



AUDIZIONE PER IX COMMISSIONE TRASPORTI

4 AGOSTO 2021



Stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria

ASSTRA - Associazione Trasporti - è l'associazione nazionale **maggiormente rappresentativa** delle imprese di **trasporto pubblico locale** in Italia. Aderiscono ad **ASSTRA** le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, le ferrovie locali nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

I NUMERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Operatori: circa **930**

Passeggeri trasportati: **5,4** miliardi l'anno

Km percorsi: circa **1,9** miliardi di vetture-km
oltre **220** milioni di treni-km

Addetti: **124.000**

Fatturato: circa **12** miliardi di euro/anno



Sommario

Inquadramento generale dei danni relativi al Covid	2
L'importanza dei tavoli prefettizi in vista della riapertura delle scuole	3
Le azioni delle imprese TPL per garantire la sicurezza degli utenti e dei lavoratori.	4
Le esigenze di mantenimento dei protocolli di sicurezza	5
Le opportunità e i limiti dei servizi aggiuntivi di TPL	5
Necessità di revisione delle misure anti contagio per il TPL (protocolli e linee guida)	6
Salvezza corrispettivi	7

Inquadramento generale dei danni relativi al Covid

Il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) registrava in epoca **ante Covid-19** circa **16 milioni di viaggi al giorno (più di 5 miliardi all'anno)** per mezzo di autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, ferrovie e navigazione lagunare e lacuale, producendo un **fatturato complessivo annuo di 12 miliardi di euro** ed impiegando **oltre 124.000 addetti**.

L'emergenza epidemiologica legata al Covid-19 ha avuto nel 2020 e continua ad avere un significativo impatto negativo sul comparto.

Le indagini svolte dall'Ufficio studi di Asstra presso gli operatori del trasporto pubblico locale¹ hanno evidenziato che nel **2020** la riduzione % media della domanda, nel periodo marzo-dicembre, è stata pari al **68 %**, con una perdita media di passeggeri al giorno pari a **10,9 milioni**.

Si stima che le minori entrate per vendita titoli di viaggio per il 2020 siano complessivamente circa **2,2 mld di euro², comprensivi degli importi** rimborsati agli utenti in caso di mancata utilizzazione dei titoli di viaggio e degli abbonamenti durante il *lockdown*, **ai sensi dell'articolo 215 del DL n.34/2020**. Occorre evidenziare che le previsioni sui minori introiti per ricavi da traffico non tengono conto **dell'incremento atteso dei livelli dell'evasione tariffaria** generato dalla crisi economico-finanziaria del Paese, e dalla sospensione, in alcune Regioni, del controllo a bordo dei titoli di viaggio

¹ *Stime Ufficio studi di Asstra sulla base di indagini interne (sia telefoniche che mediante questionario) condotte presso un campione rappresentativo di Aziende che svolgono servizio di Tpl tradizionale e ferroviario, in ambito urbano/extraurbano, in città di piccole medie e grandi dimensioni (comprese diverse città metropolitane).*

² *Stime sulla base dei dati certificati, disponibili sulla banca data dell'Osservatorio sulle politiche del TPL per Regione e Provincia autonoma, riferiti all'esercizio 2018.*

secondo quanto previsto dalle misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica introdotte dai decreti governativi.

Per il **2021**, non si registrano segnali di ripresa della domanda: il livello si attesta su valori ridotti di circa il **50%** rispetto alle condizioni pre Covid-19, con una perdita media di passeggeri al giorno pari a **8 milioni** e **minori entrate per vendita titoli di viaggio stimabili in 2 miliardi di euro**.

I numeri risultano così rilevanti in quanto fin da marzo 2020, ovverosia dalle prime fasi dell'emergenza sanitaria, gli operatori del Tpl hanno assicurato il diritto alla mobilità a milioni di studenti e lavoratori ogni giorno attraverso lo svolgimento **dei servizi essenziali di interesse economico generale** anche in presenza dei notevoli cali della frequentazione del servizio.

Ad ogni buon conto, si evidenzia che il Governo ha garantito un importante sostegno pubblico che ha consentito di compensare gli effetti negativi del Covid per l'annualità 2020 e si auspica che anche per 2021 verrà garantito un flusso di risorse pubbliche tale da consentire il ristoro delle perdite subite. L'ammontare delle risorse stanziato sul "fondo indennizzo ricavi" e attualmente destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari conseguente all'emergenza epidemiologica Covid-19 è pari complessivamente ad oltre 1.837 milioni di euro.

