

“CONNETTERE L’ITALIA”

Un piano strategico per ridisegnare il futuro della mobilità in Italia. Intervista con Ennio Cascetta e Giuseppe Catalano, rispettivamente coordinatore uscente e coordinatore in carica della Struttura tecnica di missione del MIT

“**C**onnettere l’Italia” rappresenta il quadro strategico e programmatico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per lo sviluppo delle infrastrutture e l’alta sorveglianza, che si avvale del supporto della Struttura Tecnica di Missione per l’indirizzo strategico.

Accessibilità ai territori, all’Europa e al Mediterraneo; mobilità sostenibile e sicura; qualità della vita e competitività nelle aree urbane e metropolitane; sostegno alle politiche industriali di filiera: sono questi gli obiettivi della nuova politica

infrastrutturale descritti nel Piano. Trasversalmente agli obiettivi, sono state individuate le quattro strategie, o pilastri fondamentali: infrastrutture utili, snelle e condivise; integrazione modale e intermodalità; valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente; sviluppo urbano sostenibile.

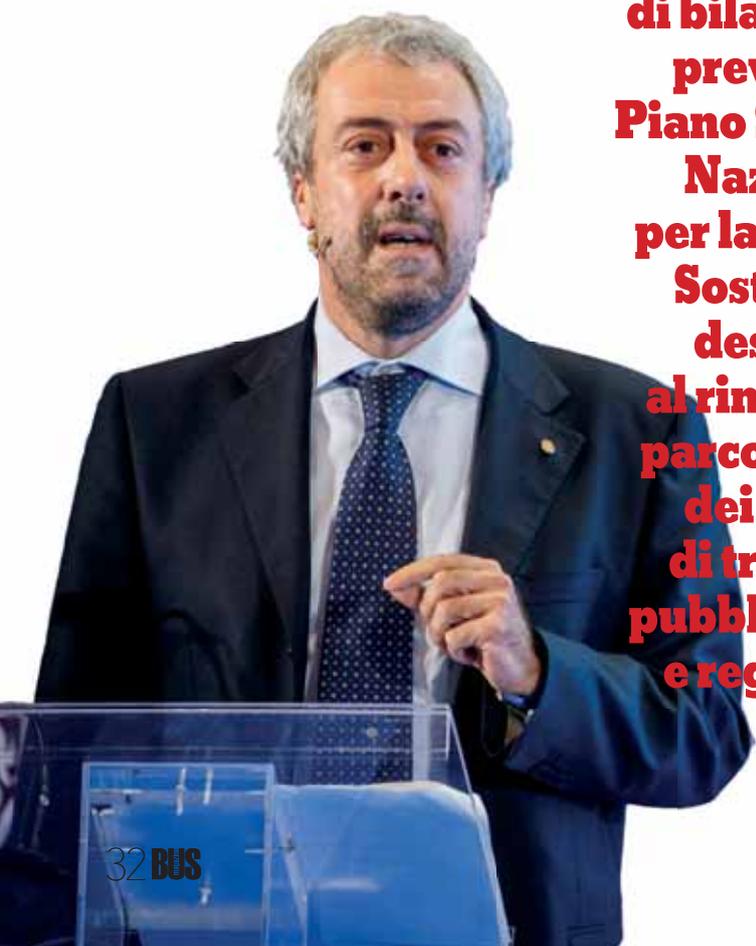
“Per ciascuna delle strategie – ha spiegato a Bus Magazine Ennio Cascetta coordinatore uscente della Struttura tecnica di missione del MIT – sono state identificate le li-

nee d’azione e le relative misure, che il Ministero ha perseguito in questi anni. Uno spazio programmatico gigantesco, 108 interventi prioritari, piccoli interventi necessari e grandi infrastrutture di portata storica, che, solo per le invariabili, vale 122 Mdi di euro di cui ben 93 già finanziati fino al 2030. Un investimento che non si era mai visto nel nostro Paese”.

Cambio al vertice della Struttura tecnica di missione: un passaggio di testimone nel segno della continuità. Prof. Catalano, quali i programmi e le attività dei prossimi mesi?

■ “Si proseguirà con la concretizzazione delle strategie e azioni delineate, in particolare verrà completato il DPP, Documento Pluriennale di Pianificazione che, oltre a riprendere le linee strategiche e gli indirizzi per il settore dei trasporti e delle infrastrutture, conterrà la ricognizione di tutti gli interventi inclusi nei precedenti piani e programmi e l’individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo del Paese. Tra gli aspetti fondamentali della nuova politica dei trasporti voglio ricordare l’istituzione del Fondo per la progettazione delle infrastrutture che verrà utilizzato in parte per finanziare i progetti di fattibilità di nuove infrastrutture considerate prioritarie e per altra parte sarà invece utilizzabile per le project review, cioè per progetti di infrastrutture già finanziate, al fine di migliorare la capacità di programmazione e riprogrammazione della spesa”.

