

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

18.

SEDUTA DI LUNEDÌ 28 DICEMBRE 2020

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **RAFFAELLA PAITA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Baldelli Simone (FI)	12
Audizione, in videoconferenza, della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria, anche in vista della riapertura delle scuole (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Bergamini Deborah (FI)	17
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3, 11, 18, 24	De Micheli Paola, <i>Ministra delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 19
		Ficara Paolo (M5S)	16
		Gariglio Davide (PD)	15
		Mulè Giorgio (FI)	11
		Nobili Luciano (IV)	13
		Rixi Edoardo (Lega)	12

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo !-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C !-AC; Misto-Azione-+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Italiani in Europa: Misto-CD-IE; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Popolo Protagonista - Alternativa Popolare (AP) - Partito Socialista Italiano (PSI): Misto-PP-AP-PSI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 12.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione, in videoconferenza, della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria, anche in vista della riapertura delle scuole.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, in videoconferenza, della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria, anche in vista della riapertura delle scuole. Ringrazio la ministra Paola De Micheli per aver accettato l'invito della Commissione e le cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Buongiorno a tutti i colleghi. Gentile, presidente, l'emergenza sanitaria ha imposto ovviamente l'adozione di misure che provino a contrastare la propagazione del virus mediante iniziative proporzionate e differenziate in base alla velocità della diffusione del Covid-19. Tra i primi interventi adottati nella fase acuta a partire dal 4 marzo 2020 sono stati

sospesi sull'intero territorio nazionale i servizi educativi per l'infanzia, le attività didattiche nelle scuole di ogni ordine e grado nonché la frequenza e l'attività scolastica superiore, garantendo in ogni caso la possibilità di svolgimento delle attività formative con la modalità a distanza. L'urgenza di tale misura ha contribuito a contrastare efficacemente la circolazione del virus nella popolazione non solo per le caratteristiche intrinseche di prossimità e aggregazione proprie dell'ambito scolastico, ma anche per l'impatto che la mobilità per l'espletamento delle attività scolastiche ha complessivamente sulla popolazione generale. Successivamente la fase di transizione epidemica ha consentito una rimodulazione in senso meno stringente delle misure di contenimento adottate, consentendo la riapertura progressiva delle attività lavorative. In questa fase, caratterizzata da una sostanziale stabilità dei casi in condizioni di bassa incidenza, è stato possibile focalizzare le attività in previsione della stagione autunno-invernale del 2020 e nello specifico l'elaborazione di documenti finalizzati alla riapertura delle scuole a partire dal 14 settembre 2020 anche in coerenza con le attività svolte in ambito internazionale.

Ricordo al riguardo, l'intesa del 31 agosto 2020 raggiunta in sede di Conferenza unificata sulla base delle indicazioni del Comitato tecnico scientifico (CTS) del 26 agosto 2020 sulle linee guida in materia di trasporto pubblico locale (TPL) nonché il trasporto scolastico dedicato che aveva previsto un coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto pubblico locale non superiore all'80 per cento dei posti consentiti e un coefficiente di rendimento degli scuolabus pari al 100 per cento dei posti consentiti per un periodo non superiore a 15

minuti del tragitto casa-scuola e scuola-casa.

In considerazione delle esigenze di assicurare l'effettività del diritto allo studio e della necessità di ridurre il ricorso alla mobilità privata, quale presupposto per rendere più veloci gli spostamenti e di garantire che l'erogazione del servizio di trasporto scolastico dedicato avvenisse secondo modalità compatibili con le misure di contenimento della diffusione del Covid-19, il Governo, in attuazione dell'accordo raggiunto in sede della citata Conferenza unificata del 31 agosto, stanziò con provvedimento d'urgenza la somma di 300 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale nonché di 150 milioni di euro per il finanziamento di servizi di trasporto scolastico dedicato. I primi, ricordo alla Commissione, quelli legati al trasporto pubblico locale, dipendono dalle regioni e questa è una previsione costituzionale, mentre i secondi, ovvero i 150 milioni di euro per i servizi di trasporto scolastico dedicato, dipendono dai comuni o in alcuni casi dalle province.