I mancati incassi da biglietti conseguenti alla riduzione dei livelli della **domanda** di trasporto hanno generato **problemi di liquidità** anche per quelle aziende che in periodo pre-covid si caratterizzavano per performance finanziarie soddisfacenti.

Ad acuire le suddette difficoltà concorrono altresì sia i **ritardi**, in alcuni casi pluriennali, nei processi approvativi dei decreti attuativi e delle relative determinazioni di **pagamento delle contribuzioni pubbliche**, e dalle amministrazioni centrali alle Regioni e dalle Regioni/Enti di governo alle imprese di settore, atteso che **attualmente sono stati erogati ai soggetti beneficiari a titolo di compensazione per mancati ricavi circa 791 milioni di euro dei 1.837 milioni di euro stanziati con le richiamate leggi di autorizzazione di spesa.**

L'importanza dei tavoli prefettizi in vista della riapertura delle scuole

In vista della ripartenza a settembre dell'anno scolastico 2021/2022 e alla luce degli scenari incerti generati dalla diffusione delle varianti virali, occorre **procedere tempestivamente alla ripresa generalizzata dell'attività dei Tavoli prefettizi istituiti con i decreti di urgenza.**

Occorre consentire la definizione, con congruo anticipo, di regole chiare e specifiche per i vari settori e territori per una gestione ottimale delle criticità generate dalle restrizioni per il contrasto alla pandemia introdotte dai Decreti, con particolare riferimento alla complessa pianificazione e programmazione dei servizi per l'utenza scolastica.

Soltanto un adeguato e costante flusso di informazioni fra tutti i soggetti coinvolti potrà garantire la necessaria strutturalità alla programmazione e pianificazione dei servizi affinché si verifichi una resa ottimale del servizio di trasporto pubblico locale.

Le azioni delle imprese TPL per garantire la sicurezza degli utenti e dei lavoratori

In conformità alle prescrizioni e linee guida nazionali, le imprese di trasporto pubblico locale e regionale sono state impegnate fin dall'inizio della pandemia nell'assicurare ai passeggeri standard di igiene e sanificazione molto elevati. **Infatti, le stesse svolgono quotidianamente attività di disinfezione con impiego di soluzioni sempre più performanti contro il contrasto al virus, garantendo in tal modo la sicurezza dei mezzi, spazi e locali sia per gli utenti che per i lavoratori.** A bordo dei mezzi di trasporto sono a disposizione soluzioni idroalcoliche per i passeggeri e vi è un'intensificazione delle informazioni agli utenti attraverso apposita segnaletica. Inoltre, le cabine dei conducenti presentano dei livelli di protezione molto elevati, raggiunti attraverso specifiche soluzioni di separazione.

A tal proposito vale la pena segnalare che le indagini svolte dai NAS ad aprile 2021 per verificare la corretta applicazione delle misure di contenimento epidemico nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico hanno evidenziato una notevole sicurezza dei mezzi di trasporto pubblico in relazione ai rischi di contagio. **Solo una piccola percentuale pari al 4% (32 casi) su un totale di 756 tamponi effettuati ha rivelato la presenza di materiale genetico riconducibile al virus sui mezzi di trasporto.**

Anche recenti indagini dell'ATS di Milano hanno confermato che non si è rilevata alcuna correlazione fra l'utilizzo del trasporto pubblico ed il rischio di contagio del virus; tale studio risulta in linea con le conclusioni circa la sicurezza del mezzo di trasporto pubblico che autorevoli studi scientifici nazionali ed internazionali avevano già delineato durante le prime fasi dell'emergenza epidemiologica.



Le esigenze di mantenimento dei protocolli di sicurezza

Attualmente il limite al riempimento dei mezzi di trasporto è fissato al 50% nelle zone gialle, arancioni e rosse e all'80% nelle zone bianche. Al fine di evitare situazioni di affollamento nelle ore di punta nel caso in cui la didattica in presenza dovesse raggiungere il 100%, si propone di confermare **all'80% la capacità dei mezzi di trasporto e di estenderla su tutto il territorio nazionale, indipendentemente dalla collocazione dei territori nelle varie aree di rischio, al fine di consentire il necessario equilibrio tra la completa riapertura delle scuole e la capacità di carico dei mezzi pubblici e di garantire una maggiore stabilità per la programmazione e la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale.**

