



CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Audizione di Fai Trasporto Persone sullo stato del Trasporto Pubblico Locale

Roma, 12 Gennaio 2021

EMERGENZA COVID 19

LA QUESTIONE DEL SUPPORTO AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA:  
OCCORRONO MAGGIORE TRASPARENZA E INCLUSIONE

### Presentazione

La Federazione Autonomoleggiatori Italiani Trasporto Persone (F.A.I.), aderente a Sistema Impresa, rappresenta oltre 1000 imprese in tutto il territorio nazionale operanti nel trasporto pubblico non di linea, sia attraverso l'NCC vetture regolato dalla L. 21/92, sia attraverso autobus turistici. Numeri di una organizzazione strutturata che non hanno eguali in Italia e che suggerirebbero un suo maggior coinvolgimento nella progettazione e ~~vario~~ dei provvedimenti e nei processi decisionali allo scopo di migliorare l'efficienza del settore e evitare le criticità che andremo ad esporre sinteticamente nella presente.

### La successione dei lockdown e gli assembramenti sul TPL

La scrivente Associazione, in audizione dinanzi a codesta spettabile Commissione lo scorso 16/06/20, ha ribadito la proposta che fin da febbraio ha iniziato a suggerire alle varie istituzioni ovvero l'impiego dei veicoli NCC (Autobus e Vetture) a supporto del TPL al fine di evitare gli assembramenti, specie negli orari di punta e nei servizi dedicati alle scuole medie superiori. Non possiamo non constatare con un certo orgoglio che tale proposta, rispetto alla quale inizialmente si sono avute reazioni di indifferenza quando di



non vera e propria avversione, sia oggi stata accolta dalle forze politiche (tutte) e dal Governo. Non possiamo però nel contempo non esprimere il forte rammarico per tutti i

mesi che si sono persi e che hanno danneggiato non soltanto il settore produttivo che rappresentiamo, particolarmente colpito dai provvedimenti adottati per contenere la pandemia, quanto l'intero paese, il buon funzionamento del sistema scolastico, gli interessi degli studenti e delle famiglie. Restiamo convinti che, se si fosse intrapresa prima la strada da noi indicata, avremmo evitato gli spiacevoli assembramenti documentati dai media durante i vari lockdown ed in questo modo avremmo contenuto la seconda ondata senza essere costretti, unici in Europa, ad una così lunga chiusura delle scuole.

Non dobbiamo allora perdere altro tempo ed è con questo spirito che la F.A.I., coniugando come sempre gli interessi della categoria con gli interessi generali del Paese, presenta e sottopone alla valutazione del Parlamento le seguenti proposte operative:

#### La mancanza di una cabina di regia nazionale

Seppur costituisca un passo in avanti aver assegnato alle prefetture il coordinamento e l'organizzazione del servizio di supporto al TPL con un focus sul trasporto scolastico (medie superiori) attraverso il DPCM del 3/12/20, resta a nostro avviso censurabile l'assenza di una cabina di regia nazionale che veda la presenza di tutti gli attori istituzionali dalla cui azione viene a dipendere l'efficacia dell'intervento di supporto al TPL e soprattutto di tutti gli attori privati realmente rappresentativi del settore dell'NCC e del trasporto non di linea. Il Ministero dei Trasporti ha annunciato un tavolo tecnico, ma, incredibilmente, senza coinvolgere le rappresentanze della categoria NCC. In secondo luogo non si è provveduto ad adottare linee guida volte a fissare un minimo di regole di ingaggio sull'intero territorio nazionale, preferendo lasciare la gestione della questione al livello regionale e provinciale. Che il coinvolgimento di tali livelli sia necessario è evidente, ma è altrettanto indubbio come non sia possibile lasciare la materia priva di un quadro omogeneo di regole. Una tale mancanza è destinata a generare situazioni confuse quanto alla scelta di avvalersi o meno del supporto, alla scelta degli operatori economici da ingaggiare e perfino quanto alla scelta dei compensi.



