

Trasporto locale, costi standard e rinnovo bus

di **Giorgio Santilli**

Sono in arrivo con gli emendamenti alla legge di stabilità tre novità che possono cambiare faccia al trasporto pubblico locale: applicazione al settore dei costi standard che consenta di superare il criterio della spesa storica nella ripartizione delle risorse tra le regioni; risorse aggiuntive per gli investimenti di rinnovo della flotta mezzi e divieto di circolazione per i bus più inquinanti; possibilità per pensionati e studenti di defiscalizzare gli abbonamenti annui a bus e metro.

Gli emendamenti hanno l'avallo del ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, e del sottosegretario con la delega al Tpl, Erasmo D'Angelis, che lamenta l'esiguità delle risorse per gli investimenti. «Avevamo concordato con l'Economia 300 milioni per il

parco autobus e 200 per il ferro, alla fine ci hanno dato i 200 per il ferro, ma solo 100 per la gomma. Somme che non bastano neanche ad avviare il percorso di rinnovamento per un parco di 51.400 autobus, di cui 24.500 con livelli di emissione ante Euro 3. Chiediamo di reintegrare i 300 milioni per la gomma». È proprio il ministero a puntare a una svolta nel settore. «Non è più rinviabile - dice D'Angelis - la definizione di una politica industriale per

evitare un'ulteriore involuzione del settore. Vogliamo stringere i tempi per presentare in Parla-

mento un piano di rilancio che in 3-5 anni ci faccia uscire dall'emergenza. Le criticità sono evidenti: città al collasso, infrastrutture del ferro insufficienti, parco mezzi tra i più vetusti del mondo, aziende comunali con bilanci disastrosi, debiti, crediti non esigibili, servizi a singhiozzo, aziende collassate, commissariate e ora anche sotto inchiesta, come l'Atac di Roma travolta da 744 milioni di debiti».

A rafforzare la tesi del bivio "rilancio o tracollo" arriva uno studio della Cassa depositi e prestiti che costituisce la fotografia più aggiornata disponibile per il settore. Il rapporto, curato da Simona Camerano, Maria Elena Perretti e Cristina Dell'Aquila per il centro studi della Cassa, evidenzia proprio il rischio di perdere un valore aggiunto di 17,5 miliardi e 465 mila nuovi posti di lavoro, lasciando il Tpl alla deriva anziché coglierne le potenzialità di sviluppo. «Nel resto d'Europa - dice Perretti - il trasporto pubblico locale è un servizio per tutti, dal manager al pensionato: questo accade soprattutto nei Paesi più sviluppati del nord Europa, a conferma che un salto di qualità di questo settore può essere strumento di crescita del Paese».

Il problema è come garantire l'efficientamento del sistema e di

quale fabbisogno finanziario ci sia bisogno. Il fabbisogno annuo è quantificato in 9,35 miliardi: 6,4 miliardi per il supporto alla gestione del servizio, 200 milioni annui per dieci anni per l'adeguamento dell'età media del parco rotabile, altri 750 milioni annui per dieci anni per portare l'età media del parco mezzi su gomma a livelli europei, 2 miliardi l'anno per dieci anni per l'adeguamento della rete infrastrutturale di rete metropolitana e tranvie. Su questi profili finanziari, soprattutto negli investimenti, Cassa depositi e prestiti potrebbe giocare un ruolo decisivo con mutui, prestiti e nuove forme di finanziamento a enti locali e aziende.

È evidente che queste cifre, riportate sul tavolaccio duro della legge di stabilità, appaiono lontane dalla realtà. Tutte le forze politiche ritengono però che vada mosso un primo passo importante in queste direzioni.

L'altro aspetto che dallo studio emerge è come nel confronto con l'Europa il sistema italiano soffra di un grave problema di programmazione dei servizi, troppo rigidi rispetto alla domanda. Il trasporto pubblico locale italiano ha un load factor del 22%: in altri termini, vengono buttati via e non utilizzati più di tre quarti dei posti offerti. Un dato impressionante che tanto più va sottolineato nel confronto con il dato del load factor spagnolo (45%),

francese (42%) e inglese (29%). «Il superamento dei criteri del costo storico - afferma lo studio Cdp - andrebbe superato non solo nell'attribuzione delle risorse, ma anche con riferimento alla struttura dell'offerta. Occorre, in altri termini, riorientare i servizi alla domanda». Altri dati che fotografano la difficoltà di aziende mai diventate davvero aziende:

tre quarti delle aziende fattura meno di 50 euro l'anno; la metà ha tra 1 e 5 dipendenti; i primi cinque operatori fanno una produzione chilometrica aggregata del 30% contro il 65% francese e il 49% della media europea; le compensazioni pubbliche superano il 53% mentre dal traffico arriva solo il 29,5%.

Sui costi standard la legge di stabilità dovrebbe sancire l'avvio di un percorso interno alla spending review che in realtà ha già preso piede per autonoma iniziativa dei principali soggetti del settore. Da un paio di mesi lavora un gruppo tecnico coordinato dallo stesso D'Angelis con due docenti universitari di Roma e Firenze, Giuseppe Catalano e Alessandro Petretto, in collaborazione con sindacati, Regioni, Anci, aziende, Cdp e Ragioneria generale dello Stato. «L'obiettivo - dice D'Angelis - è applicare criteri nazionali sui costi industriali, sul modello dei costi standard, in modo da superare la cristallizzazione della spesa storica che premia chi sta fermo e spreca».