



**COMMISSIONE INFRASTRUTTURE,  
MOBILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO**

Roma, 13 gennaio 2021

**Stato del trasporto pubblico locale e regionale con riferimento all'emergenza sanitaria da COVID-19. Documento della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio per l'audizione da parte della Commissione Trasporti della Camera dei deputati del 13 gennaio 2021**

Le Regioni e Province autonome hanno garantito, fin dall'inizio della pandemia e nel rispetto dei vari decreti-legge e DPCM, la mobilità di lavoratori e studenti e non solo, nonostante il crollo dei ricavi delle aziende di trasporto, che hanno continuato ad effettuare i servizi nel rispetto delle prescrizioni sanitarie.

In tale contesto, hanno rappresentato sin da metà aprile tutte le principali problematiche del trasporto pubblico locale e regionale, sia in termini di crollo dei ricavi da traffico, sia in termini di riorganizzazione dei servizi in funzione dei nuovi criteri di riempimento, soprattutto in vista della ripresa, dal mese di settembre 2020, di quasi tutte le attività economiche e, in particolare, di quelle scolastiche.

In estrema sintesi, le questioni più delicate hanno riguardato e riguardano i seguenti punti:

- 
- A. Riprogrammazione dei servizi TPL, domanda di trasporto e risorse per potenziamento servizi
  - B. Crollo dei ricavi da traffico, rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati e riequilibrio dei contratti di servizio
- 

**A. RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI TPL, DOMANDA DI TRASPORTO E RISORSE PER POTENZIAMENTO SERVIZI**

La crisi causata dal COVID 19 ha determinato la necessità di riorganizzare i servizi di trasporto in maniera coerente con le esigenze di tutela della salute e di massimo contenimento del rischio di contagio. Tuttavia, come più volte rappresentato, la riduzione del *load factor* ha determinato, a parità di servizi, una contrazione dell'offerta di trasporto, con gravissimi effetti sull'ordinata ripresa dell'anno scolastico e con rilevanti ripercussioni negative sulla vita quotidiana delle persone e delle famiglie.

Tali preoccupazioni furono espresse dalle Regioni e PA già nel documento del 30 aprile 2020, dove si segnalava la necessità di adottare misure nazionali sinergiche, che coinvolgessero tutte le parti interessate, volte a ridurre in modo significativo i picchi di utilizzo del trasporto pubblico e i conseguenti sovraffollamenti dei mezzi e delle stazioni di accesso, nonché, per quanto riguarda in particolare le scuole, di un coordinamento a livello nazionale delle autorità scolastiche, viste le norme vigenti in materia di autonomia scolastica, in relazione agli orari di inizio e fine lezioni, nonché alle provenienze degli alunni, con una proposta di calendario che le singole Regioni e Province autonome avrebbero valutato in relazione alla possibile organizzazione dei servizi di trasporto.

Il controllo della domanda di trasporto è tanto più importante se si considera il fatto che, anche in presenza di risorse aggiuntive, la possibilità di potenziare e incrementare i servizi non è illimitata, sia per motivi strutturali (es. limiti dell'infrastruttura ferroviaria, inadeguatezza degli autobus turistici per i servizi di trasporto urbano, tempi necessari per l'adeguamento del sistema ecc.), sia per motivi di reperibilità sul mercato di mezzi e personale non TPL, sia del contenuto dei contratti sottoscritti con le aziende affidatarie degli attuali servizi, onde evitare il rischio di contenzioso con queste ultime.

Il documento consegnato al Governo nella seduta della Conferenza Unificata del 3 dicembre 2020, al quale si rinvia per maggiori dettagli, visto che conserva tuttora la sua validità, aveva lo scopo, da un lato, di chiarire alcuni equivoci registrati nei mesi scorsi, che hanno fatto ricadere tutte le responsabilità delle difficoltà di ripresa delle attività scolastiche in presenza sul settore del TPL e, dall'altro, riproporre alcune soluzioni operative ai fini dell'adeguamento di domanda e offerta di trasporto, basandosi, tuttavia, su ineludibili considerazioni di carattere tecnico (v. ALLEGATO).

