

La spending review? Una vera boccata di ossigeno per il tpl. Biscotti(Anav): «Costi standard e vincolo risorse un bene per il tpl»

La spending permette di guardare con maggiore speranza al risanamento e allo sviluppo del settore

Biscotti sottolinea le novità di rilievo introdotte innanzitutto, l'articolo 23 del provvedimento, recante disposizioni di carattere finanziario e misure indifferibili "viene aggiunto un comma che vincola Regioni ed enti locali a determinare le compensazioni dovute alle aziende che erogano i servizi di tpl secondo il criterio dei costi standard"

La spending review? Una vera boccata di ossigeno per il tpl.

Ne è convinto il presidente di Anav, Nicola Biscotti che guarda con soddisfazione all'approvazione da parte dell'Aula del Senato delle modifiche apportate al decreto legge 95/12 in materia di spending review arricchito delle norme relative alle dismissioni del patrimonio pubblico, modifiche contenute in un maxi emendamento sul quale il Governo aveva posto la questione di fiducia.

Biscotti sottolinea le novità di rilievo introdotte per il settore del trasporto persone, innanzitutto, l'articolo 23 del provvedimento, recante disposizioni di carattere finanziario e misure indifferibili "viene aggiunto un comma che vincola Regioni ed enti locali a determinare le compensazioni dovute alle aziende che erogano i servizi di tpl secondo il criterio dei costi standard, che andrà osservato dagli enti affidanti anche nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta delle procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi".

Il provvedimento sulla spending review passa ora all'esame della Camera, dove dovrebbe essere approvato senza ulteriori modifiche. Il criterio dei costi standard per i servizi di tpl dovrebbe, quindi, divenire a breve legge definitiva dello Stato, ciò che, rileva il presidente Biscotti "consente all'intero settore di guardare con maggiore speranza al risanamento e allo sviluppo, e che va nella giusta direzione di eliminare sprechi e razionalizzare le scarse risorse disponibili: implica, infatti, l'eliminazione dei servizi inutili e la penalizzazione delle gestioni inefficienti, liberando risorse da reinvestire nella qualità e quantità dei servizi resi, con mezzi più nuovi e confortevoli, e permettendo di programmare l'offerta di trasporto collettivo secondo le reali esigenze dei cittadini, in particolare i pendolari e gli studenti".

La misura - sottolineano in Anav - si aggiunge ad un'altra novità importante, approvata dalla Camera in sede di conversione del D.L. 83/12 recante misure di sviluppo, con la quale è stato introdotto il principio che vincola gli enti affidanti dei servizi di trasporto pubblico locale a tenere in considerazione l'ammortamento degli investimenti effettuati nel trasporto su gomma quando si quantificano le compensazioni economiche da garantire alle aziende ed i corrispettivi da porre a base d'asta delle procedure di gara.

Una norma che il presidente Biscotti saluta come "un altro tassello di grande rilevanza per il futuro del settore e che consentirà alle imprese di affrontare in maniera autonoma ed efficace il grave problema del rinnovo del parco rotabile" senza dover attendere i contributi, eventuali ed incerti, delle Regioni all'acquisto dei mezzi.

Anav sottolinea che al riguardo è necessario segnalare che nel testo approvato dalla Camera è presente un problema formale causato dalla pronuncia di illegittimità costituzionale della riforma dei servizi pubblici che andrebbe risolto in Senato al fine di eliminare ogni dubbio sulla vincolatività del principio: la misura è stata infatti approvata tra le modifiche all'art. 4 del D.L. 138/11, poco dopo travolto dalla sentenza della Corte.

È auspicabile - prosegue Anav - che il problema venga risolto in Senato sganciando l'obbligo di considerare gli ammortamenti dalle norme rese inefficaci dalla Consulta.

L'associazione ha già effettuato una segnalazione a riguardo agli Uffici di Palazzo Madama.

