagli utenti. Nel 2012 il contributo è stato di 84,9 milioni di euro.

Fonti:
(1) Fra il 2003 ed il 2007, la rete di m metropolitana di Madrid è stata ampliata di circa 90 km

Gestori dei servizi di trasporto

Metro de Madrid	
Profilo societario	Metro de Madrid Sociedad Anonima è un'impresa pubblica, proprietà della Comunidad de Madrid.
Servizi offerti localmente	La metropolitana di Madrid è costituita da 13 linee sotterranee e da 3 linee di metro di superficie. Metro de Madrid è l'operatrice di quasi tutta la rete di metropolitana. Una piccola parte della rete di recente costruzione (2 linee della metro di superficie) è gestita da operatori privati.
Affidamento del servizio	Metro de Madrid è la principale operatrice del servizio di metropolitana. L'affidamento del servizio avviene mediante: - affidamento diretto in house per la gestione della propria rete (la maggior parte della rete); - tramite concessione da parte dei consorzi privati o pubblici-privati costruttori delle nuove tratte di metro.

Empresa Municipal de Transportes (EMT) Autobuses Urbanos	
Profilo societario	Impresa pubblica, proprietà del Ayuntamiento de Madrid
Servizi offerti localmente	215 linee di autobus urbani.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Renfe-Cercanias	
Profilo societario	Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) è un'impresa pubblica, dipendente dal Ministero dello Sviluppo, responsabile del trasporto ferroviario di passeggeri e merci a livello nazionale.
Servizi offerti localmente	Servizio di treno extraurbano che collega il centro di Madrid con gli altri municipi della regione tramite una rete denominata "Cercanias", costituita da 9 linee, per una lunghezza di 382 km
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Autobuses interurbanos	
Profilo societario	Il servizio è erogato da 3 imprese municipali e da 29 imprese private.
Servizi offerti localmente	Servizio di autobus extraurbano, costituito da 476 linee che collegano il centro di Madrid con diversi municipi della regione.
Affidamento del servizio	Il servizio è affidato direttamente alle 3 imprese municipali e tramite concessione amministrativa alle 29 imprese private.

Servizio Idrico

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il servizio idrico nella Comunidad de Madrid è gestito da un ente pubblico, il Canal de Isabel II, creato nel 1851 e dipendente dalla Comunidad de Madrid dal 1984. Nel luglio 2012, Canal de Isabel II è stato scorporato in due enti differenti: - Canal de Isabel II, ente pubblico della Comunidad de Madrid proprietario della rete e dei beni patrimoniali; - Canal de Isabel II Gestion S.A, società a maggioranza pubblica che si occupa della gestione operativa del servizio. Nell'azionariato di Canal de Isabel II Gestion S.A sono presenti la Comunidad de Madrid e diversi Comuni della regione.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe massime sono fissate dal Canal de Isabel II e approvate dalla Comunidad de Madrid. I Comuni della regione possono proporre la modifica delle tariffe entro i limiti massimi stabiliti.

Gestore dei servizio idrico

Canal de Isabel II Gestion	
Profilo societario	Canal de Isabel II Gestion S.A è una società per azioni a maggioranza pubblica. Il 51% delle azioni pubbliche sono distribuite tra la Comunidad de Madrid e i Comuni della regione. I Comuni detengono, nel loro insieme, il 19% delle azioni della società ma sono autorizzati a cedere ai privati fino al 17% delle quote societarie. Fino ad ora questa cessione non è avvenuta ma, se si dovesse verificare, soltanto il 34% delle azioni Canal de Isabel II Gestion rimarrebbe, effettivamente, in mani pubbliche.
Servizi offerti localmente	Servizio idrico integrato nella Comunidad de Madrid
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il servizio di raccolta e trattamento dei rifiuti solidi urbani è competenza del Ayuntamiento de Madrid. Fino al 1996, i rifiuti erano raccolti dai servizi municipali, quindi la gestione era in house. Attualmente, la gestione dei rifiuti urbani è completamente privatizzata. Il servizio di *raccolta dei rifiuti* è affidato ad un'impresa privata, Fomento de Construcciones y contratas SA (FCC) tramite due contratti di appalto: uno per la selezione e la raccolta dei rifiuti domestici e un altro per la raccolta differenziata. Il *trattamento dei rifiuti* è affidato a diverse imprese private che gestiscono grandi centri di discarica, di trattamento e di riciclaggio dei rifiuti.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe del servizio sono stabilite dal Comune. Il servizio è finanziato attraverso la tassa sui rifiuti, che ammonta a circa 156 milioni di euro annui. Il servizio, erogato da imprese private, ha un costo per il Comune di 162 milioni di euro annui, quindi non è integralmente finanziato dagli utenti.
Affidamento del servizio	Affidamento del servizio a diverse imprese private tramite gara.

Energia Elettrica

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il processo di privatizzazione del settore elettrico è iniziato alla fine degli anni ottanta. Le prime quote azionarie di Endesa, l'impresa elettrica pubblica monopolista, cominciarono ad essere vendute ai privati nel 1988. Negli anni successivi, lo Stato ha ridotto progressivamente la sua partecipazione nell'impresa fino alla sua completa privatizzazione nel 1998. Red Electrica Espagnola è l'azienda proprietaria di quasi tutta la rete di trasporto. L'azienda è partecipata dallo Stato con un 20% delle quote azionarie e, per legge, la partecipazione statale non può essere ridotta a meno del 10%. La liberalizzazione del settore è stata realizzata in maniera graduale dal 1997 per adempiere alla normativa europea relativa alla creazione di un mercato unico dell'energia.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe sono definite dalle diverse imprese secondo i criteri regolatori definiti dall'Autorità per l'energia (Comision Nacional de Energia).
Principali attori	La commercializzazione dell'energia elettrica è completamente liberalizzata. Sul mercato vi sono numerose imprese presenti ma Endesa, ex monopolista pubblico, è attualmente uno dei principali fornitori.

Gas Naturale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il processo di privatizzazione e di liberalizzazione del settore del gas in Spagna ha avuto inizio alla fine degli anni novanta. Nel 1996, l'impresa pubblica monopolista Gas Natural fu completamente privatizzata. Successivamente, fu approvata una legge che stabiliva la separazione delle attività di trasporto e distribuzione dalle attività di approvvigionamento e commercializzazione, per adempiere alla normativa comunitaria in materia. In questo modo, le attività di trasporto e distribuzione hanno continuato ad essere regolate, mentre le attività di approvvigionamento e commercializzazione sono passate progressivamente ad un sistema concorrenziale.
Determinazione delle tariffe	Fino alla liberalizzazione del mercato del gas, le tariffe erano regolate dallo Stato. Attualmente, le tariffe sono definite dalle imprese secondo i criteri regolatori definiti dall'Autorità per l'energia (Comision Nacional de Energia).
Principali attori	Il mercato della commercializzazione del gas è completamente liberalizzato quindi i consumatori possono scegliere liberamente il loro fornitore fra le diverse imprese presenti nel mercato. Gas Natural-Fenosa, erede dell'ex monopolista pubblica, e dal 1996 spa completamente privata, è una delle tre società leader del mercato spagnolo, soprattutto dopo l'acquisizione di Unión Fenosa, società energetica del gruppo ACS.

Fonti

- Anuario Estadistico del Ayuntamiento de Madrid www.madrid.es
- Canal de Isabel II http://www.cyii.es/ente/
- Consorcio Regional de Transoprtes de Madrid http://www.ctm-madrid.es/
- EMT http://www.emtmadrid.es/
- Endesa http://www.endesa.com/es/home
- Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
- Gas Natural Fenosa http://www.gasnaturalfenosa.com/es/1285338501612/inicio.html
- Instituto Nacionale de Estadistica (INE) ,Encuesta de Poblacion Activa. www.ine.es
- Metro de Madrid http://www.metromadrid.es/es/index.html
- Renfe http://www.renfe.com/EN/viajeros/cercanias/madrid/index.html
- Servizio Biblioteca Camera dei deputati - Ufficio Legislazione straniera, *Le città capitali in Europa. Le esperienze di Parigi*, *Berlino*, *Londra e Madrid*, Materiali di legislazione comparata Numero 21

I.5

Government e Servizi Pubblici Locali nelle Principali Capitali Europee

ATENE

1.5.1. ORGANIZZAZIONE POLITICO-AMMINISTRATIVA: LA MUNICIPALITÀ DI ATENE

Normativa e status giuridico	
Status	Municipalità di Atene Atene è capoluogo della regione dell'Attica e Capitale della Repubblica Ellenica. Non ha un ordinamento giuridico speciale in quanto Capitale.
Evoluzione del quadro normativo e istituzionale	La mappa amministrativa della Grecia è stata recentemente modificata con la Riforma Kallikratis, "La nuova architettura delle amministrazioni locali e decentramento amministrativo" (legge 3852), entrata in vigore il 7 giugno 2010. La riforma ha abolito un livello di governo locale, la prefettura (l'equivalente greco delle province), limitando a due i livelli di governo locale: Comuni e Regioni. La riforma ha determinato l'accorpamento di numerosi Comuni della Grecia, che sono passati da oltre mille a circa 370. In seguito alla Riforma Kallikratis, la Prefettura di Atene è stata abolita e alcuni dei Comuni che la componevano sono stati accorpati. Altri Comuni dell'ex Prefettura, fra cui la città di Atene, sono rimasti inalterati. Il Comune di Atene è suddiviso, da un punto di vista amministrativo, in sette Comunità comunali (municipi) responsabili del funzionamento dei servizi municipali del distretto e della formulazione di proposte sulla gestione e sviluppo urbano del distretto.
Organi di governo	
Esecutivo	*Sindaco e assessori (o sindaci supplenti).* Il numero di assessori è generalmente determinato in base alla popolazione del municipio. Nei Comuni più grandi, come la città di Atene, il numero di assessori è uguale al numero delle Comunità comunali e può essere aumentato di 3 per decisione del Comune. Così è accaduto ad Atene, dove il Sindaco può nominare 10 Assessori.
Assemblea	*Consiglio Comunale* Il Consiglio è formato da 48 Consiglieri eletti ogni 4 anni.

1.5.2. PROFILO DELLA CITTÀ

Caratteristiche Generali

Popolazione (1)			
Residenti totali	799.686 *		
donne	413.872		
uomini	385.814		
Residenti stranieri EU	26.688		
Residenti stranieri non EU	112.360		
Superficie (1)			
	38.91 km^2		
Densità popolazione			
	20.042 abitanti/km^2		
Movimenti migratori (1)			
Verso la città	42.373		
Dalla città	17.087		
PIL (2)			
Pil pro capite in standard di potere di acquisto	25.459 euro (2011) 15.000-17.000 euro (2013)		
Dati occupazione (3)	**totale**	**uomini**	**donne**
Tasso di attività			
(15-64 anni)	66,1%	75,8%	56,4%
Tasso di occupazione			
(15-64 anni)	61,7%*	72,3%	51,1%
*Tasso di disoccupazione***			
(15-64 anni)	25,2%	22,3%	29%

* Il Comune di Atene, strictu sensu, ha meno di 800.000 abitanti ma l'area urbana, intesa come Larger Urban Zone conta circa 3,9 milioni di abitanti, circa il 35% della popolazione della Grecia (Eurostat. Urban Audit 2008).

Fonti:
(1) 2007-2009 Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
(2) Institute of Labour, General Confederaton of Labour (GSEE) Report 2012
(3) Elaborazioni su 2007-2009 Eurostat, Urban Audit. Non sono disponibili dati più recenti per Atene.
(4) Hellenic Statistical Authority (EL.STAT) dati per luglio 2012 a livello nazionale http://www.statistics.gr

Trasporti

Mobilità privata	
Tasso di motorizzazione	n.d. *
Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro	n.d.
Durata media del viaggio per raggiungere il luogo di lavoro (1)	58 minuti
Numero di persone che quotidianamente si spostano da altri Comuni verso la Capitale	n.d.
Trasporto pubblico	
Articolazione della rete di trasporto (2)	293 linee di autobus e filobus, 2.148 vetture alimentate a benzina, diesel e gas e 366 vetture elettriche (filobus) 3 linee di metro 3 linee Treno suburbano 3 linee Tram
Passeggeri trasportati (2)	Metro 1,115 milioni di passeggeri al giorno Autobus 2,5 milioni di passeggeri al giorno
Lunghezza della rete pubblica di trasporto in tratte urbane ed extraurbane (2)	Autobus, 4.100 km Ferrovia suburbana, 130 km (di cui 50 km di tratta urbana) Metro, 76 km Tram, 26 km
Tariffe (2)	*Costo pieno per gli spostamenti in centro* Biglietto di corsa semplice 1,40 euro Abbonamento mensile 45 euro *Sistema di agevolazioni* Hanno diritto alle riduzioni: - gli studenti di scuole e istituzioni di istruzione pubbliche - i membri di famiglie con oltre 4 figli - i minori di 18 anni e gli oltre 65enni Viaggiano gratis: - i bambini - i soldati e membri delle forze di sicurezza
Taxi	*n. di licenze taxi* 14.000 *costo medio di una corsa di 5 km in taxi nel centro cittadino e di giorno* 4,05 euro circa (1,05 di partenza + 5 Km X0,60 euro/Km)
Sistema di car sharing	Il sistema di car sharing ad Atene è stato sperimentato per un breve periodo di tempo nel 2011. L'iniziativa è stata promossa dal Centro per il le Fonti Energetiche Rinnovabili (CRES), come parte del progetto UE "Momo car sharing" con lo scopo di trasferire l'esperienza del car sharing presente in altri paesi europei, anche in Grecia. Il servizio, affidato ad un operatore privato tramite gara pubblica, è stato operativo durante il periodo aprile-giugno 2011 con 3 vetture a disposizione.

TPL

*n.d: Dato non disponibile nel Urban Audit di Eurostat né calcolato dall'Istituto nazionale di statistica per la città di riferimento.

Fonti:
(1) Rapporto EKA, 2009
(2) Athens Urban Transport Organisation http://www.oasa.gr/index.php?id=index
(3) 2002 Eurostat, Urban Audit
(4) EKA

Rifiuti solidi urbani

Sistema di raccolta (1)	La raccolta dei rifiuti urbani ad Atene viene realizzata prevalentemente attraverso i cassonetti stradali posti sulle vie pubbliche e viene distinta fra: - raccolta di rifiuti normali; - raccolta mista di varie tipologie di rifiuti riciclabili; - raccolta di carta/cartone; - raccolta del vetro. In alcuni punti della città ci sono dei "Centri di riciclo integrati" per la raccolta differenziata di plastica, vetro, metallo, carta e apparecchiature elettriche. I cittadini che portano gli oggetti al centro di riciclaggio ottengono in cambio dei cupon di sconto sulla tariffa o, in alternativa, possono donare il corrispondente monetario ad un'associazione di beneficenza. Per rifiuti ingombranti, pile e batterie, ecc., vi è un servizio di ritiro su appuntamento in un punto concordato della città.
Quantità di rifiuti raccolta (2)	340.121 tonnellate all'anno
Trattamento dei rifiuti (2)	Discarica: 90% Riciclaggio: 10%

Fonti:
(1) City of Athens http://www.cityofathens.gr/en/citizens
(2) Eurostat, Urban Audit, 2006

Acqua

Consumo totale	45.875.059 m^3
Utenze connesse alla rete idrica	n.d.
Prezzo *di un m^3 di acqua domestica*	1,0 euro/m^3

Fonti:
Eurostat, Urban audit, 2006

Elettricità

Consumo totale annuo	n.d.
Utenze connesse alla rete	n.d.