### SITUAZIONE ATTUALE

Il DPCM 3 dicembre 2020 ha previsto l'attivazione di tavoli di coordinamento, presieduti dai Prefetti, con la redazione finale di un documento operativo. Le Regioni e PA hanno partecipato attivamente e collaborativamente a tali tavoli, che si sono tutti conclusi con la previsione di inizio della nuova programmazione al 7 gennaio 2021, data che lo stesso DPCM fissava per una ripresa dell'attività scolastica in presenza al 75%.

Al fine di confermare tale impegno, nella seduta del 23 dicembre 2020, la Conferenza Unificata ha sancito l'intesa tra Regioni-ANCI-UIP e Governo sulle *“Linee guida per garantire il corretto svolgimento dell'anno scolastico 2020-21”*, con la quale si dichiarava, tra l'altro, che la didattica a distanza sarà considerata come una misura residuale.

In quella sede, le Regioni e PA hanno fatto le seguenti raccomandazioni, entrambi riguardanti le modalità di individuazione dei servizi aggiuntivi ammissibili al finanziamento statale:

- i) il documento operativo prefettizio conclusivo dei tavoli avrebbe dovuto essere considerato quale certificazione dei servizi aggiuntivi necessari quindi finanziabili, visto che è predisposto sulla base della ricognizione della domanda e offerta di trasporto;
- ii) ammettere al finanziamento anche quei servizi aggiuntivi, già attivati e confermati nel documento operativo prefettizio, per i quali non fossero disponibili i dati di frequentazione dei corrispondenti servizi di TPL nel periodo ante COVID (criterio di ammissibilità stabilito dalle norme di legge).

### AD OGGI RESTANO IRRISOLTE LE SEGUENTI QUESTIONI:

- ✓ **Modalità di individuazione dei servizi aggiuntivi ammissibili al finanziamento** - Non è stata emanata una norma che desse ai Prefetti il compito di certificare i costi dei servizi ritenuti necessari, né è stata ancora emanata una norma che integri l'attuale criterio del riempimento pre-Covid, rendendo difficile e, a volte, impossibile attivare alcuni servizi aggiuntivi se non con risorse proprie.
- ✓ **Requisiti sicurezza autisti privati** - Si è in attesa della norma che confermi che per i conducenti dei servizi TPL aggiuntivi svolti da NCC nel contesto delineato dalla normativa COVID-19 non è richiesta la verifica dei criteri di idoneità fisica e psicoattitudinale di cui al DM 88/99.
- ✓ **Capienza effettiva autobus** - La chiusura della porta anteriore e il mantenimento dell'impossibilità di utilizzare i posti più prossimi all'autista (sia a sedere che in piedi), hanno comportato un'ulteriore diminuzione dello spazio disponibile a bordo mezzo e la conseguente concentrazione dei viaggiatori in uno spazio più ridotto.
- ✓ **Capienza bus turistici**. Il limite di riempimento massimo dei mezzi TPL è attualmente il 50% dei posti omologati, sia di quelli in piedi che a sedere. Per i bus turistici, omologati solo per i posti a

sedere, il *load factor* è ancora più penalizzante: si chiede che il numero di posti utilizzabile sugli autobus turistici sia uguale al numero massimo di posti utilizzabili negli autobus di linea adibiti a TPL aventi analoghe caratteristiche strutturali.

- ✓ **Evasione tariffaria:** il Protocollo con le associazioni di categoria e le Linee guida per il TPL, allegati ai DPCM, hanno disposto alcune misure di sicurezza che, tuttavia, favoriscono il fenomeno dell'evasione, aggravando ulteriormente la situazione finanziaria delle aziende, tra cui la sospensione della bigliettazione e del controllo a bordo (a meno di assunzione di responsabilità da parte delle aziende) e la stessa chiusura della porta anteriore degli autobus (negli autobus extraurbani la macchina oblitratrice si trova nella parte anteriore del mezzo).

## SITUAZIONE RISORSE ECONOMICHE

**Anno 2020:** il decreto di saldo della seconda tranche di risorse, sul quale la Conferenza Unificata ha sancito l'intesa nella seduta del 17 dicembre 2020, non risulta ancora firmato dal Ministro dell'economia e finanze (anche se il MIT ha impegnato le relative risorse con DD n. 411 del 29 dicembre 2020).

