

Bus: trasporto pubblico più efficiente con i costi standard



Traghettabile il **trasporto pubblico in Italia** verso obiettivi di efficienza abbandonando l'anacronistico criterio della spesa storica, quale unico parametro di riferimento per la ripartizione tra le Regioni del Fondo per il contributo dello Stato ai costi del trasporto pubblico locale. La **riforma del trasporto pubblico locale** ha compiuto ieri un importante nuovo passo verso questi obiettivi grazie all'intesa tra il ministero dei Trasporti e la Conferenza Stato-Regioni sul modello di calcolo dei **costi standard**, oggetto del primo dei tre decreti attuativi della riforma compiuta con decreto

Legge n. 50/2017.

Il costo standard riflette il costo del servizio, opportunamente specificato ed erogato a prestabiliti livelli di qualità, assumendo condizioni operative efficienti. Le principali variabili prese in considerazione per la definizione del modello sono la **velocità commerciale**, la quantità di servizio offerta ('bus-km di servizio' o 'posto a sedere-km di servizio') e il grado di ammodernamento del **parco rotabile**. Il riconoscimento degli ammortamenti del materiale rotabile, in particolare, rappresenta un elemento di assoluta novità, al fine di remunerare tutti i fattori produttivi necessari alla fornitura di servizi di TPL e garantire il **rinnovo periodico dei mezzi**.

Il costo standard non è un numero ma una funzione che tiene conto delle diverse specificità di produzione e delle condizioni di domanda delle aree più deboli del paese. Esso dipende anche da altri fattori, quali ad esempio, dalla qualità del **materiale rotabile** e, per le metropolitane, ad esempio, dal numero degli impianti di traslazione e dalle ore di apertura delle stazioni.

Il meccanismo elaborato prevede un'applicazione graduale: per il primo anno di applicazione, infatti, solo il 10% dell'importo del Fondo sarà ripartito in base al decreto. Negli anni successivi la quota sarà progressivamente incrementata del 5% per ciascun anno fino a raggiungere il 20% a regime. Inoltre, nel primo triennio, l'utilizzo del costo standard non potrà comunque determinare, per ciascuna regione, una riduzione annua superiore al 5% della quota di riparto del Fondo attribuita in base a tale criterio.

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)