Gas

Consumo totale	n.d.
Utenze connesse alla rete	n.d.

1.5.3. LA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Trasporto Pubblico Locale

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	OASA SA (Athens Public Transport Organisation) è l'autorità responsabile della pianificazione, controllo e coordinamento di tutti i trasporti pubblici dell'area della grande Atene (metro, tram, bus, filobus, treno). OASA è un soggetto di diritto privato di proprietà dello Stato e sotto la supervisione del Ministero dello Sviluppo (2669/98 Public Transport Act). Gli operatori del servizio di trasporto pubblico sono due imprese pubbliche controllate da OASA: - OSY (Odikes Sygkoinonies SA), responsabile dei servizi di autobus e filobus; - STASY SA, responsabile di metropolitana, tram e treno suburbano. Entrambe le imprese sono state create nel 2011 come risultato dell'accorpamento delle cinque imprese pubbliche che gestivano precedentemente il trasporto pubblico su gomma e su ferro ad Atene: AMEL Sa (metropolitana), ISAP SA (treno suburbano), TRAM SA (tram), ETHEL SA (autobus urbani) e ILPAP SA (filobus).
Determinazione delle tariffe	Le tariffe sono fissate da OASA SA

Gestori dei servizi di trasporto

OSY SA	
Profilo societario	Impresa 100% pubblica, controllata da OASA SA.
Servizi offerti localmente	Servizio di autobus e filobus
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

STASY SA	
Profilo societario	Impresa 100% pubblica, controllata da OASA SA.
Servizi offerti localmente	Metropolitana, tram e treno suburbano
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Servizio Idrico

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il servizio idrico ad Atene è garantita da EYDAP (Eydpathens Water Supply and Sewerage Company). EYDAP è stata fondata nel 1980 con la legge 1068/1980 come risultato dell'unione delle due imprese pubbliche che fornivano l'acqua ad Atene ed il Pireo: Hellenic Water Company (E.E.Y.) e Sewerage Organization of Athens (O.A.P.). Nel 1999, con la legge 2744/1999, EYDAP è stata parzialmente privatizzata (dal 2000 è presente nel mercato azionario come EYDAP SA) e la maggior parte dei suoi beni patrimoniali sono stati trasferiti a EYDAP Patrimonio, ente pubblico controllato dallo Stato. Fino al 2011, il 61% della azioni di EYDAP SA era controllato dallo Stato. Nel 2011, lo Stato greco ha trasferito le sue quote azionarie all'Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF), una società anonima il cui unico azionista è lo Stato greco. Il HRADF è stato creato con la legge 3986/2011 con lo scopo di guidare il processo di privatizzazione di enti pubblici e beni patrimoniali della Grecia, limitando l'intervento diretto del governo.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe dell'acqua sono determinate da EYDAP e sono particolarmente basse grazie ai sussidi che lo Stato concede all'azienda.

Gestori dei servizi di trasporto

EYDAP SA	
Profilo societario	EYDAP SA è attualmente una società per azioni a maggioranza pubblica, controllata al 61% dall'Hellenic Republic Asset Development Fund (proprietà dello Stato greco) ma è in via di privatizzazione completa.
Servizi offerti localmente	EYDAP fornisce acqua potabile a circa 3,5 milioni di abitanti nell'area della grande Atene e in altre zone della regione Attica, della quale Atene è capoluogo.
Affidamento del servizio	Affidamento diretto

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	I Comuni della Regione Attica, di cui Atene è capoluogo, sono responsabili della gestione della raccolta e del trasporto dei rifiuti ai depositi temporanei, agli impianti di trattamento o alle discariche. In genere, questi servizi sono gestiti dai Comuni direttamente "in house" o attraverso imprese municipalizzate. Nella giurisdizione territoriale della regione Attica, lo smaltimento dei rifiuti (trattamento e recupero, riciclaggio, gestione di impianti associati, ecc.) è gestito direttamente da un ente pubblico dal 1970, l'ESDKNA (Associazione dei Comuni e delle Municipalità della Regione Attica). Con la riforma Kallikrates (legge 3582 del 2011) l'ESDKNA ha cambiato denominazione in ESDNA, che ha mantenuto lo stesso ruolo per quanto riguarda la gestione dei rifiuti urbani. All'ESDNA partecipano la Regione Attica e tutti i Comuni della regione. Il Consiglio Amministrativo è costituito da 60 membri: 24 sono nominati dal Consiglio Regionale e 36 sono nominati dall'Unione dei Comuni dell'Attica.
Determinazione delle tariffe	Municipalità di Atene

Gestori dei servizi di trasporto

Municipalità di Atene	
Servizi offerti localmente	Raccolta dei rifiuti (trattamento e recupero, riciclaggio, gestione di impianti associati, ecc.)
Affidamento del servizio	Gestione diretta (in economia)

ESDNA	
Profilo societario	Associazione dei Comuni e Municipalità della Regione Attica. Ente pubblico
Servizi offerti localmente	Smaltimento dei rifiuti (trattamento e recupero, riciclaggio, gestione di impianti associati, ecc.)
Affidamento del servizio	Affidamento diretto in house

Profilo di gestione del servizio

Quadro di riferimento	Il gas naturale è stato introdotto di fatto come fonte energetica in Grecia nel 1996, quindi si tratta di un mercato relativamente giovane. Perciò, il processo di liberalizzazione del mercato energetico imposto in tutti i paesi europei dalla normativa comunitaria, in Grecia ha avuto un periodo di deroga fino al 2006. Fino alla fine del 2005, data in cui stata recepita pienamente la Direttiva europea 2003/55, DEPA SA (Public Gas Corporation), società controllata dallo Stato al 65%, era l'unico importatore e fornitore di gas nel mercato greco. La società è stata creata nel 1988 come sussidiaria della Public Petroleum Corporation of Greece (DEP S.A.). DEPA è attualmente controllata dallo Stato greco, è in via di privatizzazione. Nel 2001 DEPA ha creato tre imprese di distribuzione del gas naturale per uso residenziale e commerciale (Gas Distribution Companies, EPAs) nelle tre maggiori aree urbane della Grecia: EPA Attica SA, EPA Thessaloniniki SA ed EPA Thessalia SA. DEPA controlla il 51% delle tre imprese, mentre il restante 49% appartiene a investitori privati (Italgas e Cinergy-Shell). A queste imprese è stata concessa da parte del Ministero dello Sviluppo (D1/18887/2001/06/11) una licenza trentennale per la distribuzione esclusiva del gas, nelle corrispettive aree, agli utenti con un consumo massimo di 10 milioni di m^3 all'anno. Il mercato della commercializzazione del gas è aperto alla concorrenza dal 2009 per la fornitura domestica nelle zone non coperte dalle EPAs. DEPA è anche proprietaria del 100% di DESFA SA, società incaricata della gestione del sistema di trasmissione del gas naturale a livello nazionale. La compagnia è stata creata nel 2007 per adempiere alla normativa comunitaria in materia di mercato interno del gas.
Determinazione delle tariffe	Le tariffe del servizio sono definite dalle imprese di fornitura secondo i criteri regolatori individuati dalla Regulatory Authority for Energy, l'Autorità nazionale per l'energia.

Fornitore del Gas Naturale a Livello Locale

EPA Attica SA	
Profilo societario	Spa controllata al 51% da DEPA, impresa pubblica del gas controllata dallo Stato (65%) ma in via di privatizzazione.
Servizi offerti localmente	Distribuzione esclusiva di gas naturale per uso residenziale e commerciale nella regione Attica per gli utenti con un consumo massimo di 10 milioni di m^3 all'anno.
Affidamento del servizio	Il servizio è stato affidato da parte del Ministero dello Sviluppo (D1/18887/2001/06/11) sulla base di una licenza trentennale per la fornitura esclusiva del gas ai consumatori.

Fonti

- Athens Urban Transport Organisation http://www.oasa.gr
- City of Athens http://www.cityofathens.gr/
- DEPA http://www.depa.gr/
- DESFA http://www.desfa.gr/
- EPA Attica http://www.aerioattikis.gr/
- Eurostat, Urban Audit http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/city_urban/data_cities/database_sub1
- EYDAP http://www.eydap.gr
- Hellenic Statistical Authority (EL.STAT) http://www.statistics.gr
- Institute of Labour, General Confederaton of Labour (GSEE) Report 2012
- OSY http://www.osy.gr/
- PCC SA http://www.dei.gr
- Regulatory Authority for Energy http://www.rae.gr/old/en/prices/main.htm
- STASY http://www.stasy.gr

2

Le Città Capitali a Confronto: Quadri Sinottici Comparativi

2.1. ORGANIZZAZIONE POLITICO-AMMINISTRATIVA

	Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Status	Roma Capitale	Greater London Authority	Marie de Paris	Ayuntamiento de Madrid	Municipio di Atene
Normativa che disciplina l'ordinamento speciale della Capitale	Articolo 114, terzo comma, della Costituzione italiana Legge n. 42/2009 sul Federalismo fiscale D.Lgs. 156/2010 in materia di ordinamento transitorio di Roma Capitale D.Lgs. 61/2012 in materia di ordinamento di Roma Capitale	Greater London Authority Act del 1999, modificata con la Greater London Authority Act 2007	Loi n. 82-1169 du 31 décembre 1982 relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon (Loi PLM), che regola l'ordinamento di Parigi, Marsiglia e Lione. Loi n. 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, che ha istituito la nuova collettività territoriale del Grand Paris	Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local	Non ha un ordinamento speciale Regolata dalla legge 3852 sugli enti locali, entrata in vigore il 7 giugno 2010 denominata "Riforma Kallikratis: La nuova architettura delle amministrazioni locali e decentramento amministrativo"
Esecutivo	Sindaco Giunta Capitolina	Mayor of London Functional bodies	Maire de Paris Adjoints	Alcalde de Madrid Junta de gobierno	Sindaco Assessori
Assemblea	Assemblea Capitolina	London Assembly	Conseil de Paris	Pleno	Assemblea
Decentramento amministrativo	La mappa amministrativa disegnata dal D.Lgs. 156/2011 ridurrà i municipi ad un massimo di 15 favorendone l'autonomia amministrativa e finanziaria.	Il Greater London comprende oggi 33 Borough (distretti)	Parigi è suddivisa in 20 arrondissements (municipi) con competenze limitate di tipo amministrativo. Ogni arrondissement dispone di un Conseil e di un Maire di arrondissement.	Madrid è suddivisa amministrativamente in 21 Distritos (municipi).	Il Comune di Atene è suddiviso, da un punto di vista amministrativo, in sette Comunità comunali responsabili del funzionamento dei servizi municipali del distretto e di formulare proposte sulla gestione e sviluppo urbano del distretto.

2.2. CARATTERISTICHE GENERALI

	Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Superficie	1.307,7 km^2	1.572 km^2	105,4 km^2	605,77 km^2	38.91 km^2
Residenti totali	2.882.250	7.825.200	2.234.105	3.213.271	799.686
Densità popolazione (abitanti/km^2)	2.119,4	4.978	21.196,4	5.400	20.042
Residenti stranieri EU	123.013	n.d.	93.174	125.576	26.688
Residenti stranieri non EU	222.734	n.d.	234.619	414.048	112.360
% stranieri sulla popolazione	12%	n.d.	14,7%	16,8%	17,4%
Pil pro capite in standard di potere di acquisto (1)	32.900 euro	49.100 euro	75.300 euro	34.100 euro	25.459 euro (2011) 15.000-17.000 euro (2013)

I dati non riportati in tabella (n.d.) non sono disponibili né nell'Urban Audit di Eurostat né sono calcolati dagli istituti centrali di statistica per la città di riferimento

(1) GDP per inhabitant in PPS of NUTS3 nella terminologia Eurostat (l'unità territoriale più piccola e presente in tutti gli stati membri). Il PIL pro capite è l'indicatore generalmente utilizzato per esprimere il livello di ricchezza per abitante prodotto da un territorio in un determinato periodo, consentendo di operare confronti tra aree di dimensione demografica diversa. In ambito internazionale è misurato in standard di potere d'acquisto (SPA o PPS) per depurarlo dall'influenza delle diverse monete e da quella dei diversi poteri di acquisto. È dunque il PIL che assicura lo stesso potere nell'acquisto di merci ad ogni moneta dei Paesi in esame. Tranne per la città di Atene, l'ultimo anno disponibile è il 2008 e quindi purtroppo non sono ancora chiare le dinamiche causate dalla crisi economica in atto.

Nota: le fonti dei dati riportati nei quadri sinottici sono citate nel capitolo 1 della ricerca, Government e servizi pubblici locali nelle principali città capitali europee.