**Anno 2021:** sono state stanziati in totale 390 milioni di euro (190 milioni ex art. 22-ter, legge n. 176/20 di conversione del DL n. 137/2020, e 200 milioni ex art. 1, co. 816, legge di bilancio 2021).

Nella prossima Conferenza Unificata sarà sancita intesa sul decreto di riparto, già predisposto e concordato tecnicamente, del 50% delle risorse disponibili (**195 milioni**).

## **B. CROLLO DEI RICAVI DA TRAFFICO, RIMBORSO DEI TITOLI DI VIAGGIO NON UTILIZZATI E RIEQUILIBRIO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO**

La prima conseguenza della crisi sanitaria è stata l'improvviso crollo dell'utenza del TPL e conseguentemente degli introiti tariffari, sia durante il periodo di completo *lock-down*, sia nei mesi successivi. Ai minori introiti derivanti dalla minore domanda (*smart working* di parte dei dipendenti pubblici e privati, scuole chiuse e didattica a distanza, diffidenza verso il mezzo pubblico) si sono aggiunti gli effetti della riduzione del *load factor* e i costi per l'attuazione delle misure di prevenzione del contagio.

In base ai dati dell'Osservatorio TPL, per il solo periodo 23 febbraio-3 maggio 2020, le perdite ammontano a circa 750 milioni di euro, mentre per tutto il 2020 le aziende hanno stimato circa un miliardo e mezzo. Se a queste cifre aggiungiamo anche gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite *voucher* o estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del *lockdown* della scorsa primavera, ancora non esattamente quantificati, la perdita stimata sale a più di due miliardi. Le prospettive per il 2021, inoltre, non lasciano intravedere margini certi di ripresa del settore e di ritorno a un equilibrio economico-finanziario complessivo nel prossimo anno.

In questa situazione, le Regioni e PA hanno evidenziato la necessità di prevedere risorse straordinarie statali, al fine di evitare che l'alterazione dell'equilibrio dei contratti di servizio ricadesse interamente sui bilanci regionali, specie a seguito dell'obbligo, posto dall'art. 92, co. 4-bis, DL 18/20, di erogare alle aziende il corrispettivo dovuto senza applicazione di sanzioni e penalità in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate dal 23 febbraio 2020 fino al 31 dicembre 2020 a causa del virus, previsione oggi estesa fino al 30 aprile 2021 dall'art. 13, co. 12, DL 183/20 (cd. Milleproroghe 2021). Per alcune Regioni, inoltre, tenuto conto che il Fondo Nazionale Trasporti copre non più del 55% della spesa annuale totale del trasporto pubblico locale delle Regioni a statuto ordinario, tale previsione ha determinato un obbligo di coprire le spese per le corse soppresse a seguito dei vari DPCM, per un importo maggiore rispetto a quello dovuto da contratto.

Infatti, premesso che i gestori hanno dovuto affrontare una situazione oggettivamente imprevedibile, adeguando i servizi di conseguenza e premesso che l'equilibrio dei contratti di servizio è oggettivamente stravolto per i motivi su esposti, ai quali si aggiungono gli eventuali contributi statali alle aziende per spese di personale, sanificazione ecc, e che quindi si è ritenuto doveroso riconoscere il giusto compenso per le attività svolte nel rispetto delle norme vigenti (in particolare il Reg 1370/2007) e dei contratti siglati, resta il fatto che il compenso di questo periodo di emergenza difficilmente potrà essere gestito attraverso le forme previste nei contratti, che prevedono in genere la verifica a consuntivo dei servizi realmente svolti.

Ciò per vari motivi: in particolare, le previsioni dei ricavi nei PEF (o nei bandi di gara) non sono più veritiere, in quanto hanno subito un decremento netto nei mesi di marzo-aprile e hanno continuato a decrescere nei mesi successivi: di conseguenza, anche il valore del corrispettivo contrattuale (costi-ricavi+utile) non è più rappresentativo né lo sarà potenzialmente nei prossimi mesi stanti i provvedimenti adottati e che si prevede saranno assunti a tutela della salute pubblica. Probabilmente solo attraverso il riequilibrio sarà possibile riconoscere il giusto compenso al gestore con una valutazione ad hoc dei costi sostenuti per l'emergenza, al netto dei contributi statali a favore delle aziende (es. cassa integrazione, malattia alla quale viene equiparata l'eventuale quarantena ecc.), dei mancati ricavi ma anche dei costi cessanti per riduzione dell'offerta.