È opportuno evidenziare che a livello europeo, come dimostra un'analisi di confronto tra i principali Paesi europei sviluppata da ASSTRA (cfr. allegato), non sono stati posti limiti di capienza dei mezzi e la responsabilità del distanziamento rimane in capo agli utenti. In particolare, si segnala l'esperienza tedesca, per la quale l'obbligo della mascherina è una misura alternativa rispetto al distanziamento e la tipologia di mascherina varia in funzione del numero dei contagi ogni 100.000 abitanti; inferiore ai 100 contagi per settimana obbligo di mascherina chirurgica, superiore ai 100 contagi obbligo di FFP2, KN95 o N95.

Le opportunità e i limiti dei servizi aggiuntivi di TPL

Con la riapertura delle attività didattiche ad inizio anno scolastico 2019/2020 l'incremento della domanda è stato gestito anche grazie al **ricorso ai servizi aggiuntivi** che hanno consentito di rafforzare il servizio per le tratte sottoposte a maggiore intensità di domanda, compatibilmente con il vincolo del limite della capienza massima dei mezzi

Tuttavia, occorre evidenziare che in alcuni casi esiste un limite alla quantità di servizi che è possibile integrare, considerando la saturazione e la congestione dell'infrastruttura stradale o dei piazzali delle scuole nelle ore di punta.

Inoltre, i servizi aggiuntivi sono svolti con mezzi che molto spesso per caratteristiche non si prestano pienamente al servizio urbano; in determinati casi, i mezzi utilizzati, essendo autobus Gran Turismo, consentono di trasportare un numero inferiore di passeggeri rispetto alla capacità dei mezzi abitualmente impiegati per il servizio, offrendo, ad esempio, soltanto dai 25 ai 30 posti disponibili con un limite al 50% della capienza.



Le soluzioni legate ai servizi aggiuntivi non sono, inoltre, direttamente praticabili per i sistemi a impianti fissi, dove la rigidità infrastrutturale e la mancanza di disponibilità di nuovi mezzi non consente di incrementare materialmente il servizio.

Risulta altresì difficile indirizzare l'utenza negli orari di punta verso l'utilizzo di un mezzo su gomma che viaggia su linee parallele a quelle di un servizio ferroviario/metropolitano, in quanto molto spesso meno competitivo in termini di velocità commerciale, vista l'assenza di adeguati corridoi di mobilità e l'elevato numero di autovetture private in strada.

Necessità di revisione delle misure anti contagio per il TPL (protocolli e linee guida)

Il *Protocollo condiviso per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica* di cui (allegato 14 DPCM 2 marzo 2021) e le *Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico* di cui (allegato 15 DPCM 2 marzo 2021), ad oggi ancora in vigore in virtù della proroga, ad opera dell'articolo 12, comma 2, del DL 105 del 23 luglio u.s., delle disposizioni contenute nel DPCM 2 marzo 2021 sono stati redatti nel mese di aprile 2020, in una delle fasi iniziali dell'emergenza epidemiologica, allorquando il Paese stava uscendo gradualmente dalla fase di lockdown. Oggi, a distanza di più di un anno dall'emanazione dei documenti sopra citati, in considerazione di una situazione sanitaria profondamente diversa da quella iniziale che vede, grazie ad un'imponente campagna vaccinale, complessivamente un'evoluzione in senso positivo nonostante la diffusione delle varianti, **occorre ripensare le misure per il settore dei trasporti al fine di adeguarle e adattare alla nuova situazione epidemiologica e alle evidenze scientifiche maturate dall'esperienza.**

Fermo restando quanto detto in precedenza sul coefficiente di riempimento dei mezzi, **occorre ribadire la necessità che l'utilizzo dei mezzi di trasporto debba continuare ad essere consentito esclusivamente e chiaramente a condizione che i passeggeri siano dotati di adeguati dispositivi di protezione individuale e, in particolare, di mascherine.**

Occorre, inoltre, superare alcune limitazioni che non hanno più ragion d'essere in un mutato quadro epidemiologico e che rischiano esclusivamente di incoraggiare e radicare il fenomeno dell'evasione/elusione tariffaria. Ci si riferisce, in particolare, alle misure che introducono **sospensioni e limitazioni alle attività di vendita dei titoli di**



viaggio a bordo. Misure che vanno completamente rimosse consentendo, in tal modo, il ripristino totale e senza necessità di autorizzazione delle attività suddette.

