

Spending review. Lo schema di decreto alla Conferenza unificata, tavolo tecnico al lavoro

Riforma del trasporto locale, Lupi accelera sui costi standard

Maurizio Lupi vuole chiudere la doppia partita sul trasporto locale entro fine anno. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da un lato ha inviato alla Conferenza unificata Stato-Regioni-città lo schema di decreto ministeriale che definirà i costi standard da applicare su tre fronti di spending review: la ripartizione del fondo nazionale superando il criterio della spesa storica che ha cristallizzato il settore al decreto del 1981, la quantificazione delle compensazioni nei contratti di servizio stipulati dalle singole aziende e l'individuazione della base d'asta in caso di affidamento con gara.

Dall'altro lato, Lupi punta a portare entro fine anno al Consiglio dei ministri il disegno di legge di riforma del Tpl che, fra le altre cose, spinge sull'apertura del mercato e sul rinnovo del parco mezzi. I due provvedimenti devono marciare necessariamente di pari passo per dare un nuovo assetto a uno dei settori pubblici oggi più inefficienti e costosi, ma al tempo stesso una leva potenziale di sviluppo delle nostre città.

Il Ddl di riforma è già noto, almeno a grandi linee, mentre nulla si sapeva finora del decreto che dovrebbe definire i costi standard. Oltre al testo, che definisce la griglia delle regole fondamentali, un tavolo tecnico, composto da esperti del ministero delle Infrastrutture, delle Regioni e dell'Ance e guidato da Giuseppe Catalano, ordinario di ingegneria economico-gestionale alla Sapienza, sta lavorando a formule e simulazioni che dovrebbero portare alla quantificazione numerica dei costi standard per i diversi comparti.

Alla fine del percorso si avrà un costo standard per il trasporto su gomma e uno per il trasporto ferroviario, entrambi definiti con modelli econometrici che utilizzano la grande quantità di dati statistici disponibile in questi casi. I costi standard per gli altri due comparti, metropolitane e tram, per cui le metodologie statistiche sarebbero inefficienti per carenza di dati, sono invece standardizzati

BENCHMARK

I parametri individuati costituiranno il riferimento per la ripartizione delle risorse statali, per i contratti di servizio e per le gare

attraverso metodologie ingegneristiche che individuano parametri astratti di efficienza.

Ci sono altri parametri per articolare i costi standard all'interno dei singoli comparti: peseranno le caratteristiche esogene del contesto in cui opera l'impresa, utilizzando in particolare il parametro della velocità commerciale; peseranno in questa articolazione ulteriore le caratteristiche dimensionali dell'impresa (chilometri totali percorsi); si terrà conto di alcuni parametri incentivanti di efficienza ed efficacia in fatto di ammortamenti, anche per favorire il rinnovamento che lo stesso disegno di legge di riforma pone per obiettivo. Nei costi standard sarà anche contenuto il riconoscimento di un ragionevole margine di utile per le imprese esercenti il servizio.

Il «modello Sapienza» è, peraltro, a buon punto se è già stato sperimentalmente fatto girare nella revisione del contratto di servizio che il Comune di Roma e l'Agenzia per la mobilità romana hanno recentemente fatto all'Atac, con un risparmio di 70 milioni di euro, 70 centesimi a chilometro per un milione di chilometri di servizio.

«I costi standard - spiega Catalano - non soltanto garantiranno una maggiore equità territoriale sul territorio nazionale, ma consentiranno di recuperare efficienza nella spesa, definendo un benchmark cui tutti, istituzioni competenti della programmazione e aziende, dovranno tendere. Spetta all'autorità politica decidere poi se questo debba tradursi in una riduzione della spesa o in un aumento dei servizi a parità di costo».

I COSTI STANDARD

A che cosa servono

■ Tregli utilizzi principali: a livello macro, saranno il parametro per la ripartizione del Fondo statale fra le Regioni, superando il criterio della spesa storica; a livello micro, riferimento per la definizione dei costi nei contratti di servizio; nelle gare saranno elemento per definire la base d'asta

I comparti

■ Saranno quattro i costi standard di settore: gomma, ferrovia, metropolitane e tram. Ulteriori articolazioni delle categorie per dimensione, velocità commerciale, parametri incentivanti per gli ammortamenti