



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Oggetto: Audizione Ministro De Micheli - sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria.

L'emergenza epidemiologica COVID-19 ha avuto un forte impatto anche sul sistema del trasporto pubblico, sia nazionale che locale.

Durante i mesi del c.d. *lock-down*, nonostante le limitazioni derivanti dall'applicazione delle misure di contenimento, il trasporto pubblico locale ha continuato a svolgere la propria funzione di servizio essenziale, a garanzia del diritto alla mobilità delle persone e, in particolare, dei lavoratori impiegati presso le attività non interdette.

Occorre, infatti, considerare che il trasporto pubblico locale è strutturalmente al servizio di tutte le attività che si svolgono sui territori.

Conseguentemente, anche durante il *lock-down*, esso è stato organizzato e programmato sulla base della domanda di trasporto relativa alle attività aperte e che si è attestata a circa il 10% dei livelli ordinari pre-covid.

A partire dallo scorso mese di aprile, il Ministero, unitamente al Comitato tecnico scientifico, all'INAIL e all'Istituto Superiore di Sanità, ha avviato un'analisi puntuale dei flussi di utenti in entrata ed in uscita dai mezzi di trasporto pubblico, al fine precipuo di valutare la domanda e il fabbisogno di trasporto correlato alle progressive riaperture e di organizzare detto servizio in ragione al numero di persone da trasportare, agli orari e ai luoghi da raggiungere.

A partire dal successivo mese di giugno, detta analisi è stata ulteriormente sviluppata con il contributo sia delle Regioni, titolari dei servizi di trasporto pubblico locale, sia delle Province e Comuni, titolari dei servizi di trasporto scolastico dedicato, (cioè del servizio di trasporto destinato agli alunni della scuola primaria, assicurato su istanza di parte e dietro pagamento di una quota di partecipazione da parte delle famiglie degli alunni), in considerazione dell'ulteriore incremento della domanda di trasporto derivante dalla progressiva riduzione delle misure di contenimento COVID-19 e della richiesta da parte delle Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte, Veneto e Friuli – Venezia - Giulia di ripristinare i livelli di riempimento pre-COVID.

Evidenzio che, a partire dal 4 maggio e con l'inizio della fase 2 dell'emergenza, il numero dei passeggeri trasportati dal TPL è salito dapprima al 17% dei livelli pre-COVID, per arrivare ad un valore compreso fra il 30% ed il 40% del periodo pre-

COVID, a decorrere dal 18 maggio ed in concomitanza con la riapertura di diverse attività economiche.

In questa fase, su mia richiesta il Dipartimento della Protezione Civile ha attivato il sistema di Protezione Civile Regionale che ha assicurato, tramite l'intervento di 2000 volontari, l'assistenza dell'utenza nella prima applicazione delle linee guida in materia di TPL.

All'esito dell'analisi compiuta, le Regioni hanno richiesto al Comitato tecnico scientifico la possibilità di procedere ad una revisione delle linee guida applicate durante il periodo del *lock - down* e della fase 2, alla luce dell'andamento dell'epidemia e in considerazione del fatto che il mantenimento di dette linee guida avrebbe garantito una percentuale di riempimento dei mezzi di trasporti compresa tra il 50% e il 60%, con conseguente necessità di procedere ad un sostanziale raddoppio del servizio per garantire l'integrale soddisfazione della domanda di trasporto.

Con parere del 26 agosto 2020 sul documento relativo al contributo tecnico congiunto Anci- Regioni sulle problematiche del trasporto pubblico locale e scolastico, il Comitato tecnico scientifico ha evidenziato la possibilità di ammettere una percentuale di riempimento fino ad un massimo del 75% della capienza omologata del mezzo di trasporto, prevedendo una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti, ferma restando l'applicazione di misure organizzative e comportamentali, quali: utilizzo della mascherina, installazione, anche in modo graduale, privilegiando i mezzi di trasporto maggiormente utilizzati dagli utenti, di appositi dispenser per la distribuzione di soluzioni idroalcoliche per la frequente detersione delle mani, ingressi ed uscite separate sui mezzi di trasporti massima areazione naturale dei mezzi di trasporto ove strutturalmente possibile e anche con specifici interventi tecnici.

Ciò, sull'assunto dei tempi di permanenza media dei passeggeri e in considerazione delle evidenze scientifiche che escludono, come precisato nella circolare del Ministero della salute del 29 marzo 2020, di poter qualificare come contatto ravvicinato, e quindi come a potenziale rischio di contagio, la permanenza nel medesimo luogo di più persone, distanziate a meno di un metro, per un tempo inferiore ai quindici minuti, sempreché vengano adottate le misure organizzative e comportamentali già richiamate.