2.3. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

2.3.1. indicatori ambientali dei trasporti

		Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Tasso di motorizzazione		69,9 autovetture per 100 abitanti 1.964,7 veicoli per km^2	n.d.	0,50 automobili per unità familiare 45% delle unità familiari ha un'automobile	42,06 macchine per 100 abitanti 1,08 macchine per unità familiare	n.d.
Mezzi utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro	macchina o motociclo	68,3%	n.d.	25,9%	41,1%	n.d.
	trasporto pubblico	23,3%		56,9%	39%	
	altro (piedi, altri mezzi)	8,4%		17,2%	19,9%	
Durata media del viaggio per raggiungere il luogo di lavoro		31,53 minuti	43 minuti	33,7 minuti	39 minuti	58 minuti
Numero di persone che quotidianamente si spostano da altri Comuni verso la Capitale (numero assoluto e % sul totale residenti)		157.078 5,4%	n.d.	814.068 36,4%	581.284 18,1%	n.d.
Numero di persone che quotidianamente si spostano dalla Capitale verso altri Comuni (numero assoluto e % sul totale residenti)		38.722 1,3%	n.d.	299.693 13,4%	24.471 0,7%	n.d.
Numero di licenze taxi		7.872	22.000	16.623	17.000	14.000

I dati non riportati in tabella (n.d.) non sono disponibili né nell'Urban Audit di Eurostat né sono calcolati dagli istituti centrali di statistica per la città di riferimento

2.3.2. Articolazione e caratteristiche della rete di trasporto pubblico locale nelle cinque capitali

	Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Metro	2 linee 40,2 km	11 linee 402 km	14 linee 213 km	13 linee sotterranee e 3 linee di superficie 293 km	3 linee 76 km
Autobus urbani	302 linee di bus, 2.122 vetture 3.569 km (bus e tram)	700 linee, 8.500 autobus bus urbani	351 linee di bus, 4.300 vetture	Bus urbano, 215 linee e 2.095 vetture 3.618 km	293 linee di autobus e filobus, 2.516 vetture 4.100 km
Tram	6 linee di tram, 165 vetture	3 linee (Tramlink)	3 linee di tram 31,4 km		3 linee Tram 26 km
Autobus extraurbano	220 linee, 1.685 vetture 11.700 km	-	-	349 linee, 1.939 vetture	-
Ferrovia metropolitana/ extraurbana	3 linee (tratte urbane ed extraurbane) 139,3 km	Due servizi: - Docklands Light Railway - London Overground	5 di RER linee di treno tratte urbane extraurbane 587 km	9 linee 382 km	3 linee 130 km (di cui 50km di tratta urbana)
Altri mezzi		London River Services (servizio di trasporto fluviale)			
Passeggeri trasportati all'anno	1.619 milioni	Circa 6.732 milioni	Oltre 3.000 milioni (nella regione Ile de France)	1.488 milioni	Circa 1.300 milioni
Tariffa biglietto semplice	1,50 euro	Bus e tram: 1,35 sterline (1,7 euro circa)/2,30 sterline (2,8 euro) Metro e treno: 2,00 sterline (2,5 euro)/4,30 sterline (5,30 euro)	1,70 euro	1,50–2,00 euro (a seconda del numero di fermate percorse)	1,40 euro
Tariffa abbonamento mensile	35 euro	Bus e tram: 72,2 sterline (90 euro circa) Metro e treno: 112,20 sterline (139 euro circa)	62,90 euro	52,20 euro	45 euro

2.3.3. I modelli di gestione del tpl a confronto

		Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Coordinamento della rete di trasporto		Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale	Transport for London, (Tfl) , agenzia funzionale della Greater London Authority	Syndicat des Transports Ile de France (STIF)	Consorcio Regional de Transportes de Madrid	OASA SA (Athens Public Transport Organisation)
Metro	**Gestore**	ATAC s.p.a.	London Underground Limited	RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)	Metro de Madrid S.A. (2)	STASY SA
	Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica, proprietà di Roma Capitale	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl	EPIC (Etablissement Public à Caractère industriel et Commercial), impresa 100% pubblica proprietà dello Stato francese	Società Anonima. Impresa 100% pubblica, proprietà della Comunidad de Madrid	Società Anonima. Impresa 100% pubblica, proprietà dello Stato
	Affidamento	Diretto in house	Diretto in house	Diretto in house	Diretto in house	Diretto in house
Autobus urbano	**Gestore**	ATAC s.p.a. (1)	London Buses srl	RATP	EMT (Empresa Municipal de Tansportes)	OSY SA
	Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl	EPIC, impresa 100% pubblica proprietà dello Stato francese	Impresa 100% pubblica, proprietà del Ayuntamiento de Madrid	Impresa 100% pubblica, proprietà dello Stato
	Affidamento	Diretto in house	Il servizio operativo è affidato a diversi operatori privati tramite gara pubblica.	Diretto in house	Diretto in house	Diretto in house

(1) A Roma la gestione del 20% dei mezzi di superficie è affidato a Roma TPL Scarl, consorzio di imprese private, tramite gara pubblica come previsto all'art.4/bis del D.L. 78/2009.
(2) Due linee di metropolitana di superficie (che rappresentano una piccola parte della rete metropolitana) è gestita da operatori privati.

(segue) I modelli di gestione del tpl a confronto

		Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Tram	**Gestore**	ATAC s.p.a.	Tramlink srl	RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)	-	STASY SA
	Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl	EPIC, impresa 100% pubblica proprietà dello Stato francese	-	Impresa 100% pubblica, proprietà dello Stato
	Affidamento	Diretto in house	Il servizio operativo è affidato ad un operatore privato, Tramtrak limited, tramite gara pubblica	Diretto in house	-	Diretto in house
Treno interurbano	**Gestore**	ATAC s.p.a.	London Overground	SNCF Transilien (3)	Cercanias Renfe	STASY SA
	Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl	EPIC	Impresa 100% pubblica, controllata dal Ministero dello Sviluppo	Impresa 100% pubblica, proprietà dello Stato
	Affidamento	Diretto in house	Il servizio è affidato ad un operatore privato, London Overground Rail Operations tramite gara.	Diretto in house	Diretto in house	Diretto in house

(3) Due delle cinque linee di RER, che collegano il centro della città con l'agglomerato parigino, sono gestite da SNCF Transilien insieme a RATP.

(segue) I modelli di gestione del tpl a confronto

		Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Autobus extraurbano ***Altri mezzi***	**Mezzo di trasporto**	Autobus extraurbano	Trasporto ferroviario del Greater London	Autobus extraurbano	Autobus extraurbano	-
	Gestore	Cotral	Docklands Light Railway	Optile	3 imprese municipali e 29 imprese private	-
	Profilo societario	S.p.a. 100% pubblica (99,9% Regione Lazio)	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl.	Associazione che raggruppa diverse imprese private della Regione Ile de France	Imprese pubbliche e private	-
	Affidamento	Diretto in house	La gestione operativa è stata affidata tramite gara ad un'impresa privata, Serco Docklands	Optile è regolata per legge e gestisce il servizio attraverso una convenzione con lo STIF.	Il servizio è affidato direttamente alle 3 imprese municipali e tramite concessione amministrativa alle 29 imprese private.	-
Altri mezzi	**Mezzo di trasporto**	-	Servizio di trasporto fluviale	Metropolitana automatica extraurbana del Grand Paris (in costruzione)	-	-
	Gestore	-	London River Services	Società du Grand Paris	-	-
	Profilo societario	-	Società a responsabilità limitata controllata da Tfl.	EPIC	-	-
	Affidamento	-	Il servizio è dato in concessione a diversi operatori privati tramite gara.	Progettazione, disegno e costruzione della rete è stata affidata tramite gara. RATP ha vinto l'affidamento degli appalti più importanti (pari a circa il 70% dell'investimento totale del progetto).	-	-

2.4. LA GESTIONE DEL SERVIZIO IDRICO

2.4.1. indicatori ambientali del servizio idrico

	ROMA	LONDRA	PARIGI	MADRID	ATENE
Consumo totale	300 milioni di m^3 annui 200,8 litri abitante/giorno	n.d.	262,8 milioni di m^3 annui 120-130 litri abitante/ giorno	223,2 milioni di m^3 annui 133 litri abitante/ giorno	45,8 milioni di m^3 annui
Utenze connesse alla rete idrica	2.820.226	n.d.	93.500 utenze (molti sono contatori collettivi)	1.364.935	n.d.
Prezzo di un m^3 di acqua	1,4 euro	n.d.	2,93 euro	1,5 euro	1 euro

I dati non riportati in tabella (n.d.) non sono disponibili né nell'Urban Audit di Eurostat né sono calcolati dagli istituti centrali di statistica per la città di riferimento

2.4.2. I modelli di gestione del servizio idrico nelle cinque capitali

	ROMA	LONDRA	PARIGI	MADRID	ATENE
Gestore	ACEA Ato s.p.a.	Thames Water Ltd. È il principale gestore del servizio a Londra e opera in regime di quasi monopolio. Esistono altre imprese private di fornitura di acqua a livello locale, ma hanno un'importanza marginale.	Eau de Paris	Canal de Isabel II Gestion	EYDAP SA
Profilo societario	Società per azioni controllata da Acea s.p.a (al 96,46 %), società di cui Roma Capitale possiede il 51% delle azioni.	Thames Water Ltd è una società a responsabilità limitata completamente privata, erede dell'ex monopolista pubblica.	Régie, impresa 100% pubblica, proprietà del Comune di Parigi.	Società per azioni a maggioranza pubblica (51% fra Regione e Comuni).	Società per azioni a maggioranza pubblica, ma in via di privatizzazione
Affidamento	Diretto in house	-	Diretto in house	Diretto in house	Diretto in house

2.5. L'IGIENE URBANA: LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI

2.5.1. indicatori ambientali dei rifiuti solidi urbani

		Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Sistema di raccolta		Cassonetti stradali	Cassonetti stradali	Porta a porta Su consegna volontaria (per alcuni rifiuti)	Porta a porta Su consegna volontaria (per alcuni rifiuti)	Cassonetti stradali
Quantità di rifiuti raccolta abitante/anno		648,5 kg	488 kg	522 kg	490 kg	n.d.
Trattamento dei rifiuti	Discarica	75,3 % (di cui il 23% trasformato in combustibile)	49%	14%	42,4%	90%
	Inceneritore		21%	70%	5,6%	
	Riciclaggio	24,6%	27%	16%	13,8%	10%
	Compostaggio				20,4%	

I dati non riportati in tabella (n.d.) non sono disponibili né nell'Urban Audit di Eurostat né sono calcolati dagli istituti centrali di statistica per la città di riferimento

2.5.2 . modelli di gestione del servizio di trattamento dei rifiuti nelle cinque capitali

	Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Gestore	AMA S.p.a.	Lo smaltimento dei rifiuti è gestito in autonomia dalle autorità locali dei borough londinesi. Nella maggior parte dei distretti, il servizio è affidato a una o più imprese private.	SYCTOM (Agence métropolitaine des déchets ménagers) coordina il servizio ed è proprietario dei centri di trattamento dei rifiuti.	Diverse imprese private.	ESDNA (Associazione dei Comuni e delle Municipalità della Regione Attica)
Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica (proprietà di Roma Capitale)		Ente pubblico di tipo amministrativo che raggruppa 84 Comuni dell'agglomerato parigino	Imprese private	Ente pubblico
Affidamento	Diretto in house		La gestione del servizio viene data in concessione a diversi operatori privati tramite gara.	Concessione del Comune a imprese private tramite gara	Diretto in house

2.5.3. modelli di gestione del servizio di raccolta nelle cinque capitali

	Roma	Londra	Parigi	Madrid	Atene
Gestore/i	AMA S.p.a.	La raccolta dei rifiuti è gestita in autonomia dalle autorità locali dei borough londinesi. Nella maggior parte dei distretti, il servizio è affidato a una o più imprese private.	Service Technique de la Propreté de Paris, facente parte del Comune di Parigi, e varie imprese private. Il servizio è ripartito fra il gestore pubblico e gli operatori privati a seconda del arrondissement e del tipo di rifiuti raccolti.	Fomento de construcciones y contratas SA (FCC)	Comune di Atene
Profilo societario	Società per azioni 100% pubblica, proprietà di Roma Capitale		Service Technique de la Propreté de Paris del Comune di Parigi e varie imprese private.	Impresa privata	
Affidamento	Diretto in house		Gestione diretta (in economia) da parte del Service Technique de la Propreté de Paris (raccolta dei rifiuti in 16 arrondissement). Il resto del servizio (raccolta dei rifiuti negli altri quattro arrondissements e raccolta del vetro) è affidato tramite gara diverse imprese private.	Affidamento tramite gara (2 contratti di appalto, uno per la raccolta dei rifiuti domestici e un altro per la raccolta differenziata).	Gestione diretta (in economia)

2.6. IL SETTORE DELL'ENERGIA: L'ELETTRICITÀ ED IL GAS NATURALE

Profilo di gestione del settore dell'energia

Le competenze normative del settore dell'energia sono prevalentemente nazionali, mentre il controllo e la regolazione del settore è in gran parte affidata alle Autorità nazionali per l'energia elettrica ed il gas, organismi pubblici indipendenti che hanno il compito di tutelare gli interessi dei consumatori, di promuovere la concorrenza e adeguati livelli di qualità del servizio.

La trasposizione delle direttive europee relative alla creazione di un mercato unico europeo dell'energia (96/92, 2003/54, e 2009/72 per l'elettricità e 98/30 e 2003/55 per il gas) ha dato avvio ad un processo di apertura progressiva dei mercati interni completato nel 2007 in tutti i paesi dell'UE. Questo processo è stato preceduto o accompagnato in tutti i paesi dalla privatizzazione – parziale o totale a seconda del Paese – delle imprese pubbliche che gestivano storicamente in regime di monopolio l'intero settore del gas e dell'elettricità. Il processo di armonizzazione dei mercati dell'energia elettrica e del gas ha comportato, inoltre, la separazione giuridica fra i gestori delle reti di trasporto e distribuzione e le imprese di produzione e di fornitura. La struttura verticale integrata delle ex imprese pubbliche che gestivano tutto il processo produttivo (dalla produzione-importazione alla trasmissione, distribuzione e vendita finale di energia) è stata, di conseguenza, disarticolata. La separazione giuridica non comporta, però, la separazione di proprietà e quindi le ex imprese monopoliste sono state scorporate in diverse società controllate che gestiscono le diverse fasi del processo energetico.

Ad oggi, il settore dell'energia si distingue tra attività gestite da imprese pubbliche o private in regime di monopolio (le reti di trasmissione e di distribuzione, considerate monopoli naturali) e attività liberalizzate (produzione e commercializzazione all'ingrosso e al dettaglio). I mercati europei di vendita di energia ai clienti finali sono completamente aperti alla concorrenza quindi i cittadini possono scegliere liberamente il loro fornitore di energia elettrica e di gas anche se, di fatto, nei casi studiati, i principali fornitori continuano ancora ad essere le società eredi delle ex monopoliste pubbliche.

	ROMA	LONDRA	PARIGI	MADRID	ATENE
Principale fornitore di elettricità	Acea Energia, controllata da Acea spa, società di capitali a maggioranza pubblica (Roma Capitale possiede il 51% delle quote azionarie).	EDF Energy, acquirente della London Electricity, ex fornitore pubblico nell'area di Londra.	EDF, società anonima a maggioranza pubblica (l'84% delle quote è detenuto dallo Stato).	Endesa, ex monopolista pubblica, oggi spa 100% privata.	PCC SA (in greco DEI), società a maggioranza pubblica (51%) ma in via di privatizzazione.
Principale fornitore di gas	Eni Italgas, legato al Gruppo Eni (controllata dallo Stato).	British Gas, ex monopolista pubblica, oggi spa 100% privata.	GDF-Suez, spa di Capitale misto a maggioranza privata (36% delle quote azionarie sono detenute dallo Stato).	Gas Natural-Fenosa, erede dell'ex monopolista pubblica, oggi spa 100% privata.	EPA Attica. Società controllata al 51% da DEPA, impresa a maggioranza pubblica (65% dello Stato) ma in via di privatizzazione.