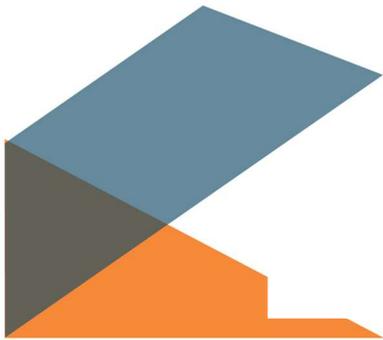
In merito ai **controlli a bordo**, anche al fine di evitare il rischio dell'incremento dei tassi di evasione tariffaria, è necessario che l'Autorità territoriale, qualora non avesse già provveduto, ripristini la possibilità di consentire il controllo a bordo dei titoli di viaggio.

È, altresì, opportuno **rimuovere il divieto di salita/discesa dal mezzo pubblico dalla porta anteriore.** Tale misura non risulta più coerente con le disposizioni sul distanziamento sociale stabilite per la ripresa delle attività produttive.

Salvezza corrispettivi

Il comma 4 bis dell'articolo 92 del DL Cura Italia prevede che i committenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale non possano procedere a decurtazioni di corrispettivo o applicazioni di sanzioni e penali in ragione delle minori percorrenze realizzate "a decorrere dal 23 febbraio 2020 fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 31 luglio 2021", anche laddove vi siano delle clausole negoziali che lo consentano.

Il perdurare dell'emergenza Covid-19 e le conseguenti disposizioni volte al contenimento del contagio introdotte con decretazione d'urgenza rendono necessario **consentire che la norma trovi applicazione sino alla data in cui cesseranno le misure restrittive della mobilità.** Misure queste che, presumibilmente, anche in considerazione della diffusione delle nuove varianti di SARS-CoV-2, non cesseranno di produrre effetti nei prossimi mesi. Ciò coerentemente con la proroga dello stato di emergenza al 31 dicembre 2021 stabilita con il DL 105 del 23 luglio u.s..



ANALISI DI BENCHMARK

AGOSTO 2021



MISURE ANTICOVID PER TRASPORTO PUBBLICO IN EUROPA

ASSTRA - Associazione Trasporti - è l'associazione nazionale **maggiormente rappresentativa** delle imprese di **trasporto pubblico locale** in Italia. Aderiscono ad **ASSTRA** le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, le ferrovie locali nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

I NUMERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Operatori: circa **930**

Passeggeri trasportati: **5,4** miliardi l'anno

Km percorsi: circa **1,9** miliardi di vetture-km
oltre **220** milioni di treni-km

Addetti: **124.000**

Fatturato: circa **12** miliardi di euro/anno



MISURE ANTICOVID PER TRASPORTO PUBBLICO IN EUROPA.

Si riportano di seguito le principali misure adottate dai principali Paesi europei per contrastare l'epidemia COVID-19 sui mezzi di trasporto pubblico.

FRANCIA

A seguito del discorso presidenziale del 12 luglio 2021 relativo all'introduzione di nuove restrizioni dirette a contrastare l'emergenza sanitaria da Covid – 19, gli operatori del trasporto pubblico locale hanno confermato alcune misure di prevenzione tra cui:

- Obbligo dell'uso della mascherina per gli operatori e per i passeggeri a partire dagli 11 anni di età;
- Il rispetto del distanziamento è in capo agli utenti del trasporto e non vi sono limitazioni alla capienza imposte per legge;
- Su tram e autobus con più porte è vietato utilizzare la porta davanti se non è possibile mantenere una distanza di 1 metro dall'autista con rispetto del distanziamento sociale.
- Disinfezione giornaliera dei veicoli;
- Supporto al distanziamento fisico con segnaletica a terra nei veicoli, alle fermate e negli uffici commerciali;
- Mobilitazione delle squadre a sostegno del rispetto dell'uso della mascherina obbligatoria da parte dei passeggeri;
- Protezione dei conduttori da una parete divisoria;
- Sviluppo del pagamento contactless per i biglietti di trasporto tramite cellulare, carta di credito, terminali o agenzie;
- Fornitura di gel idroalcolico a bordo dei mezzi;
- Gestione dei flussi nei veicoli per favorire il distanziamento;