Quindi, il problema fondamentale sarà l'attribuzione del rischio, visto che molti gestori non intendono attribuirsi responsabilità di mancati ricavi causati dall'emergenza sanitaria, non essendo causa ad essi imputabile. In tal caso, al fine di salvaguardare i bilanci regionali, due sono le soluzioni: copertura statale integrale dei mancati ricavi oppure, qualora ciò non fosse possibile, una norma che disponga quale sia la **condivisione del rischio** da parte dei gestori, da applicarsi in sede di verifica ai sensi dell'art. 4 del Regolamento UE n. 1370/2007 (ad esempio attraverso l'annullamento del margine di ragionevole utile, come già precedentemente suggerito dalle Regioni).

In questo contesto si inserisce la questione, collegata all'obbligo di **rimborso**, ex art. 215 DL Rilancio, dei **titoli di viaggio** (biglietti singoli e abbonamenti) già acquistati e non utilizzati a causa dei provvedimenti governativi e regionali di limitazione della circolazione delle persone. La norma, imponendo l'obbligo di rimborso a prescindere dalla disponibilità di risorse o meno nel Fondo straordinario ex art. 200, avrà ovviamente una ricaduta sui rapporti tra azienda ed ente affidante, nell'ambito della tematica più ampia dei mancati ricavi.

## SITUAZIONE ATTUALE

Le Regioni e PA, insieme alle altre amministrazioni interessate, stanno lavorando sulla definizione dei costi e ricavi ai fini dell'attribuzione definitiva delle risorse ex art. 200 DL n. 34/2020, che deve evitare le cd. sovracompenzazioni in violazione della normativa europea.

Riguardo i rimborsi titoli di viaggio, il tema si è riproposto in questi ultimi giorni, a fronte delle richieste da parte di molte aziende di trasporto (ferro e gomma) di assicurare la copertura dei rimborsi dovuti a seguito delle ulteriori misure di contenimento per l'emergenza Covid di cui al DPCM 3/11/2020.

In realtà, se già il citato art. 215 rivestiva profili di incertezza in ordine sia all'ambito soggettivo ed oggettivo di applicazione, sia all'arco temporale di riferimento delimitato dai decreti-legge n. 6 e 19 del 2020, tanto che ogni Regione e Provincia ha dovuto fornire indicazioni alle proprie aziende con conseguente applicazione disomogenea sul territorio nazionale (ad eccezione del rimborso dei titoli di viaggio con valenza sovraregionale), i dubbi sono ancora maggiori con riferimento all'attuale fase emergenziale.

Infatti, dal 4 maggio in poi, non è stato più registrato un divieto generalizzato di spostamento (anche nelle zone cd. rosse) e i servizi di trasporto pubblico locale e regionale sono stati regolarmente effettuati, consentendo all'utenza l'utilizzo dei propri titoli di viaggio anche per motivi non strettamente legati alle attività scolastiche o lavorative. Sarebbe utile, pertanto, un chiarimento sull'applicabilità del citato art. 215

alle restrizioni poste dal DPCM 3/11/20, anche in considerazione delle differenti fasce di appartenenza di tutte le Regioni (rossa, arancione e gialla), nonché della durata di permanenza della singola Regione nelle suddette fasce.

#### AD OGGI RESTANO IRRISOLTE LE SEGUENTI QUESTIONI:

- La dotazione del Fondo straordinario ex art. 200 DL Rilancio è stata incrementata di soli 200 milioni di euro (art. 22-ter, legge n. 176/20 di conversione del DL n. 149/2020), che possono essere utilizzati solo fino al 31 gennaio 2021. Nulla è previsto per i mancati introiti che certamente saranno registrati nel corso del 2021, a fronte della proroga al 30 aprile 2021, come si è detto nel paragrafo precedente, dell'obbligo di erogare alle aziende il corrispettivo dovuto senza applicazione di sanzioni e penalità in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate.
- ✓ La dotazione originaria del Fondo nazionale trasporti non è stata ancora reintegrata con i 58 milioni di euro, destinati alla copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni fiscali sugli abbonamenti TPL, né è stata adeguata alle reali esigenze (le regioni contribuiscono con risorse proprie aggiuntive fino a circa 6 mld di euro).
- ✓ Resta irrisolta la questione del mantenimento dell'equilibrio economico dei contratti di servizio e della salvaguardia dei bilanci regionali: sarebbe, pertanto, opportuno specificare in norma di legge che l'alterazione dell'equilibrio dei contratti non può ricadere interamente sui bilanci regionali.
- ✓ Permangono gli originari dubbi, ai quali si aggiungono le recenti perplessità in ordine alle modalità applicative della norma che impone l'obbligo di rimborso dei titoli di viaggio, che, peraltro, continua a non avere adeguata copertura finanziaria.

