



**NOTA ANCI DI SINTESI SULLO “STATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
CON RIFERIMENTO ALL'EMERGENZA SANITARIA”**

**AUDIZIONE INFORMALE (IX Commissione Trasporti)**

4 AGOSTO 2021

## Posizione ANCI in vista della riapertura al 100% della scuola di ogni ordine e grado

L'attivazione di un servizio dedicato di trasporto scolastico per le scuole superiori – sul modello “scuolabus” utilizzato per le scuole di grado inferiore - non è per le scuole superiori praticabile e sostenibile e per la riapertura fino a fine anno e per l'inizio del prossimo anno scolastico, per complessità legate alla provenienza dell'utenza, in buona percentuale extraurbana, e per complessità procedurali e organizzative del servizio.

Dal punto di vista dei servizi aggiuntivi per il trasporto pubblico locale, abbiamo già segnalato nei mesi scorsi una saturazione pressoché uniforme nelle città più grandi in termini di mezzi attivabili.

Limitatamente alla ripresa dell'anno scolastico 2021-2022, si ritiene necessario prevedere una attività di monitoraggio dei flussi O-D dell'utenza scolastica secondaria, ricostruendo dei piani casa-scuola “emergenziali”, coordinati dal Comune capoluogo-Provincia/Città metropolitana tramite il mobility manager d'area (MMA) e gli istituti superiori. L'attività è necessaria alla mappatura di tutti gli spostamenti in modo da pianificare al meglio e tarare i servizi di trasporto che comunque non possono essere impostati sul modello del trasporto scuolabus dedicato. Ma la scadenza del 31 agosto prevista dalla norma (art. 51 commi 7, 8 e 9 del DL “Sostegni bis” n. 52/2021), e a cui è correlato il riconoscimento dei 50 Milioni che il MIMS deve ripartire con decreto ministeriale, in molti casi non verrà rispettata, soprattutto in quei comuni dove il MMA non è stato fino ad oggi nominato, nei molti casi in cui non ha adeguata formazione alla gestione della mobilità e non possiede strumenti per gestire le attività, tra cui critica la relazione con le imprese e i MM aziendali. Inoltre oggi sono la maggior parte gli istituti scolastici che non hanno un MM scolastico. Per tale ragione si è proposta un'azione coordinata centralizzata di supporto tecnico, consapevoli dell'opportunità della previsione ma anche della sua debolezza.

L'unica strada percorribile sul trasporto pubblico nella fase di ripresa, se non si vuole aumentare almeno all'80% la capienza dei mezzi, è attivare un mix di offerta pubblica collettiva alternativa, ad esempio tramite voucher semplificati nelle regole di utilizzo, per Taxi-NCC (estendendo le categorie oggi previste dalla norma, per utilizzare il plafond di risorse aggiuntive), per servizi di mobilità in sharing, per car pooling tra le famiglie, mobilità attiva in bici/monopattino, ecc. Affinchè la risposta sia efficace, occorre tracciare nei prossimi 2/3 mesi tutti gli spostamenti casa-scuola. Tale attività è supportabile tramite la strutturazione di una piattaforma gestita centralmente dal MIMS in raccordo con l'Istruzione, ed è compatibile per la copertura finanziaria con il Fondo progettazione opere prioritarie triennio 2021-2023, ma ciò richiede un forte coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e Comuni/Città Metropolitane. Non si ritiene altresì percorribile la strada del green pass per il trasporto pubblico locale.

Sono in procinto di concludersi, inoltre, i lavori della Commissione di riforma del TPL, istituita con decreto 4 gennaio 2021, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, on. Paola De Micheli, con il compito di: proporre la definizione del quadro normativo in relazione agli aspetti economici-finanziari, anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale; incrementare ogni possibile forma di efficientamento e razionalizzazione sviluppando un modello di mobilità as a service e un sistema telematico di tempestiva analisi dei flussi di domanda; definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali con particolare riferimento all'esigenza di garantire livelli adeguati su tutto il territorio nazionale e monitorare gli effetti delle misure adottate.

Dal punto di vista del sistema dei finanziamenti, ANCI ha sottolineato che il processo di riforma della mobilità pubblica non può prescindere dal riconoscimento del contributo fornito dalle città di maggiori dimensioni nel sistema di trasporto pubblico attualmente in essere. Un riconoscimento che deve passare non solo dall'individuazione - trattandosi di diritto costituzionalmente garantito - dei livelli essenziali delle prestazioni ma anche dall'attribuzione delle risorse necessarie per il loro raggiungimento, almeno per le città con più di 100 mila abitanti che hanno l'obbligo di redigere i PUMS e hanno quindi una pianificazione strutturata in materia di mobilità urbana.

In tal senso, è indispensabile che all'interno del Fondo nazionale trasporti ex art. 16 bis D.L. 95/2012 - e delle altre risorse comunque destinate al trasporto pubblico locale - sia espressamente previsto un ammontare, riservato alle città metropolitane e ai comuni con popolazione superiore ai 100 mila abitanti, per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale anche con riferimento ai livelli di servizio individuati dal legislatore. Tale ammontare - da attribuire direttamente ai Comuni almeno sopra i 100 mila abitanti e alle città metropolitane mediante apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri - dovrebbe essere calcolato tenendo conto non solo delle risorse disponibili ma anche dei fabbisogni standard calcolati dalla Commissione tecnica per i fabbisogni standard da aggiornare, con cadenza triennale, mediante apposita legge o decreto.

## Il Trasporto Pubblico Locale

In questi ultimi mesi dall'inizio dell'emergenza sanitaria sono stati riconosciuti al settore ristori per mancati ricavi tariffari e per l'attivazione di servizi aggiuntivi, tramite riparto regionale. Di seguito una tabella riepilogativa.

### Compensazioni mancati ricavi tariffari Covid-19

Riferimento normativo	Risorse (mln di Euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	500 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati alle Regioni
DL 104/2020 (agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi) DI n. 33/2021	237,17	91,13 liquidati alle Regioni 146.04 impegnati; «la liquidazione avverrà ad ottobre a seguito dell'assestamento del bilancio dello Stato»
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	200	100 liquidati alle Regioni 100 «da liquidare in sede di compensazione a seguito della rilevazione mancati ricavi Covid-19 dell'Osservatorio TPL»
DL 41/2021 (Sostegni)	800	
<b>TOTALE AL 27/07/2021</b>	<b>STANZIAMENTO 1.837,17</b>	<b>LIQUIDATO ALLE REGIONI 791,13</b>

## Servizi aggiuntivi

### Annualità 2020

Riferimento normativo	Risorse (mln di Euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI n. 33/2021	62,83	58,87 liquidati 3.96 impegnati

### Annualità 2021

Riferimento normativo	Risorse (mln di Euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	190	95 liquidati
L. 178/2020 (Bilancio 2021) art. 1 comma 816 DI n. 61/2021	200	100 liquidati
DL 73/2021 (Sostegni bis) art. 51	450	
<b>TOTALE AL 27/07/2021</b>	<b>902,83 Stanziato 2020/21</b>	<b>253,87 Liquidato 2020/21</b>