

## **Uno strumento di supporto alle decisioni: il DSS M.O.V.E. (Modello organizzativo e valorizzazione dei servizi di TPL)**

di Rocco Giordano - *Docente di Economie e Politiche Pubbliche* - Università degli Studi di Salerno

Un processo decisionale coerente con le esigenze suindicate necessita di far interagire gli attori del TPL riformato: il regolatore, i regolati; prendere le mosse da un programma di esercizio posto a verifica, ovvero da un progetto di programma di esercizio posto a gara dall'Authority, sul quale vanno ad interfacciarsi le offerte da parte delle aziende. Tale progetto di programma va redatto in funzione di una domanda potenziale stimata, che sintetizza gli obiettivi della politica regionale di settore, sotto il vincolo delle risorse messe a disposizione dalla Regione.

I termini del confronto tra i programmi costituenti le offerte aziendali e il programma posto a gara sono rappresentati da rispettivi conti economici e stati patrimoniali. Quelli redatti dal regolatore, sulla base di condizioni obiettivo di gestione, quelli redatti dai singoli operatori sulla base di condizioni reali. Sia le offerte che la proposta, per poter essere reciprocamente confrontabili, devono utilizzare le stesse unità di misura e la stessa configurazione, anche se i procedimenti che dai due estremi del sistema conducono a detta medesima configurazione differiscono per qualche verso.

Dal lato della Regione, infatti, il dato di partenza è costituito dall'incrocio tra domanda potenziale e risorse disponibili, in funzione del quale viene costruito il programma da porre a gara, in termini di posti km da offrire su una data rete; le quantità fisiche vengono successivamente trasformate in grandezze economiche (prezzo al km), tramite un processo di valorizzazione che tiene conto sia di performances standard (valori obiettivo), che di quelle realmente espresse dalle aziende operanti in contesti simili a quello cui la proposta si riferisce (valori reali).

Dal lato delle aziende, invece, il dato di partenza è costituito dai posti-km della proposta, in funzione dei quali occorre determinare le risorse fisiche e umane necessarie a garantire il livello di offerta di servizio ad essi corrispondente.

Il programma di esercizio che ne deriva viene valorizzato, cioè trasformato in un vero e proprio conto economico previsionale, sulla base delle reali performances della singola azienda.

In un contesto di risorse scarse assumono peraltro rilevanza sia le modalità con cui le risorse complessivamente destinate ai trasporti vengono ripartite tra i vari bacini, sia le modalità con cui esse vengono ripartite tra le varie modalità di trasporto, nell'ambito di uno stesso bacino.

Un'equa ripartizione delle risorse finanziarie, tale da garantire un equilibrato ed omogeneo sviluppo dei servizi di trasporto nei differenti bacini, richiede alla Regione di svolgere una politica di indirizzo che – nel rispetto dell'autonomia delle singole autorità di bacino nella definizione

dell'assetto tecnico e gestionale dei servizi di trasporto – consenta loro di pervenire all'individuazione degli interventi sulla struttura delle reti di bacino e sugli assetti gestionali, secondo una metodologia comune, garantendosi, nello stesso tempo, la possibilità di valutare l'adeguatezza dei contenuti tecnici dei piani di bacino e di confrontarne la congruità con la disponibilità delle risorse.

L'attenzione a questi fattori è di fondamentale importanza se si considera che i singoli diversi piani di bacino, così come il piano regionale dei trasporti, vanno considerati come un insieme coordinato di azioni finalizzate non solo all'attuazione di politiche di trasporto, ma anche alla realizzazione di più generali obiettivi di governo del territorio e di allocazione di risorse produttive.

D'altro canto, l'evoluzione concettuale ed operativa che tende a privilegiare, secondo il principio della sussidiarietà, processi decisionali del tipo “bottom-up”, porta ad attribuire una rilevanza centrale alla capacità degli enti di governo locali di concorrere alla determinazione del fabbisogno di risorse per il TPL e di indicare, attraverso l'elaborazione di opportuni piani economico-finanziari, le modalità con cui eventualmente integrare con risorse proprie e/o diverse, quelle erogate dalla Regione.

Infine, nell'ottica di partecipare ad una gara per aggiudicarsi l'esercizio di una rete (o porzione di rete) in un'area territoriale di riferimento, l'azienda deve poter verificare i propri vincoli che sono fondamentalmente di due tipi:

- di carattere qualitativo del servizio;
- di bilancio.

L'azienda, infatti, deve essere in grado di offrire un servizio le cui caratteristiche vengono prefissate nel programma di esercizio posto a gara, in termini di dimensione e articolazione della rete e intensità del servizio sulla stessa.

E' chiaro che l'esercizio del servizio da parte dell'azienda determinerà costi connessi all'impiego di risorse sia dirette, nell'attività di movimento, sia indirette, nelle attività di coordinamento e di direzione aziendale.

