

Ufficiale la riforma del trasporto pubblico: biglietti più cari, lotta all'evasione e più spinta alle gare (il testo del Decreto)

Un mese e mezzo dopo la prima approvazione in consiglio dei ministri arriva finalmente il testo «bollinato» dalla Ragioneria per il decreto legislativo sui servizi pubblici locali, l'unico che ancora mancava all'appello fra gli 11 provvedimenti del primo pacchetto attuativo della riforma Madia. Il testo, che ora va alla Conferenza unificata per il primo parere, conferma la riforma dei trasporti, anche se nella versione definitiva rinuncia ad alzare fino al 40% (e al 50% nelle Città metropolitane, con sconti per il Sud) la quota dei costi del servizio da coprire con le tariffe. Il parametro, quindi, rimane quello attuale del 35%, che rappresenta peraltro una mera petizione di principio nella maggior parte dei territori (oggi la media arriva a stento al 28%), anche se un decreto del ministero dei Trasporti potrà indicare caso per caso «una diversa valutazione della soglia per tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali».

Più risorse dai viaggiatori

L'aumento della copertura dei costi con biglietti e abbonamenti, comunque, rimane il cuore della riforma, insieme al rilancio e all'aggiornamento dei costi standard nei meccanismi di distribuzione del fondo nazionale. Il primo obiettivo andrà perseguito prima di tutto con una revisione dei contratti di servizio, che regioni ed enti locali dovranno effettuare tenendo conto di vari parametri tra i quali «l'applicazione dell'Isee», i «livelli di servizio» offerti e «la media dei livelli tariffari europei». Dietro queste indicazioni generiche si legge con chiarezza una spinta all'insù del peso delle tariffe, anche attraverso la rimodulazione dei pesi fra biglietti singoli e abbonamenti. La revisione andrà effettuata anche per i contratti di servizio in corso, e dovrà portare a una riduzione dei corrispettivi assicurati al gestore pari al 70% degli aumenti dei ricavi da tariffe stimati in base alle manovre su biglietti e abbonamenti.

La lotta all'evasione

Al finanziamento dei costi, però, dovrà partecipare anche chi finora ha usato i mezzi pubblici senza pagare. La lotta all'evasione è una delle direttrici chiave della riforma, che punta sull'obbligo dal 2018 di dotare i mezzi pubblici di sistemi di bigliettazione elettronica e di strumenti digitali di controllo. Non solo, i nuovi bandi dovranno sempre affidare la riscossione delle entrate al gestore del servizio, chiamato ad assumersi il rischio d'impresa: il gestore, a sua volta, potrà esternalizzare l'attività di controllo. Per sensibilizzare gli utenti, poi, arriverà il «biglietto trasparente», che dovrà riportare «in modo chiaro e sintetico» la quota dei costi del servizio finanziata dai viaggiatori, e quella che rimane a carico dei bilanci pubblici.

Bacini e gare

L'altra gamba della riforma punta a ridurre gli sprechi nella gestione del servizio, nel tentativo di evitare che biglietti e abbonamenti più pesanti finiscano per finanziare troppi costi improduttivi. Per questa ragione, sulla falsariga di quanto previsto dallo stesso decreto sugli altri servizi pubblici, si rilanciano i «bacini» per i bandi di gara, che devono comprendere almeno 350mila persone (o comunque avere una dimensione minima provinciale) e si affida all'Autorità dei trasporti il compito di preparare i modelli per i contratti di servizio negli affidamenti in house e per i bandi delle gare.

Premi e sanzioni nella distribuzione del fondo nazionale

Spinta alle tariffe e lotta agli sprechi ispirano poi la riscrittura delle regole per la ripartizione del Fondo nazionale (circa 5 miliardi all'anno), da effettuare entro il 30 giugno di ogni anno. La quota distribuita in base alla spesa storica scenderà dal prossimo anno all'80%, mentre il 10% seguirà i ricavi da traffico (e il loro aumento rispetto al 2015) e i costi standard. Nelle regioni dove i nuovi affidamenti non saranno con gara, o non seguiranno gli schemi tipo preparati dall'Autorità, il fondo subirà un taglio pari al 15% del valore dei contratti di servizio affidati con l'in house o con bandi fuori norma, e il taglio potrà ripetersi negli anni successivi: una clausola di salvaguardia, però, impedirà di ridurre di oltre il 5% in un anno la quota di fondo destinata alla regione.