Con l'aggravarsi della situazione epidemiologica si è dovuti intervenire attuando una serie di misure contenitive proporzionali al livello di rischio attribuito dal livello di monitoraggio settimanale alle regioni e alle province autonome che ha portato progressivamente all'erogazione della didattica a distanza del secondo ciclo, estesa anche alle ultime due classi del primo ciclo nelle regioni e nelle province autonome a livello di rischio massimo, le cosiddette « regioni rosse ».

È intervenuto, infatti, prima il DPCM del 24 ottobre 2020, che ha previsto come specifica misura di contenimento della diffusione del Covid-19, l'obbligo per le istituzioni scolastiche secondarie di adottare, previa comunicazione al Ministero dell'istruzione da parte delle autorità regionali e locali, delle situazioni critiche di particolare rischio riferiti agli specifici contesti territoriali, forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica, incrementando il ricorso alla didattica digitale integrata pari almeno al 75 per cento delle attività,

questo il 24 ottobre, modulando ulteriormente la gestione degli orari d'ingresso e di uscita degli alunni anche attraverso l'eventuale utilizzo di turni pomeridiani e disponendo che l'ingresso non avvenisse in ogni caso prima delle ore 9. Successivamente vi è stato il DPCM del 3 novembre 2020, in cui sono state previste nuove misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica e che ha individuato, come è noto, tre aree corrispondenti ai differenti livelli di criticità riscontrabili nelle regioni del Paese, per le quali sono state disposte misure specifiche.

In coerenza con le nuove limitazioni, è stato imposto all'istituzione scolastica secondaria di secondo grado di adottare forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica ai sensi degli articoli 4 e 5 del DPR 275 del 1999, in modo che il 100 per cento delle attività fosse svolta tramite il ricorso alla didattica digitale. Al contempo, anche in considerazione del conseguente abbassamento della domanda derivante dalle nuove e più stringenti misure di contenimento, è stata prevista la riduzione del limite di riempimento massimo dei mezzi di trasporto pubblico locale al 50 per cento, fermo restando le precedenti disposizioni per il trasporto scolastico dedicato.

Quindi, ricapitolando, a giugno del 2020 è arrivata la richiesta delle regioni di riempire al 100 per cento i mezzi, alla fine di agosto il verbale del CTS e successivamente l'intesa nel corso della Conferenza unificata ha portato al riempimento del trasporto pubblico locale all'80 per cento, il DPCM del 3 novembre ha previsto di ritornare al 50 per cento.

In alcuni territori, l'ordinanza dei presidenti delle regioni ha introdotto ulteriori misure restrittive che, come nel caso della Campania, hanno portato alla chiusura delle scuole di ogni ordine e grado. Tali restrizioni sono fra le misure più dolorose adottate per contenere la diffusione del virus. Garantire la sicurezza dello svolgimento dell'attività didattica in presenza, tutelare il diritto allo studio, il diritto alla salute del personale della scuola e degli alunni e controllare la pandemia costituiscono sin dall'inizio dell'emergenza gli obiettivi prioritari del Governo.

In vista pertanto del ripristino, a partire dal 7 gennaio del 2021, dell'attività didattica in presenza anche nelle scuole secondarie di secondo grado in misura, come previsto dall'ultimo DPCM, pari ad almeno il 75 per cento, ma con l'accordo preso con le regioni la scorsa settimana, la settimana precedente il Natale, in misura pari al 50 per cento fino al 15 gennaio 2021, così come poi successivamente recepito con ordinanza del Ministero della salute il 24 dicembre 2020 e nel percorso di valutazione delle misure contenitive da attuare nel settore scolastico, oltre a un'analisi delle attività peculiari è stato necessario approfondire ulteriormente, in considerazione degli indicatori epidemiologici, anche il complesso di attività correlate all'ambito scolastico, ovvero quelle attività che pur non svolgersi nel contesto scolastico propriamente detto, sono funzionali o correlati alle attività didattiche vere e proprie: gli spostamenti casa-scuola e viceversa, scuola-casa; incontri tra gli studenti per svolgere attività di studio o altre forme di aggregazione studentesca al di fuori dell'orario scolastico.

