

Trasporto locale, arriva la liberalizzazione

La riforma del trasporto pubblico locale su gomma è pronta e ha già fatto un passaggio al pre-Consiglio. Quattro i punti cardine: l'obbligo di gare per affidare il servizio, il passaggio ai costi standard, misure per favorire gli investimenti per il nuovo parco rotabile, il varo di una detrazione fiscale sugli abbonamenti a fronte di un aumento tariffario. > pagina 7

La riforma in eredità. Lupi lascia al suo successore il disegno di legge che rinnova il trasporto su gomma, manca l'ok del Consiglio dei ministri



Trasporto locale, arriva la liberalizzazione

Giorgio Santilli

ROMA

Maurizio Lupi non è riuscito a portarlo al Consiglio dei ministri ma il testo, composto di 13 articoli, è ormai pronto sul tavolo del suo successore e ha fatto già un passaggio anche al pre-Consiglio: a diciotto mesi dalla prima bozza, messa a punto dal renziano Erasmo D'Angelis ai tempi in cui era sottosegretario ai Trasporti, la riforma del trasporto pubblico locale su gomma ha mantenuto i caratteri di un provvedimento che può trasformare radicalmente il sistema dei trasporti urbani in Italia.

Basta ricordare le quattro innovazioni più forti presenti nel disegno di legge: il ritorno della liberalizzazione fallita in passato, con l'obbligo di gare per l'affidamento del servizio su gomma in ambito urbano e un taglio del

10 per cento delle risorse spettanti per le Regioni in cui questo obbligo non viene rispettato (articolo 3); il superamento del sistema dei costi storici per l'assegnazione dei fondi statali alle Regioni (che risale al 1981) per passare finalmente a un sistema di assegnazione mediante costi standard applicati ai servizi realmente effettuati (articolo 4); misure normative e finanziarie per favorire gli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile delle aziende titolari del servizio pubblico tra cui il divieto di circolazione degli autobus Euro 0 e 1 dal 1° gennaio 2019 (articolo 6); l'introduzione di una detrazione fiscale del 19 per cento per l'acquisto di un abbonamento annuo con un tetto di 200 euro di spesa per componente del nucleo familiare e 38 euro di sconto fiscale, a fronte di un aumento tariffario

che non potrà essere inferiore al tasso di inflazione (articolo 8). Non è chiaro, peraltro, se su questo incentivo fiscale ci sia già il via libera del ministero dell'Economia.

Su qualche punto il testo ha subito qualche ritocco al ribasso, come nel divieto di circolazione dei vecchi autobus che originariamente era esteso anche ai veicoli di categoria Euro 2. Comunque sia, l'obiettivo del decreto resta quello di favorire - mediante contributi derivanti da un nuovo fondo investimenti e strumenti innovativi come il leasing immobiliare - l'acquisto di circa 3.400 autobus che contribuirebbero a svecchiare sostanzialmente il parco rotabili che è tra i più vecchi in Europa, con una età media di 13 anni contro i 7 della media dei paesi dell'Unione europea.

L'obiettivo di Lupi era di destinare almeno 100 mi-

lioni di euro di contributi l'anno agli investimenti in rinnovo del materiale rotabile, ma anche questa partita è sospesa in attesa del parere del Mef. Per ora il testo rinvia a una quantificazione delle risorse ma afferma che l'investimento deve essere comunque realizzato entro il 2020.

Il disegno di legge prevede anche altre misure come la lotta all'evasione tariffaria (articolo 9), l'introduzione di tecnologie innovative per favorire il trasporto pubblico (articolo 10), nuove forme di tutela degli utenti (articolo 11), misure per risolvere situazioni di crisi (articolo 5) e l'adozione di strumenti di pianificazione come i piani del traffico nelle città metropolitane, nelle Province (ma non dovevano essere abolite?) e nei comuni o nelle associazioni di comuni con più di 100 mila abitanti (articolo 2).

PARCO ROTABILE

Fondi per favorire il rinnovo del materiale rotabile delle aziende titolari del servizio pubblico. Dal 2019 divieto di circolazione per autobus Euro 0 e 1

ADDIO AI COSTI STORICI

L'assegnazione dei fondi statali alle Regioni avverrà con il sistema dei costi standard applicati ai servizi realmente effettuati

I contenuti del provvedimento



LIBERALIZZAZIONI

Gare obbligatorie

Nella riforma del trasporto pubblico locale su gomma, praticamente pronta e che ha già fatto un passaggio in pre-consiglio, vengono inserite norme per la liberalizzazione; in particolare viene inserito l'obbligo di gare per l'affidamento del servizio in ambito urbano e un taglio del 10 per cento delle risposte spettanti alle Regioni in cui questo obbligo non venisse rispettato



SPESA

Addio ai costi storici

Nel testo del provvedimento di riordino del Tpl su gomma c'è anche il superamento del sistema dei costi storici per l'assegnazione dei fondi statali alle Regioni per passare all'utilizzo dei costi standard. Vengono previste anche misure normative e finanziarie per favorire gli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile, tra cui anche il divieto di circolazione degli autobus Euro 0 o Euro 1 a partire dal 1° gennaio del 2019



AGEVOLAZIONI

Aiuti agli utenti

Tra le misure che sono previste dal testo della riforma del trasporto pubblico locale su gomma c'è anche l'introduzione di una detrazione fiscale del 19 per cento per l'acquisto di un abbonamento annuo con un tetto di 200 euro di spesa per componente del nucleo familiare e 38 euro di sconto fiscale, a fronte di un aumento tariffario che non potrà essere inferiore al tasso di inflazione