

Trasporto locale, nuovi bus e gare

Rimborsi agli utenti per i ritardi e multe fino a 200 euro per chi è senza biglietto

Il decreto Madia per i servizi pubblici locali è pronto (a oltre un mese dall'approvazione del Consiglio dei ministri) e dovrebbe essere "bollinato" domani dalla Ragioneria:

nel provvedimento entra la riforma Delrio per il trasporto locale che prevede incentivi alle gare per la gestione dei servizi, costi standard per l'assegnazione dei fondi, ma anche multe fino a 200 euro per chi viaggia

senza biglietto e rimborsi agli utenti nel caso di gravi ritardi. Per il settore anche investimenti per l'acquisto di 5 mila nuovi bus con i primi 800 milioni finanziati da Stato e Regioni.

Giorgio Santilli > pagina 6

Trasporto locale, 5 mila nuovi bus

Arriva la riforma Delrio: gare, costi standard, rimborsi per gli utenti

Giorgio Santilli

ROMA

Il decreto legislativo per i servizi pubblici locali è pronto (a oltre un mese dall'approvazione del Consiglio dei ministri) e dovrebbe essere "bollinato" domani dalla Ragioneria generale: nel provvedimento attuativo della delega Pa entra la riforma Delrio per il trasporto locale che introduce un cammino virtuoso e progressivo di risanamento, rinnovo e rilancio del settore attraverso un riordino complessivo di tutti gli aspetti fondamentali della disciplina. Il segno prevalente è quello di "aggiustare" con pazienza e capacità innovativa molte norme e prassi storicissime che da 35 anni governano questo settore senza pensare a rivoluzioni o a rotture, anche perché le Regioni hanno molto frenato su quasi tutti gli aspetti innovativi della riforma.

Su alcuni punti la discontinuità è più netta. Si prova a cambiare il rapporto con gli utenti, già a partire dai principi dove si afferma «la centralità del cittadino nell'organizzazione e produzione dei servizi pubblici locali, anche favorendo forme di partecipazione attiva». Più concretamente, si introducono rimborsi agli utenti in caso di ritardi dei bus di mezz'ora in città e di un'ora nei servizi extra-

urbani «fatti salvi i casi di calamità naturali, scioperi e di altre emergenze imprevedibili». Previste, però, anche multe fino a 200 euro per chi viaggia senza biglietto in un settore che presenta livelli medi di morosità superiori al 20%. Decideranno le leggi regionali; se non interverranno, la multa sarà fissata automaticamente in 60 volte il prezzo del biglietto.

Anche sugli investimenti discontinuità forte. Il governo rimette in moto un processo bloccato da anni e avvia investimenti per 800 milioni, cofinanziati con le regioni, per l'acquisto di 5 mila nuovi bus. Anche il divieto di circolazione dei bus Euro 0 ed Euro 1 dal 1° gennaio 2018 va in quella direzione. La novità più ambiziosa - anche perché ha impatti fortissimi sul tema della concorrenza - è la nascita della Rosco, all'italiana: la società che investe nell'acquisto di materiale rotabile (dall'inglese Rolling Stock Company) per affittarlo alle imprese che gestiscono i servizi di trasporto ferroviario o su gomma. Si trova all'articolo 17, comma 2, lettera d del provvedimento ed è una "chicca" che dà il segno delle ambizioni di Delrio in termini di innovazione. Per altro lo stesso ministro aveva parlato di contatti con la Cdp per favorire la nascita concreta di

questo tipo di società.

Annacquata la parte della concorrenza perché l'in house, vero artefice del disastro di questo settore, continuerà a sopravvivere, tutelato dalle norme Ue. Anche la stagione di gare per l'affidamento del servizio che dovrebbe comunque aprirsi nei prossimi anni nascerà solo dalla volontà dell'amministrazione regionale o comunale. Anche gli incentivi sono notevolmente fiaccati. Quello che comportava una riduzione fino al 15% dei fondi statali destinati alle regioni in cui non si svolgono gare resta, ma per ora si svuota perché la riduzione non si applica sino alla loro scadenza alle gestioni in house con contratti di servizio stipulati al 31 dicembre 2015 e affidati in conformità ai regolamenti Ue.

In compenso vengono rafforzati i poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti che dovrebbero aiutare le amministrazioni effettivamente interessate a incamminarsi sulla via delle gare con bandi-tipo e contratti-tipo, definizione di bacini di dimensioni ottimali, esclusione dei dirigenti delle vecchie società quando ne subentra una nuova vincitrice della gara, costi standard per la definizione degli importi a base di gara.