Le stesse evidenze scientifiche, richiamate nella medesima circolare, escludono inoltre la trasmissione per via aerogena del virus COVID-19.

Detti criteri, applicati ai mezzi di trasporto pubblico locali, si traducono nella possibilità di trasportare nelle predette condizioni di sicurezza fino a 5 persone per metro quadrato, ancorché possano dare la percezione di un riempimento non coerente con le misure di contenimento e prevenzione della diffusione del virus.

L'intesa del 31 agosto 2020, raggiunta in sede di Conferenza Unificata sulle linee guida in materia di TPL nonché di trasporto scolastico dedicato, prevede, pertanto, un

coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto pubblico locale non superiore all'80% dei posti consentiti e un coefficiente di riempimento degli scuolabus pari al 100% dei posti consentiti limitatamente agli ultimi 15 minuti del tragitto casa - scuola e scuola - casa, nonché lo stanziamento di 300 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e di 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto scolastico dedicato.

In attuazione di detto accordo, sono stati adottati il decreto legge n. 111 del 2020, nonché le nuove linee guida in materia di TPL (allegate al d.P.C.M. 7 settembre 2020), nelle quali, nel prevedere un coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto pubblico locale non superiore all'80% dei posti consentiti, sono state ribadite le misure organizzative e comportamentali indicate nel parere del Comitato tecnico scientifico del 26 agosto 2020.

In data 14, 18 e 21 ottobre, ho incontrato le associazioni delle aziende del trasporto pubblico locale, i rappresentanti della Conferenza delle Regioni, di Anci e di Upi, per verificare gli esiti del monitoraggio relativo all'attuazione delle misure di contenimento indicate nelle linee guida e l'individuazione delle modalità attraverso cui assicurarne il pieno rispetto.

Nel corso degli incontri di coordinamento, è stata evidenziata la volontà del Governo di costituire tavoli operativi permanenti finalizzati alla risoluzione delle situazioni di maggiori criticità, che, nei primi dieci giorni di avvio dell'anno scolastico, non si sono registrate anche in considerazione del carattere provvisorio degli orari di ingresso e uscita degli studenti.

Ho anche rappresentato che, a seguito delle segnalazioni di problematicità verificatesi in alcuni grandi centri urbani a seguito dell'adozione degli orari scolastici definitivi, il Ministero è intervenuto per evidenziare la necessità di garantire il rispetto delle misure di contenimento, il rafforzamento dei controlli, il costante monitoraggio dell'andamento della domanda, anche collegata agli orari di apertura delle scuole e dei luoghi di lavoro, il conseguente incremento, in caso di necessità, del numero di corse.

Al contempo, nel corso di detti incontri, ho illustrato i risultati di studi internazionali, che vi metterò a disposizione unitamente alla presente relazione e che prendono in considerazione la situazione di Paesi che consentono il riempimento al 100 per cento dei mezzi di trasporto, da cui emerge l'impossibilità di rilevare una correlazione tra la capacità di riempimento dei mezzi di trasporto consentita dalle vigenti linee guida (come detto, pari all'80%) e l'incremento del numero dei contagi.

Ciò sulla base delle evidenze scientifiche attualmente disponibili ed in considerazione dei tempi di permanenza media dei passeggeri, come affermato dal Comitato tecnico scientifico nel parere di cui alla seduta del 26 agosto 2020.

In quelle medesime sedi, le Regioni, le Province e i Comuni hanno confermato di aver già provveduto ad incrementare i mezzi per le tratte con maggiore domanda,

utilizzando 120 dei 300 milioni di euro a disposizione, che hanno consentito l'utilizzo di 2.000 mezzi di trasporto privati aggiuntivi, potenziando i controlli da parte del personale sulle banchine e nelle aree di sosta dei mezzi e garantendo l'intervento a seguito di segnalazioni di criticità.

Ovviamente, l'efficacia delle iniziative assunte dalle Regioni ed Enti locali è risulta maggiore e più evidente in quelle situazioni caratterizzate, già nel periodo pre-COVID, da un sistema di trasporto pubblico locale più efficiente e moderno.

Quanto, poi, alla possibilità di un intervento diretto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della regolazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico locale, anche non di linea, secondo modalità tali da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti, evidenzio che, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle Regioni di cui al Titolo V e in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 32 della legge n. 833 del 1978, tale potere è rimesso esclusivamente ai Presidenti delle Regioni, come chiaramente indicato dai d.P.C.M..