#### SITUAZIONE RISORSE ECONOMICHE

**Anno 2020:** stanziati e ripartiti in totale circa 830 milioni di euro.

Il decreto di anticipazione della seconda tranche di risorse (233,576 milioni), sul quale la Conferenza Unificata ha sancito l'intesa nella seduta del 17 dicembre 2020, non risulta ancora firmato dal Ministro dell'economia e finanze (anche se il MIT ha impegnato le relative risorse con DD n. 410 del 29 dicembre 2020).

**Anno 2021:** incremento di 200 milioni di euro dal 23 febbraio 2020 fino al 31 gennaio 2021.

Nella prossima Conferenza Unificata sarà sancita intesa sul decreto di riparto, già predisposto e concordato tecnicamente, del 50% delle risorse disponibili (100 milioni).

**ALLEGATO – STRALCIO DAL DOCUMENTO CONFERENZA REGIONI E PROVINCE  
AUTONOME 3 DICEMBRE 2020 SULLA RIORGANIZZAZIONE DEL TPL**

➤ **PROGRAMMARE IL TPL DURANTE E DOPO LA “SECONDA ONDATA”**

Come annunciato dal Ministro dei trasporti, il coefficiente massimo di riempimento resterà al 50% anche al termine della ‘seconda ondata’ dell’emergenza sanitaria in corso, mentre si prefigura un ritorno degli studenti in presenza al 100%.

In tali condizioni, come più volte evidenziato, CONDIZIONI PRELIMINARI E IMPRESCINDIBILI per una riorganizzazione del TPL sono:

- **riduzione della domanda di trasporto;**
- **adeguate risorse economiche,** sia per i mancati introiti tariffari registrati dalle aziende di trasporto, sia per i servizi cd. aggiuntivi.

A questo riguardo, si chiarisce e ribadisce quanto segue:

- ✓ il **sovraffollamento dei mezzi di trasporto** nelle fasce orarie di punta, denunciato da tutti i media e da alcuni attori istituzionali, nasce in gran parte dai seguenti fattori:
  - l’equivoco di fondo che ha portato a far coincidere il criterio del coefficiente massimo di riempimento mezzi (sia all’80, sia al 50% dei complessivi posti a sedere e in piedi) con la regola del distanziamento di un metro, circostanza che non può verificarsi su nessuna tipologia di mezzo, equivoco che ha alterato la percezione da parte dell’utenza del reale riempimento del mezzo;
  - nonostante quanto richiesto in più occasioni, tra le quali gli incontri tecnico-politici con il MIUR-MIT del 1°, 7 e 8 luglio, le decisioni sugli orari di ingresso e uscita sono state lasciate alla decisione dei singoli dirigenti scolastici e, in molti casi, le variazioni di tali orari da parte delle scuole non sono stati neanche comunicate alle Regioni o aziende di trasporto;
  - la continua evoluzione delle regole (all’inizio il metro di distanziamento, poi il fattore riempimento pari all’80%, attualmente al 50%) unita alla mutevolezza degli orari di lavoro (*smart working* al 100%, 50%, 70-75%) e delle scuole (orari di ingresso e uscita provvisori e definitivi, spesso diversi per ogni scuola) non consente una risposta immediata nell’organizzazione dei servizi da parte delle imprese: infatti, sono necessarie almeno 4 settimane di preavviso per poter definire i programmi di esercizio, che le aziende di trasporto devono, a loro volta, rendere operativi con turni di personale e mezzi;
- ✓ **tutte le Regioni e PA hanno attivato servizi aggiuntivi,** anche con rimodulazione dei propri programmi di esercizio, riducendo le linee a domanda debole e potenziando le linee maggiormente frequentate (principalmente utenza scolastica) e con utilizzo dei bus turistici laddove possibile, limitatamente alle risorse economiche nonché ai mezzi disponibili sul mercato (vedi punti successivi);
- ✓ **tutte le Regioni e PA hanno dovuto utilizzare, laddove possibile, risorse proprie per i servizi aggiuntivi,** visto che ad oggi non è stato ancora erogato nulla di quanto stanziato dal Governo per il solo 2020 nei vari decreti-legge e ripartito in alcuni decreti, ancora in fase di registrazione presso la Corte dei conti (decreto di riparto ed erogazione dei primi 150 milioni di euro a valere sulle risorse del DL n. 104/2020) o da sottoporre all’intesa della Conferenza (decreto di riparto ed erogazione degli ulteriori 150 milioni di euro a valere sulle citate risorse);
- ✓ la **possibilità di potenziare e incrementare i servizi non è illimitata** per i seguenti motivi:

- strutturali, ad es. limiti dell'infrastruttura ferroviaria, inadeguatezza degli autobus turistici per i servizi di trasporto urbano, tempi necessari per l'adeguamento del sistema ecc.;
- reperibilità sul mercato di mezzi, che si è rivelata essere non superiore al 20% dei mezzi pubblici (si ricorda che i bus turistici non sono idonei al trasporto urbano e suburbano): l'accordo del 31 agosto con il Governo di portare il coefficiente di riempimento massimo all'80% nasceva proprio da tale difficoltà;
- reperibilità sul mercato di personale non TPL: non è così facile trovare autisti di autobus, esperti e che diano le sufficienti garanzie di sicurezza;
- costi di mezzi e personale (le aziende di NCC chiedono, per percorsi brevi, tariffe chilometriche più alte rispetto a quelle standard).

### ➤ **Indicazioni operative**

Nel programmare l'offerta di trasporto pubblico (TPL e ferroviario), è essenziale tener conto dei seguenti fattori tecnici:

- a) bus, treni, metropolitane sono omologati per trasportare dalle 3 alle 6 persone al metro quadro, che rendono impossibile il rispetto del '*metro di distanza*;
- b) i flussi dei passeggeri sono prevalentemente concentrati in poche ore della giornata, con picchi di domanda nelle ore di "punta" del mattino e del tardo pomeriggio;
- c) vincoli tecnici (disponibilità di autisti e mezzi), di conformazione urbana e infrastrutturali (conformazione di città e strade), limitano la concreta possibilità di potenziare il trasporto pubblico, per poter soddisfare la domanda di trasporto;
- d) l'ulteriore riduzione della capacità di trasporto dei mezzi determina un ulteriore aumento del servizio necessario per soddisfare la domanda;
- e) ogni tentativo di governo della domanda 'a valle' (= SUL trasporto pubblico) impatta negativamente sulla gestione del trasporto, riducendone le performance: il controllo e il mantenimento dell'ordine pubblico, infatti, non è competenza delle imprese di trasporto, ma delle Forze dell'Ordine e i punti di accesso al trasporto (fermate, stazioni) sono troppo numerosi, capillari e privi di presidi/varchi automatici perché possa essere garantito il distanziamento di un metro;
- f) la **chiusura della porta anteriore** e il mantenimento dell'impossibilità di utilizzare i posti più prossimi all'autista (sia a sedere che in piedi), hanno comportato, oltre che un allungamento dei tempi di imbarco e discesa e le difficoltà di validazione dei titoli di viaggio, un'ulteriore diminuzione dello spazio disponibile a bordo mezzo e la conseguente concentrazione dei viaggiatori in uno spazio più ridotto.
- g) il sistema infrastrutturale non è in grado di fornire valide alternative al trasporto pubblico in termini di mobilità privata.