3

I Sindacati delle Città Capitali: coinvolgimento Istituzionale e Valutazione dei Servizi Pubblici Locali

Premessa metodologica

Il presente capitolo sintetizza i risultati emersi dall'approfondimento qualitativo realizzato sulla base delle opinioni e dei giudizi dei sindacati che operano nelle città capitali in relazione ai modelli di gestione dei servizi pubblici locali e al ruolo che i sindacati svolgono all'interno delle istituzioni delle proprie città. L'obiettivo dell'indagine di campo, complementare all'analisi desk delle pagine precedenti, è quello di individuare spunti utili che possano contribuire a valorizzare il ruolo del sindacato come soggetto propositivo nel dibattito sulla gestione dei servizi pubblici locali, a partire dalle varie esperienze esistenti in alcune delle principali città capitali dell'UE.

I metodi ritenuti più adatti per raggiungere questo tipo di risultati sono quelli di natura qualitativa, un approccio che predilige la profondità all'oggettività e alla standardizzazione dei dati. Per la sua impostazione metodologica, lo studio non si prefigge l'obiettivo di "misurare e quantificare" con indicazioni numeriche le tendenze, quanto piuttosto quello di individuare percezioni e valutazioni. Il numero contenuto di interviste previste dalla metodologia qualitativa, non permette, infatti, di realizzare elaborazioni statistiche: le informazioni raccolte non sono statisticamente rappresentative ma sociologicamente significative, ricche di significato. Il principale valore aggiunto che deriva dal ricorso alla ricerca qualitativa è la possibilità di trovare risposte ad alcuni interrogativi di fondo, attraverso interviste basate su poche ma decisive questioni. In questo caso, sono stati individuati come testimoni qualificati i sindacati delle città capitali europee le cui esperienze rappresentano non solo un ricco patrimonio conoscitivo ma anche un importante e valido strumento di riflessione.
Nello specifico, gli interlocutori coinvolti nell'indagine sono stati i seguenti sindacati:

- **UST Cisl Roma**, unione sindacale territoriale della CISL;
- **SERTUC, Southern & Eastern Region Trade Union Congress** (Londra), confederazione sindacale inglese che rappresenta i lavoratori in tre regioni dell'Inghilterra: Londra, South East e East;
- **Union Départamentale des Syndacats de Paris – Confédération Générale du Travail - Force ouvrière (CGT-FO)**, organizzazione sindacale della Francia;
- **Union Régionale d'Ile de France/Union Nationale des Syndacats Autonomes, UNSA** Paris (Paris), unione di sindacati autonomi fondata nel 1993;
- **Comisiones Obreras (CC.OO) – Madrid**, federazione territoriale del sindacato spagnolo CCOO;
- **Union General de Trabajadores (UGT) – Madrid**, federazione territoriale del sindacato spagnolo UGT;
- **EKA, Athens Labour Centre** (Atene), organizzazione sindacale di Atene.

I testimoni qualificati sono stati scelti in modo da rappresentare complessivamente il variegato universo di riferimento dell'indagine. Il loro approccio e contesto di riferimento è disomogeneo, ma proprio questo consente di avere un quadro multiforme della realtà studiata. La rilevazione consente di confrontare diversi punti di vista in relazione al tema della gestione dei servizi pubblici locali, pur essendo consapevoli delle diversità che caratterizzano le cinque città capitali, i loro modelli di government, i modelli di gestione dei servizi pubblici locali, nonché la diversa identità e cultura sindacale delle organizzazioni intervistate.
L'indagine è stata condotta tramite la distribuzione di un questionario strutturato per consentire la comparabilità delle informazioni raccolte. Grazie ai contributi e resoconti raccolti, è stato possibile tracciare un quadro della valutazione attuale e delle aspettative future in relazione ai servizi pubblici locali e al ruolo dei sindacato nelle istituzioni delle rispettive città.

3.1. IL RUOLO DEL SINDACATO NELLE ISTITUZIONI DELLA CITTÀ

In tutte le città capitali analizzate, i sindacati sono consultati o coinvolti in maniera istituzionale dagli organi di governo della città, anche se le modalità, il ruolo attribuito ai sindacati ed il livello di istituzionalizzazione delle consultazioni divergono da città a città. Mentre a Londra non vi sono organismi di concertazione tripartiti per discutere sulla formulazione delle politiche della città, a Roma Capitale ed Atene si ha un coinvolgimento del sindacato mediante tavoli di consultazione su tematiche specifiche. A Madrid, il grado di istituzionalizzazione è ancora più elevato. Esiste, infatti, uno specifico organismo di confronto permanente su questioni riguardanti l'organizzazione della città e la definizione della strategia economica del Comune (il *Consejo Local de la Ciudad de Madrid*). Ciò implica un riconoscimento importante del ruolo del sindacato come attore chiave per la definizione delle politiche cittadine, anche se le competenze ad esso attribuito sono prevalentemente di tipo consultivo (i sindacati hanno diritto di voto, ma la loro rappresentanza è minoritaria rispetto a quella dell'amministrazione).

Oltre alla consultazione di tipo istituzionale, in quasi tutte le città capitali esistono altre forme di coinvolgimento dei sindacati attraverso incontri occasionali o in base ad un calendario prestabilito per la discussione di tematiche specifiche come le politiche sociali, ambientali, i trasporti, l'istruzione, ecc.

Roma

A Roma la consultazione dei sindacati avviene tramite convocazione formale sulla base di quanto previsto per le procedure di informazione istituzionale alle parti sociali e per l'acquisizione di pareri su alcune tematiche dibattute con il Comune e con gli assessorati di riferimento. Oltre a queste consultazioni ordinarie, lo stesso sindacato richiede spesso l'apertura di tavoli di concertazione su tematiche specifiche o per la sperimentazione di misure finalizzate a migliorare l'efficienza dei servizi al cittadino. Generalmente, successivamente alle trattative, si ha una fase di monitoraggio tecnico delle soluzioni concertate mediante incontri periodici tra le parti. Nella tabella sottostante vengono elencati i principali argomenti trattati ai tavoli di consultazione fra le istituzioni di Roma Capitale e le parti sociali. Nella maggior parte dei casi, la consultazione avviene per accordo o per prassi consolidata negli anni, ad eccezione del confronto in materia di politiche sociali, previsto per legge.

Temi di consultazione	Per legge	Per accordo	Per prassi consolidata
Bilancio			√
Politiche sociali	√	√	√
Politiche ambientali		√	
Mobilità e trasporti		√	

Londra

Negli anni Ottanta, con l'inizio dell'era thatcheriana, a Londra sono stati soppressi i comitati consultivi e i tavoli di concertazione tripartiti fra governo, sindacati e datori di lavoro istituiti per discutere le politiche e le strategie delineate dal governo del Greater London. Sotto il governo del precedente Sindaco laburista (1997-2010) vi è stata una fase di ripresa della concertazione sociale, ma è stata caratterizzata, tuttavia, da una minor intensità rispetto alla fase precedente agli anni Ottanta.
Attualmente, i sindacati sono presenti all'interno di uno degli organi funzionali della Greater London Authority (GLA): Transport for London, un vero e proprio organo esecutivo della GLA incaricato della pianificazione del servizio di trasporto pubblico locale di Londra. Il sindacato è presente all'interno del Comitato direttivo di Tfl (Transport for London Board) in seguito alla nomina di Brendan Barber, ex Segretario Generale del Trade Union Congress (TUC), federazione che raggruppa la maggior parte dei sindacati del Regno Unito. Tuttavia, questa presenza non è l'espressione di una quota di rappresentanza "di diritto", ma è dovuta alla nomina discrezionale di Tfl, presieduta dal Sindaco di Londra. In precedenza, i sindacati avevano un ruolo più importante all'interno del Consiglio direttivo del Tfl, con vere e proprie quote di rappresentanza.
Al di fuori delle istituzioni della Greater London Authority, i sindacati sono presenti in due comitati consultivi costituiti per accordo fra le parti nel territorio di Londra: un comitato tripartito nell'ambito del Servizio Sanitario Nazionale di Londra (London National Health System Partnership Board) e un comitato consultivo che monitora il funzionamento dell'aeroporto londinese di Heathrow.

Organismi/istituzioni della città in cui il sindacato è rappresentato	Descrizione	Ruolo	Origine della consultazione
Transport for London Board	Comitato direttivo del Transport for London, organismo funzionale della Greater London Authority incaricato di pianificare e coordinare il servizio di trasporto pubblico locale.	Decisionale (diritto di voto)	Rappresentante nominato da Tfl.
Heathrow Airport Consultative Committee	Comitato Consultivo per l'aereoporto di Heathrow costituito da Heathrow Airport Limited e dai sindacati del settore in base alla Civil Aviation Act 1982 (riformata dalla Airports Act 1986).	Consultivo	Per prassi consolidata dal 1948, per legge dal 1982
London National Health System Partnership Board	Comitato stabilito dalle Strategic Health Authorities (SHA), autorità regionali del SSN inglese, le organizzazioni sindacali e gli imprenditori del settore. L'obiettivo del comitato è garantire il dialogo sociale fra gli stakeholders del settore, monitorare e migliorare il servizio sanitario di Londra.	Consultivo	Per accordo

Parigi

Il coinvolgimento dei sindacati nelle questioni riguardanti l'organizzazione ed il funzionamento della città avviene indirettamente attraverso il loro coinvolgimento nei comitati delle amministrazioni pubbliche di Parigi, una sorta di organismi bilaterali per la rappresentanza ed il dialogo sociale. I Comitati sono costituiti per legge e sono formati dai rappresentanti sindacali, dai consiglieri eletti del Comune e, in alcuni casi, anche dal Sindaco. All'interno dei comitati, i sindacati, oltre a firmare i contratti collettivi, sono chiamati ad emettere pareri sull'organizzazione generale dell'amministrazione municipale ed in particolare sulla riorganizzazione e la creazione di nuovi servizi comunali nell'ambito di competenza del Sindaco di Parigi (servizio di nettezza urbana, acqua, aree verdi, giovani, sport, infanzia, ecc.). Nella tabella sottostante sono elencati i nomi e le funzioni dei più importanti comitati delle amministrazioni pubbliche parigine.

Organismi/istituzioni della città in cui il sindacato è rappresentato	**Descrizione**	**Ruolo**	**Istituzione della consultazione**
Conseil Supérieur des Administrations Parisiennes	Consiglio Superiore delle Amministrazioni pubbliche Parigine. Emette dei pareri nell'ambito delle delibere statutarie di competenza del Sindaco di Parigi: servizio di nettezza urbana, acqua, aree verdi, giovani, sport, infanzia, ecc.	Consultivo. Il parere dei sindacati è obbligatorio ma l'amministrazione decide in ultima istanza.	Per legge
Comités Techniques Paritaries de la Comune et du département de Paris	Comitati di rappresentanza e di dialogo sociale per lo scambio di informazioni e il dibattito sull'organizzazione e il funzionamento delle amministrazioni pubbliche di Parigi.	Consultivo. Il parere dei sindacati è obbligatorio ma l'amministrazione decide in ultima istanza.	Per legge

Madrid

La concertazione ed il dialogo sociale fra il Comune di Madrid e le parti sociali sulle tematiche riguardanti la gestione della città gode di un importante livello di istituzionalizzazione. Nel 2003, è stato istituito un Comitato consultivo locale, il Consejo Local de la Ciudad de Madrid, considerato come buona prassi della città nel Catalogo per la promozione internazionale della città di Madrid. All'interno del Consejo Local, istituito per accordo fra le parti, sono rappresentati il Comune (Ayuntamiento de Madrid), le organizzazioni sindacali (UGT, CC.OO) e i rappresentanti imprenditoriali (CEIM, Confederación Empresarial de Madrid-CEOE). L'obiettivo principale del Consejo Local è quello di definire una strategia economica Comune per la durata di tutta la legislatura. Tale strategia si concretizza in un documento di lavoro congiunto (Pacto por el Empleo), dove si delineano le principali linee di azione in materia economica e di mercato del lavoro per la Capitale. Attualmente, è in vigore il Pacto por el Empleo 2011-2015, documento che può essere modificato nel corso della legislatura in base alle esigenze economiche ed occupazionali della città di Madrid. All'interno del comitato, le parti sociali hanno un ruolo sia consultivo che di controllo e monitoraggio. A livello regionale, esiste un Comitato analogo per la concertazione ed il dialogo sociale sulle questioni riguardanti la Comunidad de Madrid (Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid).
I sindacati sono anche rappresentati all'interno di due organismi autonomi del Comune di Madrid che offrono servizi di orientamento al lavoro e formazione professionale (Agencia para el Empleo) e servizi di sostegno e potenziamento dell'imprenditoria, l'innovazione e lo sviluppo economico (Madrid Emprende). All'interno dei consigli direttivi di questi organismi, i sindacati hanno un ruolo consultivo, decisionale (il numero di voti ad essi assegnati è minoritario rispetto a quelli dell'amministrazione) e di controllo e monitoraggio. Oltre a questo coinvolgimento regolare e strutturato a livello istituzionale, ci sono confronti su materie specifiche attraverso commissioni istituite ad hoc, all'interno delle quali, il ruolo e la partecipazione del sindacato variano a seconda della natura dell'accordo che la istituisce o dell'argomento in discussione.

Organismi/istituzioni della città in cui il sindacato è rappresentato	Descrizione	Ruolo	Istituzione della consultazione
Consejo Local de la Ciudad de Madrid	Comitato costituito dal Ayuntamiento de Madrid e le parti sociali (sindacati e organizzazioni imprenditoriali) per discutere sulle tematiche riguardanti il lavoro e l'economia. Definisce una strategia economica Comune per la legislatura attraverso un documento congiunto, il Pacto por el Empleo.	Consultivo Controllo e monitoraggio	Per accordo
Agencia para el Empleo	Agenzia del Comune che offre servizi di consulenza, orientamento al lavoro e formazione professionale sia ai cittadini che alle imprese.	Consultivo Decisionale (diritto di voto) Controllo e monitoraggio	Per legge
Agencia de Desarrollo Económico Madrid Imprende (Consejo Rector)	Organismo autonomo del Comune finalizzato a sostenere e potenziare l'imprenditoria, l'innovazione e lo sviluppo economico.	Consultivo Decisionale (diritto di voto) Controllo e monitoraggio	Per legge

Atene

Ad Atene, il sindacato partecipa a titolo consultivo nelle vari commissioni e gruppi di lavoro costituiti dal Comune per trattare questioni riguardanti la governance della città, l'economia e la coesione sociale, il potenziamento dell'imprenditoria, la tutela e la valorizzazione del paesaggio urbano, il turismo e l'immagine della città, la salvaguardia del patrimonio culturale e urbanistico, l'immigrazione, ecc. Tale consultazione non è regolata per legge, ma in virtù di accordi.
Oltre a queste consultazioni a livello comunale, il sindacato è coinvolto con un ruolo decisionale nel Consiglio per le politiche del territorio e nel Consiglio per la gestione delle risorse idriche, entrambi presso il Ministero dell'Ambiente.