GERMANIA

In Germania non sono state previste limitazioni con riguardo alla capienza dei mezzi pubblici in relazione al numero di passeggeri. Inoltre, con l'ultima modifica del "Infektionsschutzgesetz" (legge anti-covid) del 22 aprile 2021 sono state introdotte le seguenti misure:

- Per le Zone con un numero di contagi superiore a 100 su 100.000 abitanti rilevati in 7 giorni è stato introdotto l'obbligo di indossare a bordo dei mezzi la mascherina FFP2, KN95 o N95;

- Per le Zone con un numero di contagi minore a 100 su 100.000 abitanti rilevati in 7 giorni è stato introdotto l'obbligo di indossare a bordo dei mezzi la mascherina chirurgica;

E' inoltre utile segnalare che in Germania, indossare la mascherina è considerato una misura alternativa rispetto al distanziamento.

Gli operatori del TPL hanno, inoltre, rinforzato le misure volontarie di sanificazione dei mezzi, ed in particolare:

- Sanificazione quotidiana degli interni (stazioni e mezzi);
- Pulizia esterna degli autobus circa due volte alla settimana;
- Pulizia esterna di treni, metro e tram circa ogni 2-3 settimane;
- Dotazione di un maggior numero di mezzi con area condizionata e areazione dei mezzi non dotati di area condizionata, in quanto in Germania il ricambio d'area garantito dagli impianti di condizionamento è considerato superiore a quello che si ottiene con l'apertura di finestre e porte;
- Separatori plexiglas a tutela degli autisti;
- Dosatori di gel igienizzanti nelle stazioni e a bordo dei mezzi;
- Apertura automatica delle porte senza necessità per il passeggero di toccare eventuali pulsanti;
- Adeguamento dell'offerta di servizio;
- Aumento delle informazioni per gli utenti in merito alle misure anti-Covid adottate dagli operatori;
- Incentivazione dei pagamenti tramite contactless;
- Sperimentazione di nuove modalità di disinfezione dei mezzi con la pulizia con In alcuni casi raggi ultravioletti e rivestimenti anti-virus per le superfici.

SPAGNA

Sul sito Web del Ministero dei Trasporti spagnolo sono individuate alcune misure indirizzate sia agli operatori del trasporto pubblico che ai passeggeri al fine di contenere la pandemia Covid-19, ed in particolare:

- Non è possibile utilizzare i mezzi di trasporto pubblico in caso di contagio da Covid-19 anche solo all'interno del nucleo familiare;
- Evitare di viaggiare se non è strettamente necessario e pianificare il viaggio per tempo;
- Favorire le modalità di lavoro a distanza;
- Sono incentivati gli spostamenti con le modalità di trasporto individuale come le biciclette;

- Evitare l'orario di punta ove possibile;
- Favorire i pagamenti tramite Contactless;
- Indossare una mascherina sia all'interno dei veicoli che nelle stazioni, alle fermate e nei corridoi.
- Evitare, per quanto possibile di parlare con altri utenti o al telefono.
- Mantenere il distanziamento sociale alle fermate degli autobus, sulle banchine e all'interno dei mezzi e disporsi in fila indiana sulle scale mobili evitando di prendere gli ascensori.
- Rimanere in stazione il minor tempo possibile.

UK

Il 19 luglio 2021 il Governo britannico ha eliminato gran parte delle restrizioni dirette a contenere la pandemia da Covid-19, ed in particolare:

- Le misure relative al distanziamento sociale e le restrizioni sui raduni;
- L'obbligo di legge di indossare la mascherina in determinati ambienti, compresi i mezzi di trasporto pubblici;

Inoltre, è stata prevista la riapertura dei locali notturni. Tuttavia, alcune misure sono state fortemente raccomandate dal Governo britannico come indossare la mascherina in alcune circostanze soprattutto nei luoghi chiusi ed affollati. Nonostante ciò è utile rilevare che in determinati ambienti come negozi, ristoranti e mezzi di trasporto pubblico, è ancora richiesto ai cittadini di indossare la mascherina e rispettare il distanziamento sociale.

Infatti, gran parte degli operatori del settore del trasporto pubblico richiedono ai passeggeri di mantenere in distanziamento sociale ed indossare la mascherina per poter salire a bordo dei mezzi, nonostante delle difficoltà a seguito della mancanza di un obbligo di legge in tal senso.

Inoltre, a livello politico è ancora in corso il dibattito in merito al Green Pass obbligatorio per poter accedere a determinati ambienti.