Questo implica necessariamente che l'azienda, per potersi aggiudicare l'esercizio della rete posta a gara, dovrà essere in grado di operare sulla base di livelli di efficienza ed economicità tali da garantirle l'equilibrio finanziario, tenuto ovviamente conto anche del contributo che l'Ente Regione o Comune è disposto a pagare per garantire il servizio alla collettività.

Partendo dai processi decisionali precedentemente descritti in capo al regolatore ed ai regolati, e dal sistema dei vincoli che ciascun soggetto coinvolto nelle rispettive decisioni deve soddisfare, nell'ambito degli studi e delle ricerche condotte, qualche anno fa è stato messo a punto un modello di valorizzazione del programma di esercizio il cui utilizzo permette di definire, a partire dalle

caratteristiche tecniche del servizio di trasporto pubblico locale posto a gara, quelle economiche, ai fini della fissazione del prezzo (per il regolatore) e del costo (per i regolati) del servizio. Si tratta quindi di un sistema di supporto alle decisioni utile sia a livello politico e strategico, che operativo.

M.O.V.E., questo il nome del modello, si articola in due moduli distinti, che tuttavia hanno la possibilità di interagire, su richiesta, in una qualsiasi delle fasi di elaborazione delle informazioni che essi sono destinati a trattare: il modulo dei *Livelli di efficienza ed economicità standard*, e il modulo dei *Livelli di efficienza ed economicità reali*.

Entrambi sono destinati a gestire un rispettivo data-base: il primo contenente informazioni “standard” riguardanti le differenti voci di costo di gestione del servizio di trasporto, di provenienza esterna alle aziende (es.: case produttrici di autobus, riviste specializzate, etc.) e quindi utilizzate per definire performances tecnico-economiche il più possibile “sterili”, non influenzate cioè da fattori perturbativi (es.: congestione del traffico, peso relativo dei costi di gestione extracaratteristica, etc.); il secondo contenente informazioni “reali”, cioè effettivamente osservate su un certo numero di aziende, riguardanti le medesime voci di costo di gestione, utilizzate per tarare i livelli obiettivo di performances con le concrete possibilità operative delle aziende.

L’output del modello è principalmente un conto economico riclassificato, che esprime il costo obiettivo di gestione dei servizi (linea, rete) posti a gara, e può costituire termine di paragone dal lato della domanda, nel momento in cui le aziende sottopongono le loro offerte, sotto forma di altrettanti conti economici similmente riclassificati.

Il modello, pertanto, è in grado di ottimizzare il processo decisionale sia dell’ente regolatore, per la fissazione del livello di contribuzione che esso è disposto ad accordare all’azienda esercente, che dei regolati, dal momento che le singole aziende possono verificare il loro posizionamento, sia nei confronti di livelli di performance “ideali”, in riferimento ad aziende simili, per caratteristiche o per ambiente morfologico nel quale offrono il loro servizio.

Il modello è inoltre in grado di fornire uno stato patrimoniale riclassificato, con il quale è possibile esaminare la struttura finanziaria delle singole aziende, allo scopo di farne derivare informazioni utili alla fissazione di livelli obiettivo di equilibrio finanziario, in termini di solvibilità aziendale e di capacità di procurare le necessarie risorse finanziarie (capitale proprio + capitale di terzi) per sostenere i livelli di gestione prefissati.

In pratica, il confronto tra costi e ricavi ottenuti dall’applicazione del modello, permette di evincere il fabbisogno di risorse in termini di contributi, che a sua volta dovrà essere confrontato con le risorse inizialmente messe a disposizione.

Se sussiste compatibilità tra questi due valori, il programma di esercizio così progettato verrà posto a gara; viceversa, andranno riviste a monte le politiche di trasporto, e di conseguenza il progetto di

programma, oppure, cosa in verità più improbabile, ma comunque da ritenere possibile, adeguare le risorse a disposizione in funzione delle esigenze del programma.

A questo livello avviene il confronto tra l'Ente che pone e gioca il servizio e le aziende, le quali sottopongono alla gara le loro condizioni di partecipazione, cioè un programma di esercizio della rete o di una serie di linee, che dovrà essere coerente con il programma di esercizio richiesto. Tali condizioni sono il risultato della valorizzazione dei programmi di movimento, effettuata dalle aziende, con l'ausilio di tre modelli: il Modello di fabbisogno di risorse fisiche dirette e il Modello di risorse fisiche indirette, il cui input è costituito dai valori attuali, questa volta riferiti specificamente alle aziende in questione, di efficienza e di economicità aziendali, e il Modello di conto economico di esercizio, che permette di tradurre in costi, ricavi e fabbisogno di contributi, quanto progettato in sede operativa.