Organismi/istituzioni della città in cui il sindacato è rappresentato	Descrizione	Ruolo	Istituzione della consultazione
Comune di Atene	Consultazione del sindacato da parte delle istituzioni del Comune per tutte le questioni riguardanti la città.	Consultivo	Per accordo
Consiglio per le politiche del territorio	Consiglio presso il Ministero Ambiente-Energia, Cambiamento Climatico per la gestione delle politiche del territorio	Decisionale (diritto di voto)	Per legge
Consiglio per la gestione delle risorse idriche	Consiglio presso il Ministero Ambiente-Energia, Cambiamento Climatico per la gestione delle risorse idriche	Decisionale (diritto di voto)	Per legge

3.2. IL RUOLO DEL SINDACATO NELLA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Nonostante le differenze fra i ruoli e le competenze attribuite ai sindacati nella gestione dei servizi pubblici siano notevoli, tutte le organizzazioni intervistate considerano che il loro coinvolgimento dovrebbe essere incrementato in quanto attori chiave per garantire ai cittadini una gestione di qualità. Allo stato attuale, il ruolo istituzionalmente attribuito ai sindacati nella gestione dei servizi pubblici locali nelle cinque capitali è il seguente:

- a Roma non sono stati costituiti organismi di confronto con le parti sociali per la gestione e il monitoraggio dei servizi pubblici locali. Il coinvolgimento del sindacato avviene unicamente secondo quanto sancito nella contrattazione nazionale e aziendale in materia di consultazione e informazione;
- a Londra, l'ex Segretario Generale del Trade Union Congress (TUC) è presente nell'organismo direttivo di Transport for London (per nomina del Sindaco e non come quota assegnata di diritto al sindacato). Negli altri servizi, il sindacato è, come a Roma, presente a livello aziendale nei comitati sindacali delle imprese che erogano il servizio;
- a Parigi, il sindacato è coinvolto con un ruolo consultivo all'interno di alcuni organismi nei tre servizi a esclusiva o prevalente gestione pubblica: TPL, il servizio di igiene urbana ed il servizio idrico;

- a Madrid, i sindacati sono rappresentati all'interno degli organismi consultivi e di controllo/monitoraggio dei trasporti pubblici con un ruolo sia consultivo che decisionale (anche se il loro voto è minoritario);
- ad Atene i sindacati sono coinvolti negli organismi consultivi costituiti per tutti e cinque i servizi pubblici.

Le organizzazioni sindacali delle cinque città capitali segnalano che il loro coinvolgimento dovrebbe essere incrementato in più ambiti: all'interno degli organismi direttivi/consultivi delle società di gestione, mediante la partecipazione alla pianificazione del servizio, nonché alla valutazione in itinere e/o ex post dei servizi erogati (Grafico 1). Soltanto a Parigi è stato indicato un unico ambito da rafforzare, le prerogative attribuite al sindacato all'interno degli organismi di gestione. Tale risposta va interpretata, però, alla luce del fatto che i sindacati sono già presenti all'interno di alcuni organismi consultivi.

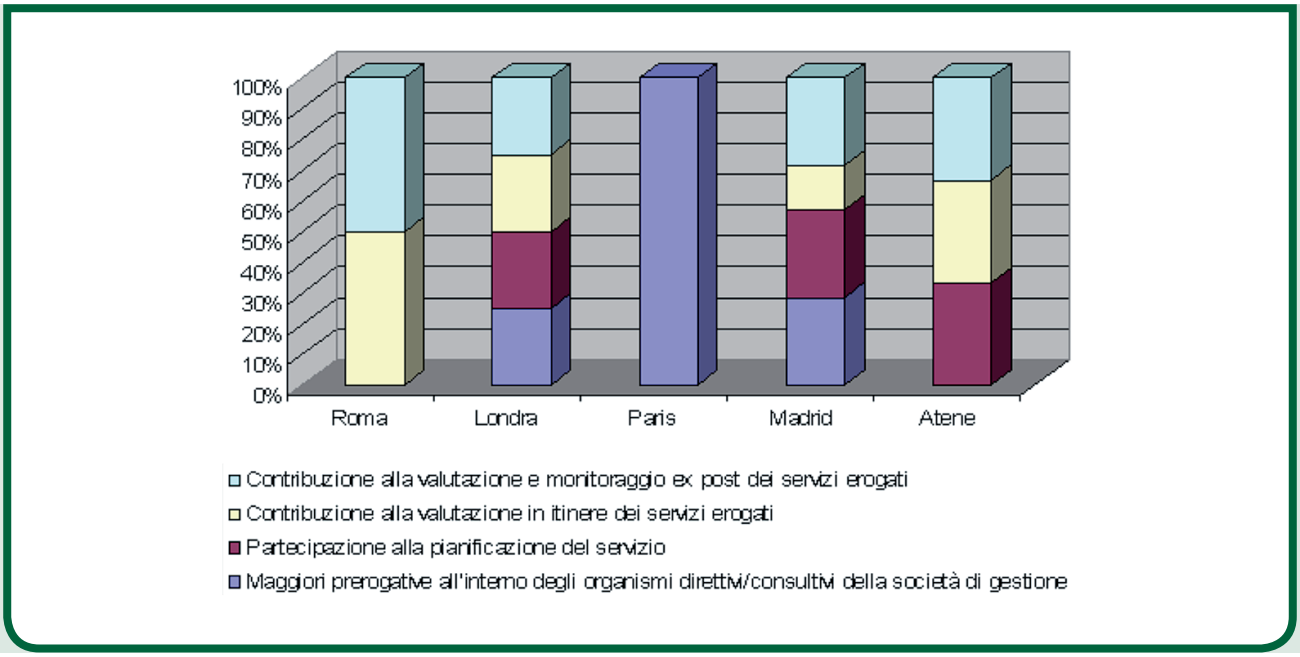


Grafico 1. Ambiti dove dovrebbe essere incrementata la partecipazione del sindacato per città

Analizziamo, a seguire, nel dettaglio le specifiche funzioni attribuite ai sindacati nella gestione dei servizi pubblici locali per ogni città Capitale.

Roma

A Roma non sono stati costituiti organismi di confronto con le parti sociali per la gestione e il monitoraggio dei servizi pubblici locali. Il coinvolgimento sindacale avviene unicamente secondo quanto sancito nella contrattazione nazionale e aziendale in materia di consultazione e informazione. Per il sindacato sarebbe, innanzitutto, necessario prevedere l'esistenza di organismi consultivi per poter contribuire alla valutazione e monitoraggio dei servizi erogati. È stata segnalata anche l'importanza dell'apertura a forme di partecipazione attiva dei cittadini per garantire una gestione dei servizi pubblici locali adeguata alle esigenze degli utenti.

Londra

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Organismi di gestione a cui partecipa il sindacato	Organismo direttivo della TFL	Presenza come sindacato a livello aziendale nelle imprese private che erogano il servizio e nei comitati sindacali di settore	Presenza come sindacato a livello aziendale nelle imprese private che erogano il servizio e nei comitati sindacali di settore	Presenza come sindacato a livello aziendale nelle imprese private che erogano il servizio e nei comitati sindacali di settore	Presenza come sindacato a livello aziendale nelle imprese private che erogano il servizio e nei comitati sindacali di settore
Ruolo	Consultivo, decisionale (diritto di voto) e di controllo e monitoraggio	Consultivo	Consultivo	Consultivo	Consultivo
Regolazione della partecipazione	Nominato da TFL	Per accordo	Per accordo	Per accordo	Per accordo

La partecipazione dei sindacati alla gestione dei servizi pubblici è considerata fondamentale ma, attualmente, a Londra le parti sociali hanno un ruolo molto limitato per quanto riguarda la definizione delle linee strategiche nei servizi pubblici. Il contributo dei sindacati in relazione a questioni come la qualità del servizio, la formazione, la salute e la sicurezza del personale, è presente fondamentalmente a livello aziendale attraverso la contrattazione collettiva e non attraverso la partecipazione a organismi o di gestione o di monitoraggio dei servizi pubblici. A questo proposito, è stato segnalato che il processo di privatizzazione, che negli ultimi trent'anni ha riguardato tutti i servizi pubblici analizzati a Londra, ha comportato un peggioramento e una riduzione delle occasioni di confronto e dialogo con la parte datoriale, soprattutto nei settori dell'acqua, dell'energia elettrica e del gas. Il sindacato consultato segnala, inoltre, che il processo di privatizzazione dei servizi ha anche comportato un aumento dei prezzi dei servizi e un'importante riduzione dell'occupazione nei diversi settori.
Il settore dei trasporti rappresenta, in qualche modo, un'eccezione dal momento che il sindacato è presente all'interno del Comitato direttivo di Tfl (Transport for London Board). Tuttavia la presenza del sindacato non è dovuta ad una quota di rappresentanza "di diritto" come in passato, ma è una nomina discrezionale di Tfl, presieduta dal Sindaco di Londra.

Paris

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Organismi di gestione a cui partecipa il sindacato	Organismi direttivi Organismi consultivi Organismi di controllo e monitoraggio	Organismi direttivi Organismi consultivi Organismi di controllo e monitoraggio	Organismi direttivi Organismi consultivi Organismi di controllo e monitoraggio	No	No
Ruolo	Consultivo	Consultivo	Consultivo	-	-
Regolazione della partecipazione	Per legge	Per legge	Per legge	-	-

A Parigi i sindacati sono coinvolti con un ruolo consultivo all'interno di alcuni comitati dei tre servizi a prevalente o esclusiva gestione pubblica: il TPL, il servizio di igiene urbana ed il servizio idrico. All'interno di questi comitati, i sindacati rappresentativi sono regolarmente coinvolti per l'informazione e la consultazione, per emettere pareri o per firmare accordi. La natura della consultazione e la sua forma variano a seconda dell'impresa di gestione. I sindacati non hanno alcun potere decisionale per quanto riguarda la gestione dei servizi, anche se sono rappresentati in certi consigli di amministrazione. Perciò, i sindacati intervistati considerano che le prerogative ad essi attribuite dovrebbero essere maggiori, soprattutto, all'interno degli organismi direttivi e consultivi delle società di gestione dei servizi.

Madrid

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Organismi di gestione a cui partecipa il sindacato	Organismi consultivi Organismi di controllo e monitoraggio	No	No	No	No
Ruolo	Consultivo Decisionale (diritto di voto) Di controllo e monitoraggio	-	-	-	-
Regolazione della partecipazione	Per legge	-	-	-	-

La partecipazione dei sindacati madrileni negli organismi di gestione dei servizi pubblici locali è limitata al solo settore del Trasporto Pubblico Locale. Il sindacato è presente sia all'interno del Consorcio Regionale de Transportes de Madrid, che coordina i servizi, le reti e le tariffe del trasporti della regione, sia all'interno dell'EMT (Empresa Municipal de Transportes), impresa pubblica, proprietà del Comune de Madrid che gestisce il servizio degli autobus urbani. In entrambi i casi, i sindacati sono rappresentati all'interno degli organismi consultivi e degli organismi di controllo e monitoraggio, con un ruolo consultivo e decisionale (anche se i loro voti sono minoritari rispetto a quelli dell'amministrazione). A questo riguardo, i sindacati segnalano che sarebbe importante avere maggiori prerogative all'interno degli organismi direttivi e consultivi della società di gestione, in particolare sarebbe importante avere il diritto di veto su alcune questioni. Sarebbe, inoltre, necessaria, la partecipazione alla pianificazione del servizio.

Atene

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Organismi di gestione a cui partecipa il sindacato	Organismi consultivi	Organismi consultivi	Organismi consultivi	Organismi consultivi	Organismi consultivi
Ruolo	Consultivo	Consultivo	Consultivo	Consultivo	Consultivo
Regolazione della partecipazione	Per accordo	Per accordo	Per accordo	Per accordo	Per accordo

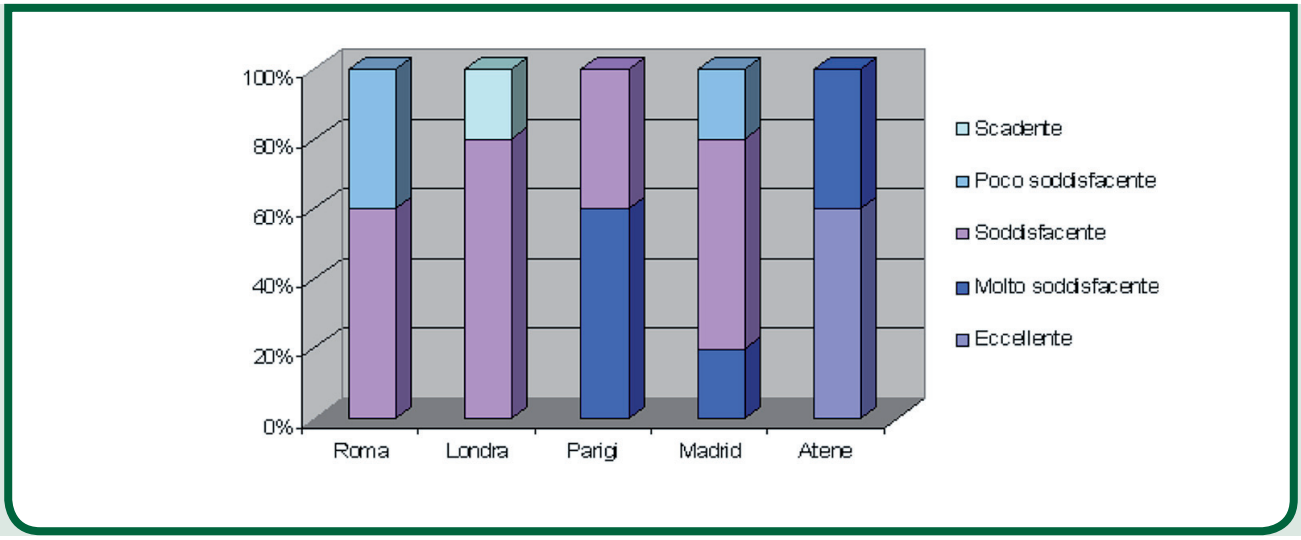
Ad Atene, i sindacati sono coinvolti negli organismi consultivi costituiti per tutti e cinque i servizi pubblici locali. Anche se il loro ruolo è già importante, la partecipazione del sindacato dovrebbe essere incrementata soprattutto per quanto riguarda la pianificazione del servizio e ai fini della valutazione e monitoraggio dei servizi erogati.

