

Federalismo e trasporto locale, in gioco 8,7 miliardi: i dettagli del rapporto di sintesi presentato alla Bocconi - Preleva il rapporto di sintesi

Il sostegno annuale al settore dovrà essere redistribuito secondo logiche nuove: dai costi standard ai premi per l'efficienza. Il federalismo fiscale farà bene al trasporto pubblico locale, migliorandone l'efficienza lungo un percorso graduale e virtuoso. Il punto di partenza dovrà però essere la disponibilità per il trasporto pubblico locale di 8,7 miliardi di euro, ovvero lo stesso ammontare della spesa pubblica annuale odierna per il sostegno del settore. Ad affermarlo è il rapporto di sintesi redatto da Federmobilità su Costi standard, fabbisogno e finanziamento del trasporto pubblico locale nell'ambito della legge delega 42/2009 sul federalismo fiscale, presentato all'Università Bocconi da Lanfranco Senn, direttore del Certet, Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo, che ha coordinato il gruppo di studiosi e redatto il rapporto.

La cifra si suddivide in 7,7 miliardi per la spesa corrente e un miliardo per la spesa in conto capitale.

Il gruppo di lavoro di Federmobilità risolve i dubbi interpretativi sollevati dal provvedimento ribadendo la completa autonomia delle regioni nel determinare gli obiettivi di servizio del trasporto pubblico locale e il suo finanziamento. Il punto più interessante della legge delega è, però, quello che sancisce il passaggio dai rimborsi basati sulla spesa storica - “che riflette sia i fabbisogni reali, sia vere e proprie inefficienze”, ha ricordato Senn - a quelli basati su costi standard, ovvero quelli ottenibili da un'impresa mediamente efficiente. Il sistema decreta la fine dei rimborsi a pie' di lista, premia gli operatori più efficienti e penalizza quelli inefficienti.

Il documento, ricco di suggerimenti su come calcolare i costi standard in modo non distorsivo, sostiene che, “per migliorare ulteriormente le possibili ricadute positive del federalismo fiscale non va trascurata l'ipotesi di impostare parallelamente e specificamente per il trasporto pubblico locale una politica industriale di settore”.

Le ridotte dimensioni degli operatori italiani e l'esistenza di economie di scopo, in primo luogo, suggeriscono l'opportunità di favorire la fusione tra operatori; l'incidenza negativa della bassa velocità commerciale sui costi di produzione richiederebbe, inoltre, l'introduzione di misure di controllo della mobilità privata e la fissazione di incentivi legati a tale parametro, che spingerebbero gli enti locali a prendere provvedimenti in tale senso.

Infine, la complessità della determinazione dei costi standard e la necessità di tempo per operatori ed enti per adeguarsi a una situazione e logiche radicalmente nuove, impongono, secondo gli estensori del rapporto, un percorso progressivo. Il settore deve ragionevolmente poter attingere a 8,7 miliardi di euro di entrate fiscali se non si vuole retrocedere dalla situazione attuale penalizzando gli utenti, ma la cifra potrebbe essere progressivamente ridotta a fronte di “percorsi autonomi di efficientamento”.