

Trasporti locali, costi-standard e incentivi alle Regioni per le gare

Per l'acquisto di bus e treni 3,2 miliardi entro il 2022



Qualche paletto normativo allo strapotere dilagante e opaco delle aziende comunali è stato messo, come l'obbligo previsto all'articolo 18 di avvalersi di «altra stazione appaltante» nel caso di gara per l'affidamento dei servizi in cui concorra una società partecipata o controllata dall'ente affidante. Ma per penalizzare l'in house che dilaga da 15 anni nel trasporto pubblico locale rafforzando i monopoli pubblici locali e riducendo il grado di concorrenza, il governo ha preferito seguire una via finanziaria: un taglio fino al 10% delle risorse del Fondo statale per il Tpl alle regioni qualora i servizi non siano stati affidati con procedura di evidenza pubblica o il bando di gara sia in ritardo rispetto alle scadenze di affidamento del servizio. Questa via di ampliamento della concorrenza nel settore, inserita all'articolo 23, è stata considerata più certa ed efficace di paletti normativi diretti a limitare l'in house che è stato invece tutelato di recente anche da sentenze della Consulta.

Quella varata ieri per il trasporto pubblico locale, all'interno del più generale decreto legislativo sui servizi pubblici locali, è una ri-

formazione che aggredisce alcune delle più gravi distorsioni del settore. A partire dalla correzione del criterio della spesa storica per distribuire le risorse statali alle regioni. Entra in campo un'articolazione di criteri che prevede anche la ripartizione di un 20% del totale delle risorse mediante il criterio dei costi standard che premiano le gestioni più efficienti.

Altre norme rilevanti della riforma voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, sono quelle che impongono sanzioni per i gestori che non rispettano livelli di qualità del servizio (articolo 27, c. 2), impongono nuove figure professionali ad hoc per la lotta all'evasione (articolo 27), introducono il divieto di circolazione degli autobus Euro 0 ed Euro 1 al fine di favorire il ricambio della flotta (articolo 22, comma 1), prevedono l'articolazione per territorio e mezzo applicato dell'obiettivo minimo del 35% di copertura di costi con i ricavi da tariffa, l'introduzione di tecnologie conta-passeggeri su bus, metropolitane e treni, l'aggiornamento periodico delle tariffe. È stata stralciata e trasferita alla competenza della legge di bilancio, in forma di emendamento, la norma che defiscalizza l'acquisto dell'abbonamento ai mezzi pubblici. Costi 50 milioni, il governo deciderà al Senato se proporla all'interno della legge di bilancio o meno.

Ma la riforma varata ieri è solo uno dei pezzi dell'articolato disegno di Delrio per il rilancio del trasporto pubblico locale. A questo

IL PROVVEDIMENTO

Costi standard

Il Consiglio dei ministri, su proposta del ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione Marianna Madia, ha approvato, in esame definitivo, un decreto legislativo recante il Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Sono stati acquisiti i pareri parlamentari e si è tenuto conto delle indicazioni del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata. Nello specifico, al fine di garantire ai cittadini qualità e efficienza dei servizi, sono previsti: modalità competitive per l'affidamento, costi standard e livelli dimensionali almeno provinciali degli ambiti di erogazione dei servizi

Tre tipi di affidamento

Per l'affidamento e la gestione di servizi pubblici di interesse economico generale le autonomie locali possono decidere tra affidamento del servizio mediante gara, affidamento a società mista, gestione diretta con affidamento in house. Le reti o gli impianti necessari per lo svolgimento del servizio sono vincolati all'uso pubblico indipendentemente da chi ne sia titolare

quadro normativo rivisto si deve sommare infatti una serie di iniziative, norme e stanziamenti finalizzati a far ripartire gli investimenti in acquisto di autobus e treni nuovi. Il ministero delle Infrastrutture calcola che vi siano attualmente disponibili, fino al 2022, risorse per quasi 3,2 miliardi di cui oltre 1,7 destinati alla gomma e 1,4 al ferro. In questi giorni la Corte dei conti ha registrato il decreto che consente di distribuire alle regioni 352 milioni a valere sulla legge di stabilità dello scorso anno. A queste risorse va aggiunto un cofinanziamento regionale di 150 milioni circa mentre altri 150 milioni saranno spesi direttamente dallo Stato con forme centralizzate di acquisto. Queste somme consentiranno di avviare un primo piano straordinario di acquisto di bus che dovrebbe "stappare" l'imbuto che si è creato negli anni scorsi per il blocco degli investimenti e ha portato un forte stato di crisi nel settore della produzione. Riavviati gli acquisti e gli ordini alle aziende produttrici, un piano di mantenimento della spesa per investimenti sarà garantito dal finanziamento disposto dalla legge di bilancio 2017 che prevede una spesa di 250 milioni l'anno per 15 anni, per un totale di 4 miliardi. Alla fine il piano dovrebbe consentire l'acquisto di 5 mila autobus che rappresentano oltre il 15% del parco odierno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EFFICACIA



ALTA