Il modello può produrre, infine, una serie di indici, ottenuti rapportando voci di bilancio e dati tecnici (percorrenza, n. veicoli, n. dipendenti, Km. di rete, ecc.), aventi lo scopo di indicare l'efficacia, l'efficienza e l'economicità aziendale.

Nel modello le informazioni circolano secondo schemi funzionali alla valorizzazione del programma di esercizio, seguendo due fondamentali direttrici:

- una discendente, dalla Regione alle Aziende, attraverso anche una Authority dei Trasporti e/o gli Enti Locali delegati (province, comune) (Lay-out Figura 1);
- una ascendente, dalla struttura aziendale all'Authority dei Trasporti e/o Enti Locali (Lay-out Figura 2).

Figura 1. Lay Out per le valutazioni e le decisioni di affidamento del servizio

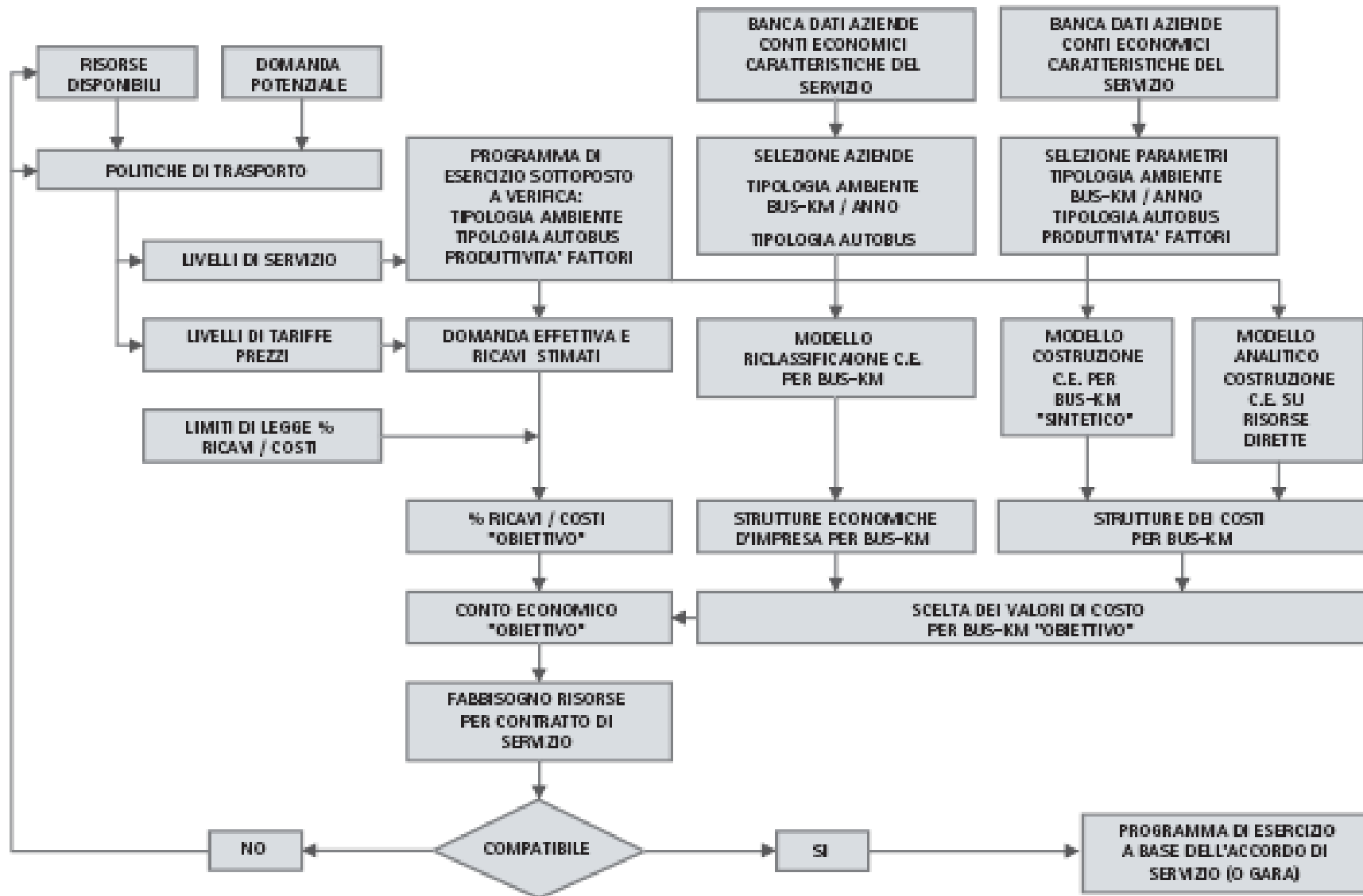


Figura 2. Lay Out per le decisioni delle aziende