3.3. VALUTAZIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI E DEI LORO MODELLI DI GESTIONE

La percezione della qualità dei cinque servizi pubblici presi in considerazione, nel loro insieme, è soddisfacente per i sindacati di tutte le città capitali, con alcune differenze che si possono osservare nel Grafico 2 e che si possono sintetizzare come segue:

- a Roma, la valutazione della qualità dei servizi è medio-bassa (soddisfacente o poco soddisfacente);
- a Londra, la qualità dei servizi è considerata media (soddisfacente) per tutti i servizi tranne uno, il servizio idrico, considerato di scarsa qualità;
- a Parigi, i sindacati considerano che la qualità dei servizi è medio-alta (soddisfacente o molto soddisfacente);
- a Madrid, la maggior parte dei servizi è considerata soddisfacente, ma ci sono differenza fra la valutazione di un servizio e l'altro;
- ad Atene, a detta del sindacato, tutti i servizi pubblici hanno qualità molto soddisfacente o addirittura eccellente.

Grafico 2. Valutazione complessiva della qualità dei cinque servizi pubblici per città [1]



1. Le valutazioni relative ad ogni città sono il risultato della somma dei differenti valori attribuiti ad ogni servizio nei questionari di valutazione.

Sebbene la qualità dei servizi sia mediamente soddisfacente per i sindacati intervistati, le tariffe degli stessi non sono considerate del tutto adeguate alla qualità del servizio offerto (Grafico 3). A Londra e Parigi, i sindacati sostengono che nessun servizio abbia tariffe adeguate. A Madrid, la valutazione delle tariffe varia a seconda del servizio, ma è piuttosto negativa (tariffe abbastanza o per niente adeguate). Roma e Atene sono le città dove le tariffe si ritengono più adeguate alla qualità dei servizi offerti: nella Capitale greca tutte le tariffe si reputano adeguate, mentre a Roma tre servizi (acqua, gas ed elettricità) hanno tariffe adeguate, mentre TPL e rifiuti hanno tariffe abbastanza o per niente adeguate.
In quasi tutte le città, i sindacati intervistati considerano che le tariffe potrebbero migliorare se la gestione dei servizi fosse a maggiore o ad esclusiva partecipazione pubblica, ma si segnala anche l'importanza di fare maggiore attenzione agli sprechi, di ottimizzare i costi salvaguardando i livelli occupazionali e di operare attraverso logiche industriali e non politiche.

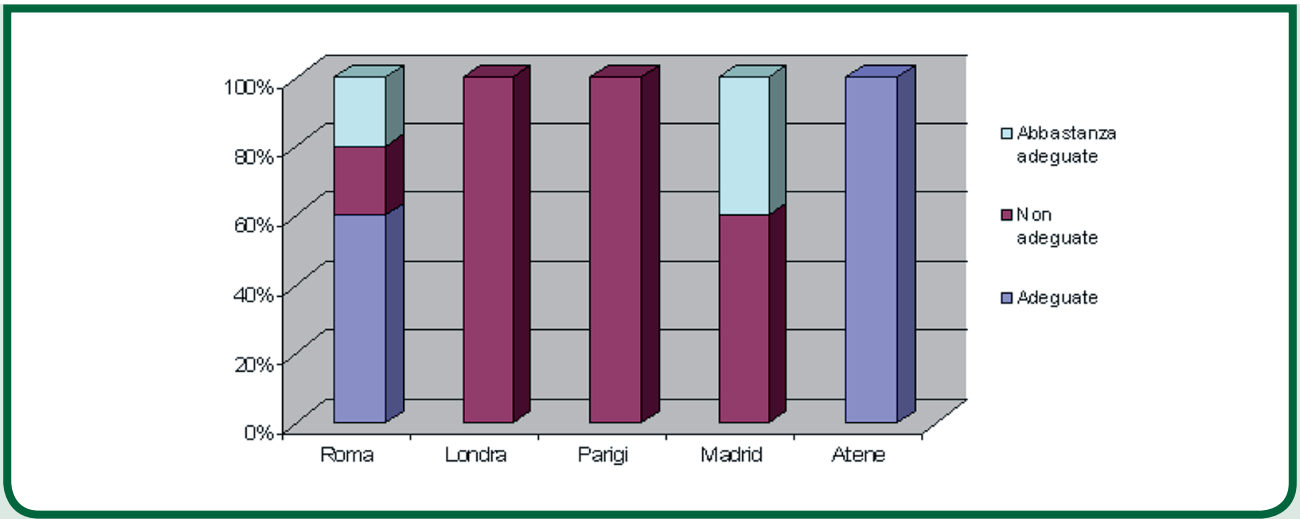


Grafico 3. Adeguatezza delle tariffe alla qualità dei servizi pubblici

Per quanto riguarda i fattori che potrebbero contribuire ad incrementare la qualità dei servizi pubblici locali, il miglioramento delle relazioni sindacali e delle condizioni di lavoro nelle imprese di gestione sono segnalati come i fattori più importanti (Grafico 4). Seguono, a parità di rilevanza, la gestione pubblica dei servizi, la maggiore collaborazione/intesa con le parti sociali nelle politiche di gestione e l'aumento degli organici delle imprese di gestione. Sono stati segnalati, anche se in minor misura, altri fattori come l'aumento del contributo finanziario pubblico e la gestione del servizio a maggiore partecipazione di capitali privati. In nessuna città, l'aumento delle tariffe e la gestione dei servizi in maniera completamente privata sono stati indicati come elementi che potrebbero aiutare a migliorare la qualità dei servizi pubblici locali.

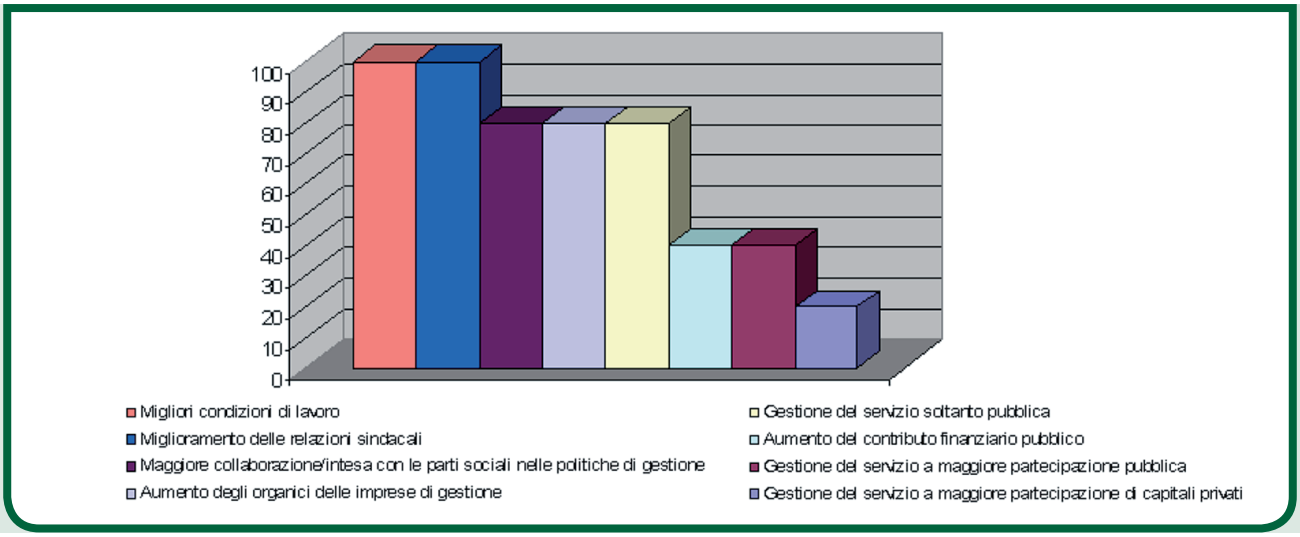


Grafico 4. Fattori che potrebbero contribuire a migliorare la qualità dei servizi pubblici locali

Se analizziamo le risposte alla stessa domanda per città (Grafico 5), si osserva che in quattro capitali sono vari i fattori che, in sinergia, potrebbero migliorare la qualità dei servizi pubblici locali. A Roma, Londra, Parigi e Madrid, i fattori segnalati riguardano prevalentemente due ambiti: il modello di gestione del servizio (prevalentemente pubblico o a maggiore partecipazione di capitali privati) e questioni riguardanti l'organizzazione, il funzionamento e le relazioni sindacali all'interno dell'azienda erogatrice del servizio (miglioramento delle relazioni sindacali e delle condizioni di lavoro, aumento degli organici). Ad Atene è stato indicato, invece, un unico fattore determinante per migliorare la qualità dei servizi: la gestione dei servizi ad esclusiva partecipazione pubblica.

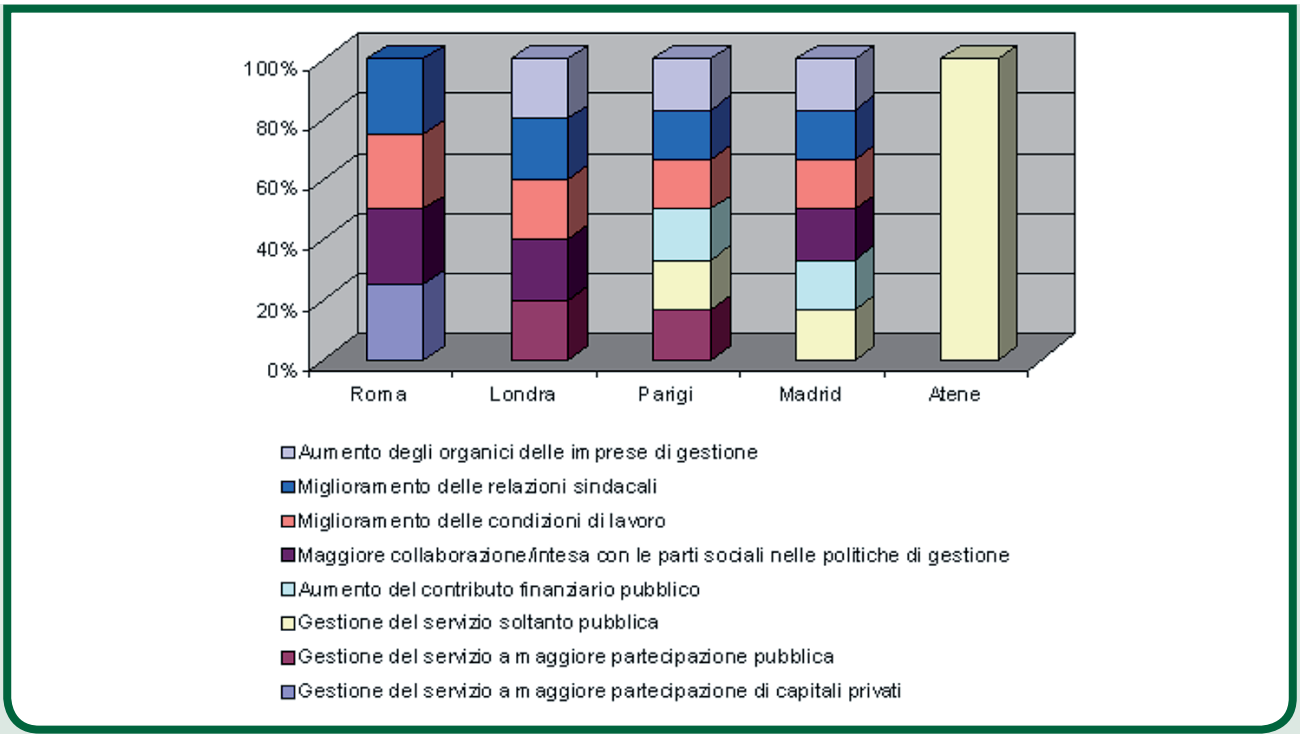


Grafico 3. Adeguatezza delle tariffe alla qualità dei servizi pubblici

A seguire, analizziamo nel dettaglio la valutazione dei servizi pubblici e dei loro modelli di gestione per ogni città Capitale.

Roma

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Modello prevalente di gestione del servizio	Pubblico	Pubblico	Pubblico (spa a maggioranza pubblica)	Settore liberalizzato (con presenza di operatore partecipato dallo Stato)	Settore liberalizzato (con presenza di operatore partecipato dallo Stato)
Motivazione della scelta del modello	Rispetto della normativa nazionale/regionale/locale				
Valutazione della qualità del servizio	Poco soddisfacente	Poco soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente
Adeguatezza delle tariffe alla qualità del servizio	Abbastanza	No	Si	Si	Si

A Roma il servizio idrico, l'energia elettrica ed il gas naturale hanno una qualità soddisfacente. Tale livello qualitativo è attribuito prevalentemente all'affidabilità e alla collaborazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti sindacali, alla collaborazione con le parti sociali nonché alla definizione della carta dei servizi imposta dalla normativa vigente. Il quadro tariffario di questi tre servizi è considerato adeguato alla qualità del servizio offerto.
Il TPL e la gestione dei rifiuti solidi urbani sono, invece, considerati poco soddisfacenti. L'attuale modello di gestione (affidamento diretto in house ad imprese 100% pubbliche in entrambi casi), la mancanza di collaborazione con le parti sociali e la scarsa capacità di "fare impresa" sarebbero all'origine della scarsa qualità di entrambi i servizi. Le scelte di investimento non adeguate contribuiscono anche a mantenere un basso livello qualitativo nella gestione dei rifiuti urbani. Inoltre, le tariffe di entrambi i servizi sono considerate poco adeguate alla qualità del servizio: nel caso del TPL sono abbastanza adeguate e per niente adeguate nel caso dei rifiuti.

Si afferma però, che la qualità di tutti i servizi pubblici locali analizzati potrebbe migliorare se:

- la gestione del servizio fosse a maggiore partecipazione di capitali privati;
- ci fosse maggiore collaborazione/intesa con le parti sociali nelle politiche di gestione;
- migliorassero le condizioni di lavoro e le relazioni sindacali;
- aumentassero gli organici delle imprese che gestiscono il servizio;
- fosse garantita una maggiore partecipazione sia dei lavoratori che dei consumatori.

Per quanto riguarda le tariffe, fra i fattori che potrebbero aiutare a migliorarle, si segnala l'eventuale gestione del servizio a maggiore partecipazione di capitali privati, l'importanza di una maggiore attenzione agli sprechi e l'ottimizzazione dei costi salvaguardando i livelli occupazionali.

