

Costi standard per il trasporto pubblico locale

Maria Carla De Cesari

Arriva da un gruppo di lavoro dell'università La Sapienza il modello per determinare il costo standard per il **trasporto pubblico locale** su autobus. La proposta sarà presentata oggi a Roma (alla residenza di Ripetta a partire dalle 10,30) in un convegno organizzato da Anav, l'associazione di imprese di trasporto passeggeri aderente a Confindustria.

Il principio del costo standard per i servizi pubblici è entrato da tempo nel nostro ordinamento: la legge 42/2009 sul federalismo fiscale, nel precisare le regole di finanziamento delle autonomie per i compiti esercitati, parla di «costi standard associati ai livelli essenziali delle prestazioni fissati dalla legge statale in piena collaborazione con le Regioni e gli enti locali». Al costo standard viene collegato il criterio di efficienza e di appropriatezza del servizio. Di costo standard e di trasporto pubblico locale parla poi la legge 135/2012. Finora, però, nessuno si era avventurato a quantificare il costo standard per il trasporto pubblico locale, anche perché l'Osservatorio nazionale (previsto dalla legge 244/2007), che dovrebbe curare la banca dati del settore, è stato costituito da poco. Il lavoro della Sapienza è nato dalla collaborazione tra le Aziende Anav e l'università. «Il finanziamento pubblico per il trasporto locale - dice il presidente Anav Nicola Biscotti - è sempre più soggetto alle ristrettezze di bilancio. L'unica risposta che si può dare è cercare di razionalizzare la spesa e ridurre gli sprechi. Attarverso il costo standard possiamo determinare quanto costa produrre il servizio con materiale rotabile adeguato. In questo modo siamo responsabili di fronte al committente e ai

cittadini».

Il modello della Sapienza, nei giorni scorsi, è stato presentato al ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi. «Siamo consapevoli - spiega Biscotti - che la definizione del costo standard richiede un percorso condiviso con le aziende del settore, pubbliche e private, e le istituzioni. Gli sprechi non si possono eliminare con i tagli lineari, che mettono sullo stesso piano le imprese che funzionano e quelle che non funzionano. Il modello della Sapienza consente di sviluppare il sistema, perché nel costo standard si tiene conto anche degli investimenti: è possibile tarare il costo standard in base alla qualità del materiale rotabile».

«L'analisi della Sapienza - spiega Giuseppe Catalano, professore presso il dipartimento di Ingegneria informatica, automatica e gestionale - è stata condotta sui dati trasmessi dalle aziende associate ad Anav, che svolgono servizio pubblico per 100 milioni di chilometri l'anno: costi amministrativi e del personale, chilometri percorsi, spese di ricambi, manutenzione e carburante, tasse di circolazione, polizze, costo corrente di ammortamento dei veicoli, incidenza dell'Irap. Il costo standard nel 2011 è di 3,29 euro a chilometro nell'extraurbano e 4,25 nell'urbano. In prospettiva il costo standard sarà determinato di caso in caso da una regressione che considera il contesto in cui opera l'impresa - la velocità commerciale - le caratteristiche dimensionali - i chilometri percorsi - e parametri che incentivino efficacia ed efficienza, come l'incidenza degli ammortamenti». Il costo standard può essere applicato gradualmente, in modo da correggere pian piano le storture dei rimborsi sulla spesa storica.