Molto importanti - fa ancora rilevare Anav - anche altre misure inserite nel testo del D.L. sulla spending review attinenti al finanziamento dei servizi di tpl, nel dettaglio:

1) una modifica apportata all'art. 16 circa il concorso delle Regioni a Statuto ordinario agli obiettivi di finanza pubblica esclude dalle risorse statali che possono essere ridotte per garantire i maggiori obiettivi del Patto di stabilità (ulteriori 700 milioni per il 2012 che diventano 1.000 milioni a decorrere dal 2013) le risorse destinate al finanziamento corrente del trasporto pubblico locale, ossia i circa due miliardi rivenienti dalla compartecipazione all'accisa sul gasolio introdotta con la finanziaria del 2008 e i 1.200 milioni di euro a regime (circa 1.600 per il 2012) del fondo per il tpl introdotto con il D.L. 98/11.

La copertura degli obiettivi è ora garantita dalla possibilità di utilizzare allo scopo le risorse in conto investimenti del fondo per le aree sottoutilizzate (FAS);

2) l'inserimento di un nuovo articolo 16-bis in materia di Patto tra Governo e Regioni per il tpl che stabilisce le finalità dei criteri di ripartizione alle Regioni del fondo per il tpl, criteri che dovranno essere dettati con un D.P.R. la cui emanazione è stabilita entro il prossimo 31 ottobre.

Il comma 2 dell'articolo stabilisce che, una volta definiti tali criteri, tanto le risorse del fondo per il tpl che quelle rivenienti dalla compartecipazione all'accisa di cui alla legge 244/07 "non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario".

Viene quindi rafforzato il vincolo di destinazione al settore delle risorse trasferite dallo Stato alle Regioni e di quelle già fiscalizzate, sì da arginare la distrazione delle risorse per altre finalità posta in atto in questi anni da diverse Regioni rendendo più certe e stabili le risorse disponibili per il settore.

Occorre, infine, segnalare - fa rilevare ancora Anav - anche alcune modifiche apportate all'art. 4 del D.L. in materia di messa in liquidazione e privatizzazione di società pubbliche che hanno l'effetto di estendere anche alle società pubbliche che svolgono servizi di interesse generale (quindi anche a quelle attive nel settore del tpl) alcuni vincoli prima limitati alle sole società cd. "strumentali" della pubblica amministrazione, in particolare: i limiti numerici dei consigli di amministrazione (comma 5), il divieto di inserire clausole arbitrali nei contratti di servizio (comma 14) e l'obbligo di effettuare gare per l'acquisto di beni e servizi strumentali alla loro attività.

Il comma 7 dispone a riguardo che l'obbligo è esteso anche agli "enti aggiudicatori", nozione in cui rientrano anche i soggetti privati che gestiscono i servizi in regime di concessione.

L'obbligo era comunque già previsto dal Codice dei contratti pubblici e non costituisce una novità per il settore.

Maggiori problemi presenta, invece - prosegue nella disamina Anav - l'estensione alle società pubbliche

che erogano servizi di interesse generale del vincolo previsto dal comma 8 con il quale, a partire dal 1° gennaio 2014, si condiziona la legittimità del ricorso all'affidamento in house, oltre che ai requisiti comunitari (capitale interamente pubblico, controllo analogo e prevalenza dell'attività in favore dell'ente affidante) all'ulteriore e nota condizione che il valore economico del servizio affidato non superi la soglia dei 200.000 euro annui.

La norma fa salvi gli affidamenti già in essere fino alla loro scadenza naturale, comunque, fino al 31 dicembre 2014 e, a differenza di quella analoga prevista nell'ambito della riforma dei servizi pubblici locali dichiarata illegittima, non contiene una clausola di prevalenza espressa su discipline di settore contrastanti, ciò che indurrebbe a ritenere che per il tpl valgano oggi solo i limiti previsti dal Regolamento 1370/07 e dall'art. 61 della legge 99/09 (possibilità di ricorso all'in house al ricorrere dei soli requisiti comunitari e senza alcun limite di valore del servizio).