Londra

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Modello prevalente di gestione del servizio	Affidamento a privati (solo la metropolitana è a gestione pubblica)	Affidamento a privati	Privato	Settore liberalizzato (solo operatori privati)	Settore liberalizzato (solo operatori privati)
Motivazione della scelta	Migliorare la qualità del servizio Aumentare le prestazione erogate	Scelte politiche favorevoli alla privatizzazione del servizio	Scelte politiche favorevoli alla privatizzazione del servizio	Scelte politiche favorevoli alla privatizzazione del servizio	Scelte politiche favorevoli alla privatizzazione del servizio
Valutazione sulla qualità del servizio	Soddisfacente	Soddisfacente	Scadente	Soddisfacente	Soddisfacente
Adeguatezza delle tariffe alla qualità del servizio	No. Il costo è troppo elevato	La tariffa dei rifiuti è compresa nella tassazione locale di ogni borough quindi non si conosce il costo del servizio.	No. Il costo è troppo elevato	No. Il costo è troppo elevato	No. Il costo è troppo elevato

A detta del sindacato intervistato, tutti i servizi pubblici londinesi, tranne quello idrico per il mancato rinnovo delle infrastrutture, offrono ai cittadini una qualità soddisfacente. Tuttavia, si ritiene che le tariffe pagate dai consumatori siano troppo elevate, soprattutto a causa della privatizzazione dei vari servizi pubblici locali. Il SERTUC, quindi, sottolinea che la qualità e le tariffe dei servizi potrebbero migliorare se la proprietà, la gestione ed il controllo degli stessi fosse esclusivamente pubblica. Altri fattori che potrebbero contribuire a migliorare la qualità dei servizi sono il maggior coinvolgimento delle parti sociali nelle politiche di gestione, il miglioramento delle condizioni di lavoro e le relazioni sindacali nelle imprese operatrici e l'aumento degli organici nelle stesse.

Parigi

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Modello prevalente di gestione del servizio	Pubblico	Pubblico e privato	Pubblico	Settore liberalizzato (con presenza di operatore partecipato dallo Stato)	Settore liberalizzato (con presenza di operatore partecipato dallo Stato)
Motivazione della scelta	Rispettare l'obbligo della normativa nazionale/ regionale/locale Migliorare l'efficienza economica della gestione	Rispettare l'obbligo della normativa Migliorare l'efficienza economica della gestione Usufruire di capitali, tecnologie, competenze di partner privati altamente qualificati	Rispettare l'obbligo della normativa Migliorare l'efficienza economica della gestione	Rispettare l'obbligo della normativa nazionale/ regionale/locale	
Valutazione della qualità del servizio	Soddisfacente	Soddisfacente/Molto soddisfacente	Molto soddisfacente	Molto soddisfacente	Molto soddisfacente
Adeguatezza delle tariffe alla qualità del servizio	No	No	No	No	No

I servizi pubblici locali parigini hanno ricevuto una valutazione positiva da parte dei sindacati intervistati: la qualità del TPL a Parigi è considerata soddisfacente e quella degli altri quattro servizi molto soddisfacente. I fattori a cui si attribuisce prevalentemente l'elevata qualità dei servizi sono le adeguate scelte di investimento e i buoni rapporti fra lavoratori e i loro rappresentanti sindacali nelle imprese di gestione. L'intesa e la collaborazione con le parti sociali esistenti nei trasporti pubblici locali e nel settore dei rifiuti urbani sono considerate positive in questo senso. Si segnala, inoltre, come fattore che contribuisce a garantire la qualità del servizio nel caso dei trasporti e del servizio idrico, il modello di gestione del servizio, esclusivamente pubblico, in entrambi casi.
Anche se la qualità di tutti servizi pubblici è positiva, potrebbe migliorare se ci fosse maggiore collaborazione con le parti sociali nelle politiche di gestione, se migliorassero le condizioni di lavoro e le relazioni sindacali, se aumentassero gli organici nelle imprese operatrici e se la gestione del servizio fosse soltanto pubblica in quei servizi gestiti parzialmente o per intero dai privati.
Le tariffe non sono, invece, considerate adeguate al buon livello qualitativo dei servizi. Per quanto riguarda i servizi gestiti da imprese pubbliche, come i trasporti, il servizio idrico e parte del servizio di igiene urbana, si precisa che la qualità del servizio non dipende dalle tariffe poiché la maggior parte del costo è finanziato dagli enti pubblici di competenza (ad esempio, il Conseil Régional nel caso dei trasporti o il Comune nel caso dell'acqua) e non dalle tariffe pagate dai cittadini.

Madrid

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Modello prevalente di gestione del servizio	Pubblico	Privato	Pubblico	Settore liberalizzato (solo operatori privati)	Settore liberalizzato (solo operatori privati)
Motivazione della scelta	Per migliorare la qualità del servizio Per migliorare le prestazioni erogate	Scelte politiche favorevoli alla privatizzazione del servizio	Per migliorare la qualità del servizio Per migliorare le prestazioni erogate	Per motivi politici	Per motivi politici
Valutazione della qualità del servizio	Soddisfacente	Soddisfacente/ Poco soddisfacente	Soddisfacente/ Molto soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente/ Poco soddisfacente
Adeguatezza delle tariffe alla qualità del servizio	Abbastanza/No	No	Abbastanza/No	No	No

La qualità dei servizi pubblici locali a Madrid è in generale considerata mediamente positiva: poco soddisfacente nel servizio di igiene urbana e dell'energia elettrica e sopra la media nel caso del servizio idrico.
Nel caso dei rifiuti, la valutazione non del tutto soddisfacente è dovuta alla recente riduzione del servizio di raccolta per decisione del Comune. Dal primo gennaio 2013, la raccolta dei rifiuti non è più effettuata nei giorni festivi e i contenitori per la raccolta differenziata (plastica e metallo) non sono più ritirati con cadenza giornaliera porta a porta, ma soltanto tre volte a settimana. Inoltre, i criteri di appalto pubblico del servizio saranno a breve modificati dal Comune, che ridurrà il finanziamento dell'appalto di circa un 8-16% ed eliminerà i requisiti tecnici minimi richiesti all'appaltante (numero minimo di organico e di infrastrutture) per l'aggiudicazione della gara. Tutto ciò è percepito in maniera negativa da parte dei sindacati poiché presumono che tali modifiche comporteranno licenziamenti all'interno delle imprese operatrici del servizio per adeguarsi al ribasso del finanziamento della gara di appalto.
Per quanto riguarda il servizio idrico, attualmente gode di una buona considerazione da parte dei cittadini ma, a detta dei sindacati, la qualità del servizio potrebbe peggiorare se si dovesse avviare un processo di privatizzazione dell'azienda pubblica che attualmente gestisce il servizio, possibilità prevista dall'assetto attuale dell'impresa.
Quanto alle tariffe pagate dai cittadini per i diversi servizi pubblici, in nessun caso sono considerate adeguate alla qualità del servizio e, secondo i sindacati intervistati, le tariffe potrebbero migliorare se la gestione dei servizio fosse prevalentemente pubblica.
Infine, sono segnalati come fattori che potrebbero contribuire a migliorare la qualità dei servizi pubblici: il modello di gestione pubblico, l'aumento dei finanziamenti pubblici ai servizi, la maggiore collaborazione con le parti sociali nella definizione delle politiche di gestione, nonché il miglioramento delle condizioni di lavoro e delle relazioni sindacali nelle imprese di gestione.

Atene

	TPL	Rifiuti	Acqua	Gas	Energia elettrica
Modello prevalente di gestione del servizio	Pubblico	Pubblico	Pubblico (società a maggioranza pubblica ma in via di privatizzazione completa)	Settore liberalizzato (con presenza di operatore partecipato dallo Stato)	Settore liberalizzato (con presenza di operatore partecipato dallo Stato)
Motivazione della scelta	Rispettare l'obbligo della normativa nazionale/regionale/locale Migliorare l'efficienza economica della gestione, migliorare la qualità del servizio, aumentare le prestazioni erogate. Usufruire di capitali, tecnologie, competenze di partner privati altamente qualificati				
Valutazione sulla qualità del servizio	Molto soddisfacente	Molto soddisfacente	Eccellente	Eccellente	Eccellente
Adeguatezza delle tariffe alla qualità del servizio	Si	Si	Si	Si	Si

Il livello qualitativo dei servizi pubblici locali della città di Atene è considerato molto soddisfacente e, addirittura, eccellente nel caso del servizio idrico, dell'energia elettrica e del gas. Le tariffe di tutti i servizi si ritengono, inoltre, adeguate alla buona qualità offerta. In tutti i casi, la qualità del servizio è attribuita esclusivamente al modello di gestione del servizio mediante imprese pubbliche o a maggioranza pubblica.

4

Considerazioni finali

Il profilo istituzionale e geografico delle cinque città capitali

Il lavoro di ricerca presentato nelle pagine precedenti mira a delineare un quadro conoscitivo approfondito del profilo politico istituzionale e dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali di cinque delle principali capitali europee: Roma, Londra, Parigi, Madrid e Atene.

Dal punto di vista dell'organizzazione politico-amministrativa, le cinque città presentano caratteristiche comuni. Con la sola eccezione di Atene, le quattro capitali analizzate sono regolate da un status giuridico specifico finalizzato a garantire il miglior assetto delle funzioni che tali città sono chiamate a svolgere in quanto capitali. Roma, Londra, Parigi e Madrid, infatti, godono di un quadro normativo a sé che concede a tali città una particolare autonomia amministrativa e finanziaria, riconosciuta e regolamentata per legge. L'ordinamento giuridico di Roma Capitale è, fra queste quattro capitali, quello più "giovane" ed è ancora in via di definizione.

Tutte le città capitali prevedono modalità di decentramento amministrativo al loro interno: a Roma troviamo i Municipi, a Londra i *Boroughs*, a Parigi gli *Arrondissement*, a Madrid i *Distritos* e ad Atene le comunità comunali. A questo riguardo, la Greater London presenta delle caratteristiche particolari in quanto è considerata un'entità territoriale equiparabile alle otto regioni del Regno Unito e i 33 Boroughs che la compongono sono vere e proprie unità di governo locale. Ogni Borough londinese, infatti, è gestito da un Consiglio locale responsabile dell'amministrazione del distretto e di fornire direttamente ai cittadini alcuni servizi pubblici.

Da un punto di vista geografico, le città presentano notevoli differenze. Parigi ed Atene hanno estensioni molto limitate (Atene non arriva a 40 Km^2 e Parigi si estende per 105km^2), mentre Londra e Roma sono molto estese, superando entrambe i 1.300 km^2. Madrid ha un'estensione media di 605 km^2. Tali estensioni si riflettono sulla densità di popolazione, molto bassa a Roma e Londra ed elevatissima a Parigi ed Atene, entrambe con oltre 20.000 abitanti per km^2 contro i poco più di 2.000 di Roma ed i circa 5.000 di Londra e Madrid.

Il Pil procapite in standard di potere di acquisto riflette, soprattutto per Atene, la crisi profonda che sta vivendo l'economia di quella città: passa, infatti, dai 25.459 euro del 2011 ai 15-17.000 del 2013.

La mobilità urbana ed il trasporto pubblico locale

La scelta del mezzo utilizzato dai cittadini per spostarsi all'interno della città influenza fortemente il traffico e la mobilità urbana. A questo riguardo, è interessante notare che, laddove la rete di trasporto pubblico è più dotata, soprattutto per quanto riguarda la metropolitana e la rete di trasporto extraurbano su ferro, l'incidenza del possesso di vetture private della popolazione cala. Roma è la Capitale dove troviamo il dato più alto con quasi 70 autovetture per 100 abitanti, contro Madrid, che conta 42 autovetture per 100 abitanti o Parigi, dove soltanto il 45% delle unità familiari ha un'automobile.

Un altro dato strettamente legato con quello appena illustrato è il tipo di mezzo utilizzato per raggiungere il luogo di lavoro. Anche sotto questo punto di vista Roma spicca con quasi il 70% di cittadini che utilizzano la vettura privata per raggiungere il luogo di lavoro contro il 26% di Parigi ed il 41% di Madrid. Soltanto il 23,3% dei cittadini romani utilizza il trasporto pubblico per raggiungere il luogo di lavoro. Nelle altre città, invece, l'utilizzo del trasporto pubblico è molto elevato: circa il 60% dei parigini ed il 40% dei cittadini di Madrid utilizzano i mezzi pubblici per raggiungere il luogo di lavoro. Altri mezzi come la bicicletta o lo spostamento a piedi sono scelti a Madrid da quasi il 20% dei cittadini e a Parigi dal 17,2% mentre a Roma soltanto l'8,4% utilizza altri mezzi per arrivare al luogo di lavoro. Ovviamente quest'ultimo dato è molto collegato alle caratteristiche morfologiche e all'estensione territoriale della città, aspetti, ad esempio, che incidono molto sulle scelte dei romani.

Lo scarso o l'ampio utilizzo del trasporto pubblico, se raffrontato con le dotazioni dello stesso in ogni Capitale, sono emblematici. A Roma ci sono 2 linee di metropolitana, contro le 11 di Londra, le 14 di Parigi, le 13 di Madrid e le 3 di Atene, città, quest'ultima, molto meno estesa di Roma. Per quanto riguarda la rete di trasporto urbano su gomma, eccelle Londra, con 700 linee di autobus, mentre le altre capitali hanno fra le 200 e le 300 linee.

Il servizio extraurbano è servito in tutte le città capitali da mezzi su gomma ma anche da ferrovie metropolitane extraurbane, particolarmente sviluppate a Londra, Madrid e Parigi. A questo riguardo, è interessante notare come a Parigi e Madrid, dove esiste una fitta rete di collegamenti fra la città e l'hinterland, i cittadini che quotidianamente si spostano da altri Comuni limitrofi verso la Capitale sono, rispettivamente, 810 mila e 580 mila mentre a Roma, – città però molto più estesa geograficamente – i pendolari provenienti da altri Comuni sono circa 150 mila al giorno. Da sottolineare, nel caso di Parigi, il grande progetto di metropolitana extraurbana che dovrebbe essere completato nel 2025 e servire il cosiddetto "Grand Paris", un vasto territorio che comprende i Comuni circostanti la Capitale.

Le tariffe dei mezzi pubblici si equivalgono abbastanza in tutte le città (fra 1,40 e i 2 euro a biglietto) fatta eccezione di Londra, dove le tariffe per un biglietto semplice di metropolitana superano i 2,5 euro. Roma, fra tutte le città, è quella con tariffe di abbonamento mensile più basse: 35 euro contro il 45 euro di Atene, i 52 di Madrid, i 62 di Parigi o i circa 90-140 euro di Londra. In tutte le città sono previste tariffe agevolate per alcune categorie di

cittadini (studenti, disoccupati, famiglie con reddito basso, ecc.).

Sulla mobilità urbana incide anche l'utilizzo del servizio di taxi, molto diffuso a Londra, con 47.000 fra licenze e guidatori di taxi autorizzati. Ad Atene, Madrid e Parigi si va da un minimo di 14.000 licenze ad un massimo di 19.000, mentre a Roma le licenze attualmente attive sono meno di 8.000. Le tariffe più alte sono a Londra, con un costo medio per 5 km in taxi nel centro cittadino di 11,6 euro. Nelle altre città troviamo tariffe fra i 7 ed i 9 euro mentre ad Atene la tariffa scende a 4 euro. Va considerato, comunque, il traffico cittadino che, ritardando la corsa, incide notevolmente sul prezzo finale del servizio.

Soltanto in due capitali è stato sviluppato un servizio di car-sharing per contribuire a rendere la mobilità urbana più sostenibile. A Parigi e Roma, gli abbonati al servizio di car-sharing si aggirano intorno ai 2.500, mentre nelle altre città il servizio o è inesistente (Madrid e Atene) o in via di definizione (Londra).