Occorre premettere che i dati di sorveglianza epidemiologica e la lettura scientifica disponibile dimostrano una complessiva e soddisfacente efficacia delle misure e i protocolli adottati, evidenziando che il rischio di contagio della popolazione scolastica, anche in considerazione dei limitati tempi di permanenza a bordo dei mezzi pubblici, non evidenzia livelli superiori rispetto al rischio cui è esposta la popolazione in generale.

Tuttavia in accordo con quanto riportato dalla letteratura scientifica prevalente, analizzando la diffusione del virus della popolazione in età scolare, si è osservata una maggiore incidenza di casi di infezione tra le fasce di popolazione studentesca più elevata, maggiori di 12 anni, ovvero nella porzione di popolazione studentesca che per sviluppo psicofisico, autoresponsabilità e libertà di movimento, è stata esposta a occasioni di rischio più rilevanti nelle attività connesse anche all'ambito scolastico e ovviamente agli spostamenti.

In tale ottica si è reso necessario adottare un approccio complessivo per mettere in sicurezza la scuola e assicurare un'attività didattica in presenza, pensando non solo alle misure di prevenzione e di protezione degli edifici scolastici, ma anche a tutte le attività correlate all'ambito scolastico. Ovviamente un particolare *focus* per noi è riferito al percorso casa-scuola degli studenti.

Sul tema specifico della gestione del trasporto pubblico locale, già nella seduta del 24 aprile, il CTS aveva approvato il documento tecnico sull'ipotesi di rimodulazione delle misure contenitive in relazione al trasporto pubblico terrestre nell'ottica della ripresa del pendolarismo nel contesto dell'emergenza Covid-19 con l'obiettivo di fornire elementi tecnici circa l'adozione di misure del sistema organizzative e di prevenzione nonché semplici regole per l'utenza per il contenimento della diffusione del contagio.

Sono stati dedicati approfondimenti alla stessa tematica dall'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), tra cui si citano in particolare: le linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento del Covid-19 in materia di TPL; le linee guida finalizzate a disciplinare lo svolgimento dei servizi di trasporto scolastico dedicato e, in previsione della riapertura delle scuole, lo specifico approfondimento dedicato al settore scolastico, TPL e trasporto urbano nella contingenza della ripresa delle attività produttive e delle attività didattiche delle scuole di ogni ordine e grado.

I risultati di queste analisi e di questi approfondimenti si sono tradotti nelle previsioni contenute nei vari decreti del Presidente del Consiglio adottati per contenere e prevenire la diffusione del virus nonché nelle linee guida in materia di TPL di trasporto scolastico dedicate allegate ai successivi decreti, nelle quali sono state ribadite le misure organizzative e comportamentali di sostegno all'avvio dell'anno scolastico che rappresentava e rappresenta un momento di elevata criticità. È indubbio infatti che l'impiego da parte della popo-

lazione studentesca del sistema di trasporto pubblico di linea possa determinare l'insorgenza di situazioni a rischio, in particolar modo nelle ore di punta, dalle 7 alle 9 di mattina, in particolar modo geograficamente ubicate nelle aree metropolitane o ad alta urbanizzazione e se associato al restante pendolarismo collegato alle attività di uffici e alle attività economiche. Tale constatazione e la ridotta capacità di riempimento, fissata e stabilizzata dal mese di novembre al 50 per cento, richiede e ha richiesto pertanto un'efficace riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico, che peraltro sconta la vetustà di molti modelli organizzativi e di cui ho già avuto modo di parlare proprio di fronte a questa Commissione.