“La legge di bilancio 2017 prevede un Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile destinato al rinnovo del parco autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale”



Professor Catalano, l'adozione del Nuovo codice degli appalti ha costituito indubbiamente una delle missioni più sfidanti. Il Ministro Delrio ha annunciato un "tagliando" entro il prossimo anno: verrà affrontato anche il tema della clausola sociale nei casi di subentro?

■ "La necessità di prevedere legislativamente una clausola di protezione sociale "forte", nel caso in cui la gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale venga aggiudicata a un operatore diverso dal gestore uscente, è stata fortemente condivisa dal Ministro, soprattutto in concomitanza con l'approvazione di misure che spingono con decisione il settore verso una nuova stagione di gare per l'aggiudicazione dei servizi.

Nell'ambito di una procedura a evidenza pubblica, il fattore lavoro non può e non deve rappresentare la principale leva concorrenziale perché – in un settore labour intensive come quello del TPL, soprattutto quello automobilistico – si rischia di prestare il fianco a pratiche di dumping sociale e soprattutto di disincentivare il confronto competitivo sulla qualità dei servizi e il livello di innovazione tecnologica".

Professor Cascetta, l'abbandono del criterio di aggiudicazione del massimo ribasso in favore del criterio dell'offerta economica più vantaggiosa è un'altra delle novità del nuovo codice. L'Autorità antitrust ha però sollecitato Governo e Parlamento a tornare indietro sul tetto massimo del 30% attribuibile al punteggio economico. C'è una riflessione a riguardo?

■ "Il Codice del 2016 ha nettamente privilegiato il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa scommettendo sulla capacità delle stazioni appaltanti di accrescere il proprio grado di specializzazione. L'Antitrust ha istituzionalmente il compito di promuovere la concorrenza nella sua accezione più ampia, ma il criterio del massimo ribasso presuppone un prodotto omogeneo e un mercato poco dinamico, caratteristiche che si

adattano poco ai servizi di trasporto pubblico locale, caratterizzati soprattutto negli ultimi tempi da dinamiche concorrenziali modali e intermodali in continua evoluzione. La selezione del soggetto aggiudicatario non può ridursi a valutare unicamente l'eventuale risparmio sul livello dei corrispettivi, soprattutto in quelle realtà dove la concorrenza può fornire soluzioni industriali più efficienti o innovative, per tener conto delle specifiche caratteristiche dell'ambito di riferimento e delle esigenze di trasporto degli utenti. In tal senso, la previsione di un Piano Economico Finanziario obbligatorio rappresenta la base di partenza sulla quale è destinato a svilupparsi il confronto concorrenziale tra i partecipanti alle gare su tutte le variabili del servizio, di natura economica e industriale".

Dopo anni di sostanziale azzeramento degli stanziamenti statali finalizzati a sostenere gli investimenti nel rinnovo degli autobus il Ministero ha fermamente sostenuto un'inversione di tendenza. Quali sono ora gli obiettivi, professor Catalano?

■ "Il diritto alla mobilità è un diritto fondamentale, sancito dalla Costituzione italiana e dalla Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea. La qualità del trasporto pubblico locale e una mobilità urbana efficiente sono state individuate dal Ministero come una priorità nazionale. È per questo

"La qualità del trasporto pubblico locale e una mobilità urbana efficiente sono state individuate dal Ministero come una priorità nazionale"

motivo, nonché per l'esigenza di semplificare e rendere più efficiente il settore e per conseguire gli obiettivi europei di riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria, che è stato avviato un processo di riforma, orientato al principio della centralità del cittadino-utente. Proprio in quest'ottica con la legge di bilancio 2017 si prevede la realizzazione di un Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile (PSN-MS) destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero dell'ambiente stanno già lavorando alla predisposizione del Piano".

Professor Cascetta, qual è l'entità delle risorse rese disponibili per investimenti in materiale e infrastrutture ferroviarie?



■ “Per la cosiddetta “Cura del ferro” sono stati prospettati investimenti su rete RFI pari a 53 Mdi di euro destinati, tra l’altro, a sostenere investimenti nel trasporto urbano e metropolitano, con un programma mirato per ognuna delle 14 città metropolitane, comprendenti la valorizzazione del sistema ferroviario metropolitano, della rete tranviaria e metropolitana e dei nodi di scambio, fra cui le autostazioni”.

Parte dei fondi per il sostegno agli investimenti in autobus è stata destinata a una procedura di acquisizione centralizzata attraverso la Consip. Il modello non ha trovato una condivisione unanime per il rischio standardizzazione dei prodotti messi a disposizione. Professor Catalano, secondo lei è un rischio fondato?