In ogni caso, evidenzio che, nel corso delle riunioni di monitoraggio, tutte le scelte sono state oggetto della più ampia condivisione e nessuna Regione ha chiesto di procedere ad una revisione delle linee guida, nel senso di consentire una percentuale di riempimento inferiore all'attuale.

Infatti, rispetto a 16 milioni di viaggi effettuati giornalmente durante il periodo pre-COVID, il monitoraggio eseguito, dopo la riapertura delle scuole, ha rilevato che l'utilizzo dei mezzi di trasporto si attesta intorno al -50% rispetto allo stesso periodo dell'anno 2019 e che generalmente viene rispettata, anche durante le ore di punta mattutine (7 – 10) e pomeridiane (18-20), la percentuale massima di riempimento dell'80% che consente di soddisfare l'intera domanda di trasporto.

Come Governo, abbiamo messo a disposizione vari strumenti che consentono di implementare l'offerta di TPL e di ridurre l'impiego delle autovetture private per gli spostamenti, mettendo a disposizione risorse ulteriori per l'erogazione di servizi aggiuntivi, che, come ho ricordato, hanno consentito l'impiego di 2000 bus privati che hanno garantito il potenziamento di 4.000 tratte, introducendo procedure semplificate per l'affidamento di detti servizi, incentivando l'utilizzo dei mezzi di trasporto non di linea (taxi e ncc) e la mobilità c.d. *green*.

A dette risorse si aggiungono quelle finalizzate alla compensazione dei minori ricavi (900 milioni), quelle destinate al finanziamento dell'acquisto di nuovi mezzi di trasporto e i trasferimenti ordinari effettuati a valere sulle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

A tale riguardo, nel corso del 2020, sono stati assegnati e ripartiti tra le Regioni ed i Comuni, per investimenti di rinnovo e potenziamento dei servizi di TPL circa 3 miliardi di euro.

Con specifico riguardo al trasporto scolastico dedicato, ricordo che l'articolo 5 del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 53, prevede, al comma 2, le regioni e gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, "assicurano il trasporto degli alunni delle scuole primarie statali per consentire loro il raggiungimento della più vicina sede di erogazione del servizio scolastico. Il servizio è assicurato su istanza di parte e dietro pagamento di una quota di partecipazione diretta, senza nuovi o maggiori oneri per gli enti territoriali interessati."

In considerazione dell'esigenza di assicurare, anche in tal modo, l'effettività del diritto allo studio, della necessità di ridurre il ricorso alla mobilità privata, quale presupposto per rendere più veloci gli spostamenti, e dell'esigenza di garantire che l'erogazione del servizio avvenga secondo modalità compatibili con le misure di contenimento della diffusione del Covid – 19, il Governo, in attuazione dell'accordo raggiunto in sede di Conferenza Unificata in data 31 agosto 2020, ha autorizzato l'impiego di 150 milioni di euro per il finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi ovvero senza oneri a carico dell'utenza.

Inoltre, nel disegno di legge di bilancio per il 2021, prevediamo di rafforzare ulteriormente gli strumenti a sostegno del trasporto pubblico locale e del trasporto scolastico dedicato, con l'obiettivo precipuo di continuare a garantire l'erogazione di detti servizi secondo le modalità definite dalle linee guida.

A tal fine, verranno stanziati anche risorse per il finanziamento di servizi aggiuntivi, fermo restando che, con specifico riguardo al trasporto pubblico locale in ambito urbano, è certamente possibile incrementare il numero di corse attraverso l'impiego di ulteriori autobus.

Tuttavia, detto incremento, lungi da poter essere illimitato, è condizionato dalla necessità di reperire mezzi di trasporto idonei allo scopo e compatibili con le caratteristiche della viabilità cittadina.

Ricordo, a tale riguardo, che, diversamente da quanto emerso dal dibattito di questi giorni sul tema del TPL, l'acquisto di nuovi bus non è equiparabile per la tempistica a quello dell'acquisto di un'autovettura, dal momento che, molto spesso, si tratta di veicoli che devono essere realizzati ex novo.

Inoltre, una volta acquistati gli autobus, occorre disporre di nuovo personale in possesso di adeguata professionalità e delle necessarie abilitazioni.

Al contempo, quanto all'impiego dei bus turistici in funzione aggiuntiva, segnalo che, molto spesso, si tratta di mezzi che, per caratteristiche costruttive, possono rispondere all'esigenza di una rapida fruibilità in entrata e in uscita tipica dei servizi di linea nei centri urbani solo in caso di bus di dimensione contenuta e, spesso, soltanto a seguito di una riconfigurazione che per entità appare poco compatibile con un loro impiego meramente temporaneo ovvero per soddisfare la domanda di TPL durante questa fase di emergenza.

