

## CAMERA DEI DEPUTATI

### IX COMMISSIONE

(Trasporti, Poste, e Telecomunicazioni)

#### Audizione di Sistema Trasporti sullo stato del Trasporto Pubblico Locale

Roma 04/08/2021

### EMERGENZA COVID 19

## LA QUESTIONE DEL SUPPORTO AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA E DEI SERVIZI DEDICATI AGLI STUDENTI CASA/SCUOLA: OCCORRONO MAGGIORE TRASPARENZA ED INCLUSIONE

### Presentazione

Sistema Trasporti (ex FAI Trasporto Persone), 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 dei provvedimenti e nei processi decisionali allo scopo di migliorare l'efficienza del settore ed evitare le criticità che andremo ad esporre sinteticamente nella presente.

### Cabina di regia nazionale: si è presa la giusta direzione

La Confederazione scrivente è stata sicuramente la prima a suggerire il supporto al TPL attraverso le aziende NCC al fine di limitare gli assembramenti e consentire il ritorno ad una vita accettabile, sia sotto l'aspetto sociale che economico/produttivo. I difetti strutturali del supporto al TPL in essere e prorogato, sono sostanzialmente tre e sono quelli da noi anticipati davanti a codesta illustre commissione lo scorso 12 gennaio.

**Il primo**, ovvero la mancanza di una regia nazionale, sembra essere stato riconosciuto ed in via di risoluzione. In cima al coordinamento assegnato alle prefetture per l'organizzazione del servizio di supporto al TPL dal DPCM del 3/12/20, è indispensabile la presenza dello Stato che fissi una linea omogenea su tutto il territorio. Occorre introdurre quanto prima linee guida volte a fissare un minimo di regole di ingaggio. Tale mancanza, come avevamo facilmente annunciato, ha generato situazioni confuse quanto alla scelta di avvalersi o meno del supporto, alla scelta degli operatori economici da ingaggiare e perfino dei compensi. Una mancanza che lascia alle agenzie TPL e privati concessionari una eccessiva discrezionalità, per sua natura nemica della trasparenza, che può favorire sospetti di clientelismo. ***“Perché in alcune province si è fatto largo ricorso al supporto coinvolgendo tutte le aziende private e in altre un uso scarsissimo o pari a zero?” “Perché l'azienda X è stata ingaggiata con un numero di veicoli a due cifre e l'azienda Y è stata totalmente ignorata dopo aver partecipato a più manifestazioni di interesse?”*** Domande e sospetti che potrebbero essere disinnescati grazie a un minimo di regole chiare ed omogenee dettate da una cabina di regia nazionale.

## Sull'importanza dei servizi dedicati casa/scuola

Anche quello che, secondo noi, è stato il **secondo** errore strutturale sembra in via di risoluzione, ovvero la mancanza di servizi dedicati. La misura del solo supporto, una semplice aggiunta di autobus privati su linee del trasporto pubblico, non poteva essere sufficiente a raggiungere l'obiettivo di un servizio sicuro poiché sostanzialmente privo di controlli e tracciamento nonché viziato dalle criticità evidenziate al punto precedente. Che il tracciamento possa essere un'arma decisiva per il superamento della crisi è dimostrato dal dibattito sul Green Pass di questi giorni ed è un peccato che non sia stata utilizzata fin qui nei trasporti in luogo di altre misure rivelatesi inefficaci.

Come già evidenziato nelle precedenti audizioni e rilanciato da diversi organi di stampa, i servizi dedicati sono indispensabili per una definitiva ripartenza e siamo lieti di aver appreso dal Ministro Giovannini (question time 21/07/21) dello stanziamento di 150 milioni di euro a tale scopo.

Perché la misura si riveli efficace bisogna prevedere la possibilità di trasporti ripetitivi: gli stessi studenti che salgono sugli stessi autobus o autoveicoli (o della stessa azienda). In questo modo sapremmo dove risiedono, chi ha viaggiato con chi e potremmo intervenire in caso di positività prima che si sviluppi un focolaio. Sarebbe auspicabile poter controllare la sussistenza della certificazione laddove prevista e perché no, poter eseguire in alternativa tamponi salivari qualora non si optasse per l'obbligo vaccinale.

Dal punto di vista normativo ci permettiamo di suggerire lo strumento dell'affidamento diretto (come previsto dal DL semplificazioni) da parte degli istituti scolastici alle aziende con preferenza per quelle di prossimità, non già per ragioni di campanilismo, ma per ovvi plus di conoscenza del territorio e flessibilità, nonché di facilità di collaborazione con gli istituti.

Trasportare gruppi precostituiti controllando che vi siano i requisiti necessari anche prima della partenza del veicolo è ciò costituisce la nostra esperienza, il cosiddetto know how. Esperienza che mettiamo fin da subito a disposizione delle istituzioni perché si avvii quanto prima la programmazione dei servizi dedicati.

## Sul mancato coinvolgimento delle organizzazioni NCC. Occorre tavolo permanente

Il **terzo** errore strutturale è stato quello di rinunciare all'apporto della categoria NCC in termini di proposte, idee, competenze e sinergie. Le istituzioni hanno assunto il ruolo di "clienti" e le imprese NCC quello di "fornitori" di nuovi servizi richiesti.

A nostro avviso, che sia stato un errore è evidente ed è dimostrato dall'adozione di alcune delle misure proposte dal comparto, in particolare da questa confederazione, anche se molti mesi dopo la pubblicazione.