■ “La procedura di gara centralizzata ha un duplice scopo: da un lato dovrebbe consentire - almeno questo è l’auspicio - di rinnovare il parco rotabile a costi ridotti rispetto a ipotetiche gare bandite da singoli Enti e, dall’altro, costituisce una sfida per tutta la filiera produttiva degli autobus, che dovrà tornare a confrontarsi con ordinativi di tali dimensioni.

La gara è però congegnata in maniera tale di valorizzare la disponibilità dei costruttori a tenere conto anche delle esigenze specifiche di ciascun ambito territoriale eventualmente manifestate dalle diverse amministrazioni. Si tratta di una sperimentazione che si svolgerà parallelamente alle gare svolte su base decentrata sulla base delle altre risorse disponibili. Gli esiti di tale sperimentazione consentiranno, peraltro, di valutare le prospettive future per l’acquisto dei mezzi”.

Attraverso il D.L. 50/2017 sono state adottate importanti misure di riforma del TPL. Un suo commento, professor Catalano.

■ “Si prevede che una parte del Fondo nazionale per il finanziamento dei servizi di TPL sia ripartita tra le diverse Regioni sulla base di

parametri di progressivo efficientamento, ammodernamento, razionalizzazione e liberalizzazione dei servizi. L’elemento maggiormente innovativo è la stabilizzazione del Fondo che, con una dotazione di circa 5 miliardi di euro, viene definitivamente sganciato dal gettito delle accise.

Alla certezza del Fondo si affianca il definitivo superamento del criterio di riparto basato sulla spesa storica. L’obiettivo è da un lato quello di incentivare lo svolgimento delle gare per l’affidamento dei servizi dall’altro, di ripartire il fondo stesso in coerenza con gli obiettivi di efficienza ed equità legati ai costi standard e di centralità dell’utenza nell’erogazione del servizio con riferimento ai ricavi da traffico. L’obiettivo finale è la garanzia di un servizio di trasporto pubblico locale moderno, ispirato a criteri di efficienza, efficacia ed economicità, in grado di riacquistare la fiducia dei cittadini e invertire l’attuale trend di utilizzo del trasporto privato e il grado di congestionamento delle nostre città”.

L’attuazione in concreto della riforma postula la rapida adozione di numerosi provvedimenti: determinazione dei costi standard in primis. Professor Catalano, può darci qualche anticipazione?

■ “I decreti sono tutti all’esame degli Uffici competenti del Ministero e dovrebbero trovare la luce al più presto. Nessun problema particolare per il decreto costi standard che fornisce alle amministrazioni competenti una metodologia per determinare il costo efficiente del servizio. Grande attenzione sarà dedicata all’individuazione dei criteri per ripartire il fondo sulla base dei ricavi da traffico e dei loro incrementi nonché al decreto per la rimodulazione della soglia minima del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, soprattutto per quelle realtà dove la copertura del 35% dei costi rappresenta un traguardo difficilmente raggiungibile in presenza di specifiche

condizioni economiche e sociali e di un’insufficiente livello di domanda di trasporto. Infine, il decreto più complesso è quello relativo ai criteri per la definizione dei livelli adeguati di servizio da parte delle Regioni che dovrà puntare a ottenere un’ampia condivisione in sede di Conferenza Stato-Regioni poiché destinato ad incidere sulle modalità concrete con cui ciascuna Regione intenderà soddisfare le esigenze di trasporto manifestate dalle proprie comunità territoriali, tenendo conto dell’esigenza di individuare la scelta modale di minor costo e allo stesso tempo maggiormente efficace”.

Professor Catalano, il Ministero condivide la necessità di indicizzare la dotazione annuale del Fondo di finanziamento del TPL? Si sta lavorando a ulteriori misure finanziarie a sostegno del settore?

■ “Con il D.L. 50/2017 è stata prevista la stabilizzazione del Fondo, sganciandola dal gettito delle accise. È auspicabile, per il futuro, un incremento automatico del Fondo in funzione dell’inflazione programmata.

È stata da ultimo inserita nel disegno di legge di bilancio 2018 una norma finalizzata a introdurre agevolazioni fiscali a favore degli utenti del trasporto pubblico al fine di incentivare l’uso dei mezzi pubblici. Vengono, inoltre, introdotte, per la prima volta, agevolazioni fiscali per i “buoni TPL”, stabilendo che le somme rimborsate dal datore di lavoro o direttamente sostenute da quest’ultimo per l’acquisto dei titoli di viaggio per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale del dipendente e dei familiari non concorrano a formare reddito di lavoro dipendente, analogamente a quanto già oggi avviene per i “buoni pasto”. Si tratta, a questo proposito di una grande innovazione che, tramite la contrattazione collettiva di secondo livello nei settori pubblici e privati (welfare aziendale), può riaffermare la centralità del trasporto pubblico”.