Pertanto, anche sulla base di queste considerazioni, è stato previsto, con il decreto – legge rilancio, la possibilità di impiegare per i servizi di linea per trasporto di persone i taxi e gli ncc.

Per quanto concerne il trasporto pubblico su gomma in ambito extraurbano, la possibilità di ricorrere a bus turistici è certamente più ampia, ma deve comunque rispondere a specifiche domande di trasporto.

Allo stato, sulla base del monitoraggio effettuato, questa specifica domanda di trasporto risulta soddisfatta con le iniziative in corso che si caratterizzano anche per il coinvolgimento dei bus privati.

Quanto, invece, al trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie e trasporto ferroviario regionale), l'incremento del numero di corse incontra inevitabilmente la rigidità rappresentata non solo dalla disponibilità dei mezzi, ma anche dalla capacità delle infrastrutture di sostenere, nel rispetto dei massimi standard di sicurezza, l'aumento della frequenza dei passaggi o l'impiego sulla linea di un numero superiore di mezzi.

Alla luce di queste considerazioni, già a partire dallo scorso mese di maggio, ho evidenziato, come riportato nelle linee guida allegate ai d.P.C.M. adottati, l'esigenza di prevedere uno scaglionamento degli orari di ingresso e di uscita dai luoghi di lavoro e dalle scuole, al fine di alleggerire la domanda di trasporto nelle ore di punta.

Infatti, l'analisi svolta, durante nella primavera di quest'anno, ha confermato come circa il 58% delle persone che utilizzano autobus, filobus e tram e circa il 65% delle persone che utilizzano il treno per gli spostamenti quotidiani sono studenti e lavoratori.

Pertanto, la differenziazione degli orari di ingresso e di uscita dai luoghi dai lavori e dalle scuola, unita all'incremento della modalità di lavoro agile, rappresenta una misura certamente utile a diluire la domanda di trasporto, specialmente durante gli orari di punta.

A tale fine, a partire dal decreto – legge “Cura Italia” è stato incentivato, anche attraverso l'impiego di procedure semplificato, l'utilizzo dello *smart working* come una delle modalità ordinarie di svolgimento della prestazione lavorativa nelle pubbliche amministrazioni.

L'ultimo d.P.C.M. ha, inoltre, previsto come specifica misura di contenimento della diffusione del virus COVID- 19, l'obbligo per le istituzioni scolastiche secondarie di adottare, “*previa comunicazione al Ministero dell'istruzione da parte delle autorità regionali, locali o sanitarie delle situazioni critiche e di particolare rischio riferite agli specifici contesti territoriali*”, forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica, incrementando il ricorso alla didattica digitale integrata, per una quota pari almeno al 75% delle attività, modulando ulteriormente la gestione degli orari di

ingresso e di uscita degli alunni, anche attraverso l'eventuale utilizzo di turni pomeridiani e disponendo che l'ingresso non avvenga in ogni caso prima delle 9,00.

Concludo, evidenziando che, certamente vi è un'oggettiva complessità nell'assicurare il costante controllo del rispetto di tutte le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nelle linee guida al fine di prevenire e contrastare la diffusione del COVID-19, specialmente sui mezzi di trasporto pubblico locale, dove il ricambio dei soggetti trasportati è costante e molto frequente, e che comunque può generare delle criticità, che non intendo negare e sulle quali sono intervenuta laddove mi sono state segnalate.

A tale fine, il prossimo venerdì è convocato un tavolo con tutte le associazioni di categoria per verificare le possibilità di applicare e sviluppare nuove tecnologie che possano contribuire ad agevolare la mobilità dei cittadini durante la fase di emergenza.

Ritengo, infatti, che, con la fattiva collaborazione di tutti i soggetti coinvolti (istituzioni, aziende di trasporto e utenti) e attraverso la stretta osservanza delle attuali linee guida (che, come noto, non si limitano a prevedere la sola percentuale di riempimento massimo dei mezzi ma indicano specifiche attività e regole di comportamento a carico dell'utenza e delle aziende di trasporto), la mobilità dei cittadini possa continuare a svolgersi in condizioni di sicurezza.

Ciò, ovviamente, fino a quando l'andamento della diffusione del virus non imporrà l'adozione, sulla base delle indicazioni provenienti dalla comunità scientifica, di misure ulteriori e più restrittive e, dunque, la conseguente modifica delle linee guida vigenti