Si punta ad avviare anche una nuova stagione di pianificazione

del trasporto locale che preveda «l'eliminazione delle duplicazioni modali». Si riprova a pungolare amministrazioni e aziende anche sul fronte del risanamento di bilanci: vengono innalzati gli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi nelle grandi città (40% al Sud, 50% al centro-nord) ma va detto che il precedente minimo del 35% non ha mai funzionato come vincolo al risanamento. Fuori delle grandi città, si scende al 30% al Sud, si sale al 40% al Centro-Nord.

La partita che resta più controversa è quella che doveva essere più innovativa e dove il freno delle Regioni si è più fatto sentire: il superamento del criterio dei costi storici, datato 1981 (anche se più volte rivisto), per la distribuzione del fondo per il trasporto locale. Si doveva fare un passaggio rivoluzionario ai costi standard ma nelle bozze circolate il "peso" di questo criterio innovativo avrebbe riguardato il 10% del fondo, con possibilità di arrivare al 20%, mentre la riduzione di quote per la singola regione veniva bloccata entro il limite del 5%. Scomparso anche un altro criterio innovativo, quello dei passeggeri effettivamente trasportati, che avrebbe dovuto pesare dal 10 al 30%. Su questo punto, però, la definizione ultima del testo non è ancora chiara.

RINNOVAMENTO

Gli investimenti per rinnovare il parco mezzi ripartono con 800 milioni cofinanziati da Stato e Regioni. Rafforzati i poteri dell'Autorità dei trasporti



RIPRODUZIONE RISERVATA



Le novità per il trasporto pubblico locale



RIMBORSI AGLI UTENTI

Nel decreto sui servizi pubblici locali entra la riforma Delrio per il trasporto pubblico locale che punta a cambiare il rapporto con gli utenti affermando «la centralità del cittadino». A cominciare dalle tutele per i pendolari. Le nuove norme introducono il rimborso del biglietto agli utenti in caso di ritardi degli autobus (alla partenza dal capolinea o da una fermata) di mezz'ora in città e di un'ora nei servizi extraurbani «fatti salvi i casi di calamità naturali, scioperi e di altre emergenze imprevedibili»



MAXIMULTE

Multe salate per chi viaggia senza biglietto. Il Dlgs interviene anche sulle misure di contrasto all'evasione che nel comparto del trasporto pubblico locale sottrae risorse per circa 400-500 milioni all'anno. Sono introdotte maximulte fino a 200 euro che dovranno definire le Regioni. Se non interverranno l'importo sarà fissato automaticamente a 60 volte il prezzo del biglietto. Sempre in un'ottica anti-evasione, al contrario di quanto avviene oggi, il titolo di viaggio andrà convalidato ad ogni singola corsa



FONDO STATALE

Ancora incerta la norma che vuole riformare i criteri di ripartizione del fondo per il trasporto pubblico locale. Si vorrebbe archiviare il criterio dei costi storici, che risale al 1981 ed è stato già parzialmente modificato nel tempo, ma senza ancora effetti concreti rilevanti. L'introduzione dei costi standard e dei passeggeri effettivamente trasportati, previsto nelle bozze delle settimane scorse, è stato notevolmente annacquato per la resistenza delle Regioni. La norma finale, però, ancora non è nota.



INVESTIMENTI

Il decreto segna anche una discontinuità forte sul capitolo investimenti. Per il settore del trasporto locale su gomma si riapre la stagione degli investimenti finalizzati al rinnovo del parco rotabile con 800 milioni (finanziati per metà dallo Stato, per metà dalle Regioni) per l'acquisto di circa 5 mila nuovi autobus. A rafforzare la spinta verso nuovi investimenti anche il divieto di circolazione imposto agli autobus Euro 0 ed Euro 1 a partire dal 1° gennaio 2018



ROSCO

La riforma Delrio introduce per la prima volta in Italia la figura della Rosco, la Rolling Stock Company di derivazione inglese. Si tratta di una società che acquista materiale rotabile per poi affittarlo o cederlo in leasing alle aziende che gestiscono il servizio. Non a caso questo tipo di società nasce in Inghilterra dove il mercato del trasporto locale e quello ferroviario sono privatizzati e aperti alla concorrenza. Le Rosco facilitano infatti i processi di concorrenza eliminando una delle più gravi barriere all'ingresso del mercato dei servizi.



GARE

L'apertura di una nuova stagione di gare è prevista nel decreto di riforma ed è incentivato da una serie di atti di regolazione che dovrà prendere l'Autorità dei trasporti. Ma l'incentivo più forte, vale a dire il taglio dei fondi statali alle regioni che non aprono il mercato fino al 15%, è annacquato dalla tutela, con norme europee, dell'in house che è il fenomeno largamente prevalente nel settore. L'effetto più probabile è che una stagione di gare si aprirà con molta gradualità.