Per quanto riguarda i modelli di gestione del servizio di trasporto pubblico locale, in quasi tutte le città capitali analizzate, tranne Londra, prevale il modello di gestione pubblico.

A Roma quasi tutta la rete di trasporto pubblico locale è gestita in house da due imprese 100% pubbliche (ATAC, proprietà di Roma Capitale e Cotral, della Regione Lazio). Unicamente i collegamenti con bus periferici, pari al 20% del trasporto pubblico locale di superficie, sono affidati tramite gara a privati (Roma TPL Scarl), come previsto dalla normativa nazionale (art.4/bis del D.L. 78/2009).

Anche a Parigi prevale il modello di gestione pubblica, mediante le imprese 100% di proprietà statale RATP (metro, bus, tram e treno extraurbano) e SNCF Transilien (treno extraurbano). Il trasporto extraurbano su gomma è, invece, affidato ad un consorzio che raggruppa diverse imprese private della regione.

A Madrid tutto il trasporto pubblico locale è a gestione pubblica (metro, bus urbano e treno extraurbano) ad eccezione, come a Parigi, degli autobus extraurbani e di una piccolissima parte della metropolitana di recente costruzione (due linee di superficie), affidata a gestori privati.

Ad Atene tutto il trasporto pubblico locale è gestito da due imprese pubbliche di proprietà statale: STASY (metro, tram e treno) e OSY (bus e filobus).

A differenza delle altre città capitali analizzate, a Londra prevale l'affidamento dei diversi servizi di trasporto pubblico a imprese private tramite gara pubblica, fatta eccezione per la metropolitana. Negli anni passati c'è stato un tentativo di privatizzazione del servizio di metropolitana, ma il fallimento delle società private a cui era stata affidata la gestione ha posto fine al partenariato pubblico-privato per la gestione della metro di Londra. Per coordinare e pianificare tutta la rete di trasporto pubblico locale londinese e per bandire le gare di affidamento dei servizi, la Greater London Authority si avvale di un'agenzia operativa, Transport for London (TfL), al cui vertice siede direttamente il Sindaco di Londra.

Il servizio idrico

La media di consumo giornaliero di acqua domestica pro capite è molto più elevato a Roma rispetto alle atre città analizzate. Mentre a Roma il consumo giornaliero ammonta, infatti, a più di 200 litri per abitante, a Parigi e Madrid ogni abitante consuma circa 120-130 litri al giorno. È da sottolineare però la tendenza positiva emersa dal recente rapporto Istat sugli indicatori ambientali urbani che evidenzia un sensibile calo dei consumi domestici di acqua potabile a Roma negli ultimi 10 anni, passando dai 267 litri del 2000 ai 200 litri nel 2011[1].

La gestione del servizio idrico integrato (che comprende l'insieme dei servizi pubblici di captazione e distribuzione di acqua, di fognatura e di depurazione delle acque reflue) in quasi tutte le capitali analizzate è affidata a società pubbliche, fatta eccezione, anche questa volta, per Londra. A Roma, la società di gestione Acea Ato 2 è controllata direttamente da Roma Capitale attraverso Acea spa, società di cui il Comune possiede il 51% delle azioni. Anche a Parigi, dal 2010, l'acqua è erogata da una società al 100% proprietà del Comune, Eau de Paris. Prima di quella data, vi era stato un periodo di gestione privata del servizio idrico per circa 25 anni ma alla scadenza dei contratti di affidamento, la Ville de Paris ha deciso di rimunicipalizzare il servizio. Un percorso opposto a quello di Parigi lo sta intraprendendo Atene, dove la società pubblica EYDAP SA, attualmente a maggioranza pubblica, è in via di completa privatizzazione.

A Madrid il servizio idrico è gestito a livello regionale da una società per azioni a maggioranza pubblica, Canal de Isabel II Gestion S.A. Il 51% delle azioni pubbliche sono distribuite tra la Comunidad de Madrid e i diversi Comuni della regione. Londra è l'unica Capitale dove attualmente il servizio idrico è gestito da privati. La Thames Water Utilities Ltd, nata dalla privatizzazione dell'ex fornitore pubblico locale (Thames Water), è la società responsabile della fornitura di acqua nella maggior parte del territorio londinese.

1. 2011. Istat, Indicatori ambientali urbani www.istat.it

I rifiuti solidi urbani

In linea con le politiche comunitarie in tema di gestione dei rifiuti, tutte le città capitali analizzate hanno sviluppato azioni miranti alla riduzione della quantità dei rifiuti prodotti e al recupero di materia e di energia attraverso il riciclaggio e la termovalorizzazione. Il servizio di raccolta differenziata è, quindi, presente in tutte le città capitali per la raccolta di vetro, plastica, carta, rifiuti organici, elettronici, pericolosi e ingombranti. Cambiano, però, le modalità di raccolta scelte da ogni Capitale. La maggior parte delle città raccoglie i rifiuti per mezzo di cassonetti stradali, mentre Parigi e Madrid utilizzano il sistema di raccolta porta a porta e, per alcune tipologie di rifiuti, la consegna volontaria ai punti di raccolta.

Considerando i valori pro capite, il Comune dove si raccolgono più rifiuti è Roma, con 648 kg per abitante all'anno. A Parigi si raccolgono 522 kg di rifiuti per abitante/anno e a Madrid e a Londra, meno di 490 kg

Per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti, i dati evidenziano che la percentuale di rifiuti riciclati o valorizzati è ancora relativamente bassa. Parigi tratta i propri rifiuti soprattutto mediante l'incenerimento (il 70% sul totale dei rifiuti raccolti). Nelle altre città, i rifiuti vanno soprattutto in discarica: prima della lista, in questo senso, è Atene che manda in discarica il 90% dei rifiuti, seguita da Roma con il 75,3% (il 23% dei quali trasformato in combustibile), Londra e Madrid fra il 40 e il 50%. La più virtuosa per quanto riguarda il riciclaggio appare Madrid, dove oltre il 34% dei rifiuti viene riciclato o destinato al compostaggio. A seguire Londra, con il 27%, Roma con il 24,6%, Parigi con il 16% ed Atene, che ricicla appena il 10% dei rifiuti.

La gestione del servizio di igiene urbana presenta differenze notevoli fra città e città. A Roma e Atene il servizio è gestito dal pubblico: a Roma la gestione è affidata ad AMA S.p.a., società al 100% di proprietà di Roma Capitale, mentre ad Atene il servizio di raccolta è gestito direttamente dal Comune ed il trattamento da un ente pubblico regionale.

A Londra la gestione dei rifiuti solidi urbani è di competenza diretta delle autorità dei borough e nella maggior parte dei casi è affidata, tramite gara, a una o varie imprese private. Anche a Madrid la gestione del servizio è affidata, tramite gara, ad imprese private.

Parigi presenta un modello di gestione più articolato: il servizio di raccolta è ripartito fra il servizio tecnico del Comune e vari operatori privati a seconda del arrondissement (distretto) e del tipo di rifiuti raccolti. Il Service Technique de la Propreté del Comune gestisce la raccolta in 16 arrondissement mentre gli operatori privati sono presenti nei restanti 4 distretti e nella raccolta del vetro. Il trattamento dei rifiuti è coordinato da un ente pubblico di tipo amministrativo costituito da rappresentanti degli 84 comuni dell'agglomerato parigino, ma la gestione operativa del servizio è affidata, tramite gara, ad imprese private.

Il settore dell'energia: elettricità e gas

Un discorso particolare va fatto per l'elettricità ed il gas. Le competenze normative di tali servizi sono prevalentemente nazionali ed il controllo e la regolazione di entrambi i settori sono affidati alle Autorità nazionali per l'energia elettrica ed il gas, organismi pubblici indipendenti che hanno il compito di tutelare gli interessi dei consumatori, di promuovere la concorrenza e adeguati livelli della qualità del servizio.

La trasposizione delle direttive europee relative alla creazione di un mercato unico europeo dell'energia ha modificato la struttura gestionale dei due settori. Mentre precedentemente l'intero settore dell'elettricità e quello del gas erano monopolio di grandi aziende pubbliche, la nuova normativa ha previsto la liberalizzazione di alcune fasi del processo energetico, fra cui la commercializzazione dell'energia verso gli utenti finali. Questo, a livello locale, ha comportato la presenza di numerose imprese erogatrici e la possibilità da parte del cittadino di scegliere liberamente il proprio fornitore di energia elettrica o di gas. Tuttavia, in tutte le città analizzate i principali fornitori presenti sul mercato sono ancora le ex aziende monopolistiche pubbliche, che, in molti paesi, sono state parzialmente o totalmente privatizzate.

Roma presenta una particolarità in quanto è l'unica delle cinque capitali nella quale esiste un fornitore di energia elettrica locale. Il 70% del mercato della vendita sul territorio romano, infatti, è coperta da Acea Energia, controllata da Roma Capitale attraverso il Gruppo Acea.

La medesima caratteristica si trova ad Atene per quanto riguarda il settore del gas. La distribuzione, infatti, è affidata in esclusiva ad EPA Attica, impresa a carattere regionale controllata da DEPA, società statale del gas ma attualmente in via di privatizzazione.

Il ruolo del sindacato nelle istituzioni locali e nella gestione dei servizi pubblici

L'indagine di campo ha raccolto le opinioni e i giudizi dei sindacati delle città capitali analizzate in relazione ai modelli di gestione dei servizi pubblici locali e al ruolo che i sindacati svolgono all'interno delle istituzioni delle

proprie città. I risultati dell'indagine possono suggerire alcuni spunti utili a valorizzare il ruolo del sindacato come soggetto propositivo nel dibattito sulla gestione dei servizi pubblici locali, anche sulla base delle varie esperienze esistenti nelle altre città capitali europee.

In tutte le città capitali analizzate, i sindacati sono consultati o coinvolti in maniera istituzionale dagli organi di governo della città con modalità e ruoli differenti fra città e città. Ciò denota un riconoscimento importante del ruolo del sindacato come attore chiave per la definizione delle politiche cittadine, anche se le competenze attribuite al sindacato in quasi tutte le città sono prevalentemente di tipo consultivo. Madrid è, fra tutte le città capitali analizzate, quella che presenta un maggior livello di istituzionalizzazione delle consultazioni. Nella Capitale spagnola è stato costituito uno specifico organismo tripartito di confronto permanente, il Consejo Local de la Ciudad de Madrid, dove vengono discusse questioni riguardanti l'organizzazione della città e la strategia economica del Comune. Il lavoro congiunto del Consejo Local si concretizza in un documento di lavoro (Pacto por el Empleo), dove si delineano le principali linee di azione in materia economica e di mercato del lavoro per la Capitale, documento che può essere modificato nel corso della legislatura in base alle esigenze economiche ed occupazionali della città.

Per quanto riguarda il ruolo dei sindacati nella gestione dei servizi pubblici locali, tutte le organizzazioni intervistate considerano che il loro coinvolgimento dovrebbe essere incrementato in quanto attori chiave per garantire ai cittadini una gestione di qualità. Le organizzazioni sindacali delle cinque città capitali segnalano che il loro coinvolgimento dovrebbe essere incrementato in più ambiti: all'interno degli organismi direttivi/consultivi delle società di gestione, mediante la partecipazione alla pianificazione del servizio e alla valutazione in itinere e/o ex post dei servizi erogati. A Parigi, Atene e Madrid il sindacato è attualmente coinvolto negli organismi di gestione di alcuni servizi pubblici locali. A Roma e Londra, invece, il coinvolgimento del sindacato avviene prevalentemente a livello aziendale secondo quanto sancito nella contrattazione collettiva in materia di consultazione e informazione.

Roma Capitale nel contesto europeo

Roma, nel panorama delle città italiane rappresenta senza dubbio un'anomalia. Le caratteristiche demografiche, la considerevole estensione territoriale, la storia, l'accentramento amministrativo con ben quattro livelli istituzionali che insistono sulla città e la presenza all'interno del suo territorio di un altro Stato sovrano, lo Stato della Città del Vaticano, fanno dell'Urbe un caso particolare anche rispetto al contesto europeo.

Una città e un territorio che già in sé hanno le caratteristiche di realtà metropolitana.

Una unicità universalmente riconosciuta ma ignorata, tuttavia, dai legislatori italiani che nel corso degli anni non le hanno riconosciuto funzioni, risorse e poteri adeguati per lo sviluppo di una governance territoriale efficiente. Una mancata previsione di una disciplina giuridica speciale, che solo negli ultimi anni, e a fatica, sta prendendo corpo, che ha costretto le amministrazioni che si sono alternate al Campidoglio a gestire la Capitale alla stregua dei restanti 8.093 comuni italiani.

Il confronto con altre Capitali europee che hanno ordinamenti giuridici speciali ci ha permesso di comprendere quali siano i nostri ritardi attuali e quali invece le opportunità che si possono cogliere.

La stagione delle riforme Costituzionali fatte a colpi di maggioranza in Parlamento, orfane di una visione Comune dovuta anche all'affermarsi di un bipolarismo esasperato, hanno determinato una deficienza strutturale rispetto al decentramento legislativo e il riassetto territoriale. Sono prevalsi gli interessi particolari di una politica troppo spesso miope ed autoreferenziale a scapito di logiche funzionali all'equilibrio, alla razionalizzazione delle risorse e alla semplificazione, elementi utili per determinare lo sviluppo e la crescita dei territori e del Paese in generale.

Il perpetuarsi di questa confusione ha avuto e continua ad avere forti ripercussioni soprattutto sul versante dei servizi pubblici locali.

Oltre alle difficoltà legate alla determinazione delle competenze amministrative, va riscontrato come, nel corso degli anni, il concetto stesso di servizio pubblico quale servizio reso all'intera comunità, quindi di pubblico interesse, sia stato travisato e trasformato in servizio di gestione pubblica, quindi amministrato e governato direttamente dalla politica.

Nonostante gli interventi normativi in materia, introdotti in ambito nazionale ed europeo, che hanno favorito la trasformazione delle aziende di servizio in S.p.A. siamo ancora distanti dal dirimere i problemi della gestione dei servizi pubblici da parte degli Enti Locali.

Prevalgono, infatti, ancora logiche e presidi politici sulla gestione dell'ex municipalizzate piuttosto che criteri industriali e di competenza tecnica del management necessarie per la competitività sul mercato e l'efficienza del servizio reso. A ciò va sommato un pregiudiziale blocco all'ingresso di Capitale privato che ha determinato il contenimento dei processi di liberalizzazione che si intendevano affermare, così come la determinazione di un clima ostile alla possibilità di prevedere in queste aziende forme di azionariato diffuso e modelli di democrazia economica basati sulla partecipazione dei lavoratori in termini anche di acquisizione di azioni delle società.