Inoltre, è essenziale tener conto delle differenze tra:

- **TPL extraurbano:** sistema condizionato dagli spostamenti degli studenti (picco nelle ore punta, frequenza e arco di servizio ridotto nella giornata, poco servizio al sabato). Per il potenziamento del servizio: possibile il ricorso a ribattute delle corse per tratte tipicamente lunghe, solo a condizione che l'orario scolastico sia strutturato non con una semplice differenziazione oraria degli ingressi ed uscite ma sul doppio turno (mattina e pomeriggio) e l'utilizzo di bus GT per servizi aggiuntivi;
- **TPL urbano:** sistema con offerta continua e fermate più capillari, con prevalente trasporto di persone in piedi, caratterizzato da flussi di lavoratori e studenti. Per il potenziamento/modifica del servizio: possibile modulare il servizio con continuità durante la giornata; bus GT poco adeguati, stante viabilità

centri urbani e tempi di fermata per salita/discesa. Vanno modificati gli orari di entrata e uscita delle scuole per correlarli ad un utilizzo dei servizi in una fascia oraria più ampia.

- **TPL suburbano:** sistema con caratteristiche intermedie tra TPL urbano e TPL extraurbano; collega aree metropolitane/grossi centri con i comuni di cintura e risulta in parte assimilabile al trasporto urbano
- **TPL metropolitana:** sistema di trasporto urbano, con frequenza continuativa e fermate capillari, con alta capacità di trasporto di persone in piedi (6 persone al mq). Per il potenziamento del servizio: impossibile il ricorso a bus GT;
- **Ferrovia:** sistema solo in parte legato alle esigenze degli spostamenti degli studenti, con offerta oraria rigida, vincolata anche alla capacità dell'infrastruttura. Per il potenziamento del servizio: possibile il ricorso a bus GT per servizi aggiuntivi solo per alcune tratte meno frequentate.

### ➤ **Proposte**

In considerazione di quanto sinora illustrato, si reitera la richiesta di **misure nazionali sinergiche**, che coinvolgano tutte le parti interessate, volte a ridurre in modo significativo i picchi di utilizzo del trasporto pubblico e i conseguenti sovraffollamenti dei mezzi e delle stazioni di accesso, sollecitando l'adozione di misure quali:

- ✓ differenziazione oraria e coordinata su base provinciale delle scuole, anche su doppi turni;
- ✓ almeno il 50% di didattica a distanza, almeno per le scuole del ciclo superiore;
- ✓ incentivazione dello *smart working* sia nel settore pubblico che privato;
- ✓ disporre di flussi settimanali di informazioni sull'affollamento del servizio per monitorare l'andamento dei trasporti e valutare il progressivo incremento delle quote di studenti in presenza;
- ✓ superamento della chiusura della porta anteriore e valutazione sull'utilizzo dei posti più prossimi all'autista;
- ✓ attuazione concreta del DM 27/03/1998, che prevedeva, oltre alla figura del *mobility manager* aziendale, l'introduzione di Piano dei Tempi delle città che sarebbe dovuto servire a fissare orari di apertura e chiusura di scuole, uffici, attività lavorative, il tutto da integrarsi con i piani degli spostamenti del MM, introducendo un approccio, rivolto al "governo della domanda di mobilità secondo le effettive esigenze";
- ✓ accelerare l'attivazione del *mobility manager* scolastico, figura rilanciata dalla legge n. 221/2015, recante "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*" che, tra l'altro, dava al Ministro dell'Istruzione il compito di predisporre delle linee guida, di fatto mai elaborate.

Riguardo le **attività scolastiche**, in particolare, si ribadisce che:

- ✓ lo scaglionamento degli orari può essere utile in ambienti metropolitani o in contesti in cui vi sia un'offerta cadenzata con una frequenza medio alta, mentre in alcune relazioni extraurbane, soprattutto delle aree interne o a domanda debole, tali soluzioni sono controproducenti e obbligano ad una replicazione dei servizi, senza averne reale esigenza in relazione al sovraffollamento;
- ✓ le soluzioni per intervenire sulla domanda restano il mantenimento di una didattica digitale integrata a rotazione al 50% o, al limite una didattica organizzata su due turni: mattina e pomeriggio;
- ✓ qualunque decisione deve essere precisa e univoca e non essere rimessa all'interpretazione o alla decisione dei singoli dirigenti scolastici, lasciando nuovamente gli operatori dei trasporti dipendenti dalle singole scelte degli istituti, spesso neanche comunicate.

**Nel breve periodo, non c'è potenziamento dell'offerta che possa reggere, con una capacità di carico al 50%, un ritorno di una didattica in presenza al 100% senza controllo della domanda di trasporto.**