Dunque è improrogabile la creazione di un tavolo permanente sul trasporto e sul turismo che veda la presenza di tutti gli attori istituzionali, tra i quali le organizzazioni realmente rappresentative del settore dell'NCC e del trasporto non di linea. Un organismo capace di individuare i necessari interventi e determinarne l'efficacia.

Il PNRR allo stato attuale non contiene risorse destinate al Trasporto Pubblico Non di Linea. Questa è una delle conseguenze della mancata interlocuzione e sinergia. Non solo a danno delle imprese esercenti, ma anche e soprattutto del Paese visto il ruolo fondamentale del comparto nella ripartenza e sviluppo del turismo nonché della mobilità nel suo complesso.

## Altre proposte per alleggerire il Trasporto Pubblico Locale

In tutto il mondo, durante tutta questa emergenza, si è cercato di alleggerire il trasporto pubblico locale con interventi che favorissero il trasporto privato, sia con l'utilizzo di veicoli di proprietà che con l'incentivazione ai servizi NCC/Taxi.

E' nostra opinione che anche l'Italia dovrebbe virare velocemente in questa direzione e dunque riproponiamo in questa sede alcune misure che garantirebbero maggior sicurezza nei trasporti senza compromettere la ripresa in corso, anzi, rafforzandola:

- **Servizi dedicati alle imprese:** attraverso incentivi fiscali e/o defiscalizzazioni, le imprese private potrebbero dotarsi di navette per il trasporto dei propri dipendenti. Anche qui avremmo gli stessi plus salvifici del servizio dedicato agli studenti, ovvero tracciamento, controllo certificazione e possibilità di effettuare tamponi salivari.
- **Sospensione ticket turistici per NCC:** per agevolare la ripresa del turismo dando una boccata d'ossigeno sia alle imprese che all'utenza, occorre sospendere la tassa comunale sempre più onerosa e popolare ovunque ci sia un modo di riscuoterla. Questo incentiverebbe la modalità del turismo per gruppi precostituiti e dunque, anche in queste situazioni che spostano migliaia di persone provenienti da tutto il mondo, avremmo l'opportunità di tracciare, controllare e tamponare. Un rassicurante messaggio di turismo in sicurezza che aumenterebbe le presenze nel nostro Paese in un momento di difficoltà.
- **Corridoio turistico sicuro:** sempre attraverso le leve della fiscalità e/o dei bonus, sarebbe opportuno creare uno standard molto alto di sicurezza che preveda sanificazioni accurate, controlli costanti e interventi tempestivi in tutto il percorso intrapreso dai turisti. Dall'arrivo in aeroporto (o stazione) all'accompagnamento in hotel/case di villeggiatura, ristoranti, musei ecc. ecc. Una collaborazione tra tutti gli attori coinvolti a vario titolo nel turismo al fine di creare una sorta di certificazione covid free di sicura attrattività per il turismo interno e l'incoming.

## Nota a margine: occorre colmare il gap di tutele tra aziende di linea e non di linea

La collaborazione del nostro comparto in tutte queste attività che consentano al Paese l'uscita dalla crisi è totale ed incondizionata, perlomeno per le imprese che rappresentiamo. Vi sono però difficoltà oggettive che rischiano di compromettere la competitività delle aziende e di conseguenza la disponibilità dei veicoli e del personale. Il PNRR (in aggiunta a quanto si fa abitualmente sia in ambito statale che regionale) prevede risorse ingenti per la sostituzione dei veicoli legati al TPL, ma non ci sono risorse per Ncc e Bus turistici. Vi è stata poi un'ulteriore tutela in termini di fondi ad hoc per compensare la mancata vendita dei biglietti, pari al 35% dei ricavi, oltre alla consueta copertura a carico delle casse pubbliche del restante 65%. Un meccanismo che ha di fatto quasi azzerato le perdite, ma solo per le aziende (pubbliche e private) che esercitano TPL. Se a questa situazione si aggiungono altre agevolazioni esclusive quali l'esonero dal pagamento delle accise sul carburante e dei ticket d'ingresso nelle città e soprattutto la possibilità di esercitare anche l'attività turistica, ne emerge un quadro in cui delle aziende tutelate (per l'attività di TPL) assumono un indebito vantaggio competitivo che possono spendere nell'attività turistica.

Pertanto sono necessarie e urgenti misure di compensazione volte alla permanenza sul mercato di quelle aziende esclusivamente turistiche che in questo momento si trovano in difficoltà anche nella ricerca del personale. La pandemia ha dirottato parte del personale che ha scelto settori non toccati dalla crisi (ad es. il trasporto merci) in luogo della cassa integrazione. E' di tutta evidenza la difficoltà di reperire nuovo personale anche in relazione ai costi per l'ottenimento delle certificazioni necessarie che si aggira attorno ai 2000 euro a persona. Dunque sono urgenti interventi legislativi a garanzia della



pluralità di offerta in ambito di trasporto pubblico, giacché altrimenti, il pericolo è quello di ritrovarsi con veicoli vetusti e senza personale. Sarebbe l'anticamera di scenari industriali apocalittici con conseguenze ben peggiori nel medio termine.

### **Sempre pronti 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 nell'integrare il servizio NCC a supporto del TPL, si sia sbagliato a non includere la nostra competenza, il nostro know how e le nostre strutture nella programmazione. Sarebbe opportuno a nostro avviso, nell'ambito dei servizi dedicati, allargare lo sguardo a tutta la mobilità e al comparto del Trasporto Pubblico non di Linea. Ancorché gli interventi proposti abbiano caratteristiche di eccezionalità e temporaneità, l'esigenza di programmazione e tracciamento dovrebbero essere perseguiti in tutti i trasporti di persone allo scopo di contenere la diffusione del virus.