## L'esigenza di trasparenza e omogeneità

I pericoli paventati si stanno già tramutando in realtà. La gestione a livello provinciale sta generando situazioni a macchia di leopardo non accettabili né rispetto all'obiettivo che il supporto al TPL vuole realizzare (diminuire gli assembramenti sui mezzi e dunque le occasioni di contagio) né rispetto al regolare svolgimento in aula dell'anno scolastico con potenziali effetti sulla effettiva garanzia di un diritto costituzionale fondamentale qual è quello allo studio.

Dunque, a seconda della provincia e della sensibilità degli attori locali, troviamo un forte o inesistente ricorso allo scaglionamento, un uso elevato o minimo del supporto, un'ampia o ridottissima platea in cui vengono selezionate le aziende NCC per il supporto, programmazioni tempestive che hanno consentito procedure di ingaggio trasparenti e di contro ingaggi diretti anche via telefono. Crediamo che sia di tutta evidenza l'esigenza di una maggior trasparenza e omogeneità di intervento da stabilire attraverso una rapidissima intesa tra il MIT e tutte le parti coinvolte, dunque anche gli operatori NCC. Regole di ingaggio che devono valere su tutto il territorio nazionale.

## Sotto il profilo tecnico, le misure urgenti da applicare.

Assodato che il supporto al TPL è stato messo in opera per ragioni di interesse pubblico, ovvero al fine di garantire il diritto allo studio in presenza attraverso un trasporto sicuro nel necessario distanziamento, è necessario sottolineare che la modalità di "servizio di linea", che sembra si stia varando nella maggior parte dei territori, non raggiungerà, da sola, gli obiettivi attesi.

Fatti salvi l'interesse pubblico e il possesso dei requisiti indispensabili allo svolgimento dell'attività di trasporto pubblico di linea, occorre aggiungere, dove assente, o ampliare, dove scarsamente presente, una finalità solidaristica. Ricordiamo in questa sede che seppur "cugine", l'attività di TPL e quella di trasporto non di linea sono fortemente differenti da un punto di vista di risorse e di garanzie fornite dalla pubblica amministrazione. Da un lato vi sono le aziende del TPL garantite al 65% dei costi di esercizio che hanno subito una perdita del 35% restante attraverso la ridotta bigliettazione ancorché integrata con un fondo da 500 milioni inserito nel Decreto Cura Italia; dall'altro vi sono le aziende "non di linea" che hanno subito un crollo del fatturato



anche superiore al 90% per le quali sono stati previsti ristori che hanno coperto al massimo il 5/10% delle perdite, a seconda della “fortuna” delle imprese visto che si è scelto un solo mese per il calcolo, a differenza, ad esempio, delle agenzie di viaggi per le quali i mesi sono stati 6. Pertanto, un approccio solidaristico che miri ad impiegare quante più aziende possibile, assumerebbe anche carattere di interesse pubblico giacché dovrebbe essere di primaria importanza il diritto alla mobilità e la salvaguardia dei posti di lavoro che passano anche dalla sopravvivenza del comparto, oggi a serio rischio di fallimento generalizzato.

Tanto premesso, per garantire il miglior servizio possibile alla collettività, anche recependo alcune proposte pervenute dal mondo scolastico, suggeriamo di:

- 1) formulare dei criteri di ingaggio delle imprese NCC che oltre ai requisiti indispensabili abbiano l’obiettivo di favorire un accesso al lavoro di più soggetti;
- 2) prevedere un minimo e un massimo relativo ai compensi nonché una durata minima dei contratti con pagamenti garantiti;
- 3) organizzare e promuovere servizi dedicati per gli studenti;
- 4) consentire agli istituti di poter assumere la funzione di contraente diretto del servizio provvedendo alle necessarie risorse economiche.

### **Sull’importanza dei servizi dedicati**

Il servizio di supporto che sostanzialmente si limita ad aggiungere veicoli su linee preesistenti a nostro avviso rischia di non raggiungere lo scopo auspicato. Per quanto sia possibile una stima dei flussi, rimarrà sempre un’incognita dovuta al fatto che comunque, chiunque volesse utilizzare quelle linee potrebbe farlo senza alcun preavviso. Questo espone non solo al rischio di assembramento e conseguente contagio, ma preclude ogni possibilità di tracciamento ed intervento tempestivo. Per questo motivo, fin dai primi interventi, suggeriamo di organizzare e promuovere servizi dedicati per gli studenti. Gli istituti conoscono le residenze degli studenti e sarebbero perfettamente in grado di commissionare dei servizi dedicati con i veicoli adatti alle diverse domande. Questo avrebbe diversi benefici:



- Alleggerimento delle linee che vedono altri fruitori diversi dagli studenti
- Possibilità di ottimizzazione facendo corrispondere il veicolo alla reale domanda
- Possibilità di tracciamento e controllo della temperatura
- Idoneità al 100% del veicolo poiché non sarebbero necessarie molte delle caratteristiche dei veicoli TPL, per il solo trasporto di studenti.
- Superamento delle entrate scaglionate di cui i disagi sono soprattutto a carico del personale scolastico, degli studenti e delle famiglie di entrambi questi soggetti.

### Sulle risorse economiche

Ci rendiamo conto dell'ammontare delle risorse necessarie, non da oggi, ma dal 16 giugno scorso quando in questa sede, chiedemmo lo stanziamento di un fondo pari a 900 milioni di euro. Il Governo e il Parlamento, fin qui, hanno avuto priorità diverse e non vorremmo che il continuo slittamento della riapertura degli istituti sia dovuto anche a ragioni economiche. Francamente ci sembra evidente che la qualità dell'istruzione è ciò che farà la differenza tra un paese competitivo nel mondo e uno in affanno per le prossime decadi. Questo avrebbe un costo economico infinitamente superiore, per somma e per durata, di quanto sia necessario investire per una mobilità in sicurezza. Peraltro visti i tempi ristretti, suggeriamo di spostare su questa necessità, le rimanenze di alcune iniziative evidentemente sovrastimate, quali, ad esempio, il bonus vacanze per il quale ci sarebbe un avanzo pari a circa 2 miliardi di euro.

### Siamo disponibili a fare la nostra parte

In conclusione siamo disponibili a lavorare fin da subito come lo siamo sempre stati fin dagli inizi di questa crisi. Ci proponiamo, con l'ausilio dei nostri esperti in campo giuridico e specificamente in materia di appalti, perché si arrivi, in tempi rapidissimi, a concretizzare le proposte contenute nel presente documento. Crediamo di aver sufficientemente dimostrato che per integrare il servizio NCC a supporto del TPL, si è sbagliato a non includere la nostra competenza, il nostro know how e le nostre strutture nella programmazione. Il risultato rischia di essere una pezza insufficiente a coprire un buco piuttosto ampio e di ritrovarsi ancora con problemi seppur ridotti ma non per



questo irrilevanti. Sarebbe opportuno a nostro avviso allargare lo sguardo a tutta la mobilità, pur con un focus sul pendolarismo e non limitarsi esclusivamente al settore scolastico poiché, ancorché gli interventi proposti abbiano caratteristiche di eccezionalità e temporaneità, l'esigenza di programmazione e tracciamento dovrebbero essere perseguiti in tutti i trasporti di gruppo allo scopo di contenere la diffusione del virus.

#### [Nota a margine: pagamento scuolabus ex art. 92 DL Cura Italia](#)

Ci permettiamo in questa sede, giacché il servizio scolastico per le scuole elementari e medie inferiori risulta assimilato al TPL, di segnalare la criticità del pagamento del servizio scuolabus. Anche qui si sta procedendo purtroppo in ordine sparso e disomogeneo da parte dei Comuni. Il principio di legge è piuttosto chiaro e non sappiamo per quale ragione molte amministrazioni non sentano la necessità di ottemperare. Il DL. Cura Italia è stato convertito in legge. L'art. 92 è stato abrogato nel decreto successivo varato il 18 maggio. Pertanto è pacifico che non siano in discussione gli effetti del decreto Cura Italia fino a tale data. Ma siccome la problematica esiste, occorre intervenire quanto prima con un atto che ribadisca la necessità di pagamento dei servizi contrattualizzati seppur non svolti a causa del lockdown fino al 18 maggio o in subordine, procedere ad altro tipo di compensazione per i vettori danneggiati. Non si può lasciare alla discrezionalità dei Comuni il pagamento così come non saranno risolutivi i 20 milioni messi a disposizione dei Comuni per il pagamento di questi servizi, ancor più che anche qui, si è lasciato ai Comuni la facoltà di chiederli o meno.