In questa direzione è evidente che la pianificazione degli orari della città, che peraltro è sempre stata prevista in tutti i DPCM dal 18 maggio in poi, diviene una misura indispensabile per poter garantire la riapertura delle scuole nel rispetto delle norme del DPCM del 3 dicembre, con particolare riguardo al trasporto pubblico locale.

A tal fine con i citati DPCM sono stati istituiti presso tutte le prefetture d'Italia tavoli di coordinamento presieduti dai prefetti per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano in funzione della disponibilità dei mezzi di trasporto utilizzabili, volto ad agevolare la frequenza scolastica anche in considerazione del carico derivante dal rientro in classe di tutti gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado. Al predetto tavolo di coordinamento partecipano i presidenti della provincia o il sindaco della città metropolitana, gli altri sindaci eventualmente interessati, i dirigenti degli ambiti territoriali del Ministero dell'istruzione, i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano nonché delle aziende di trasporto pubblico locale. All'esito dei lavori del tavolo il prefetto redige un documento operativo sulla base del quale le amministra-

zioni coinvolte nel coordinamento adottano tutte le misure di rispettiva competenza previste nel medesimo documento. Nel caso in cui tali misure non trovino la possibilità di essere assunte nei termini previsti, il prefetto ne dà comunicazione al presidente della regione che adotta una o più ordinanze con efficacia limitata ai pertinenti ambiti provinciali, volte a garantire l'applicazione per i settori della scuola e dei trasporti pubblici, delle misure organizzative strettamente necessarie al raggiungimento delle finalità per cui sono stati istituiti i tavoli di coordinamento. È stato previsto inoltre che le scuole secondarie di secondo grado modulino il piano di lavoro del personale amministrativo, tecnico e ausiliario (ATA), le attività didattiche per i docenti nonché degli uffici amministrativi in coerenza con le decisioni assunte dai tavoli.

Quanto alle iniziative assunte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per garantire il conseguimento di questi obiettivi, per cui è stata prevista l'istituzione dei tavoli, evidenzio che sono stati immediatamente forniti a tutti i prefetti del Paese i seguenti elementi di conoscenza e di valutazione ritenuti assolutamente indispensabili: un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento corrisponde indicativamente a due o tre persone per metro quadrato sulla base del *layout* dei mezzi e delle modalità di calcolo del totale; la domanda di trasporto pubblico è normalmente concentrata nella fascia oraria di punta, dalle 7 alle 9, e in condizioni di normalità i mezzi sarebbero arrivati a saturazione. Rispetto alla domanda di trasporto abbiamo fornito a tutte le prefetture i calcoli sui flussi aggiuntivi derivanti dall'apertura delle scuole al 75 per cento. Per evitare il rischio di superamento dei limiti stabiliti è pertanto necessario rimodulare la domanda, limitandola e scaglionandola oppure, purtroppo con minori margini di manovra a causa della situazione di semi-rigidità del trasporto pubblico locale, come ad esempio il trasporto su rotaie, intervenire sull'offerta che però può essere autorizzata e potenziata o rimodulata in alcuni casi e ad alcune condizioni specifiche. L'in-

cremento, lungi dall'essere individuato, è condizionato dalla necessità di reperire i mezzi di trasporto idonei allo scopo e compatibili con le caratteristiche della viabilità cittadina. L'offerta di trasporto pubblico su ferro, tram, metropolitane e treni regionali è normalmente la parte più rigida del trasporto pubblico locale, essendo legata al numero di mezzi e di sistemi di segnalamenti che determinano le frequenze massime che peraltro sono anche condizione di sicurezza trasportistica.

Per quanto riguarda le linee di grandi centri urbani gestite con autobus, esiste la possibilità invece di una rimodulazione del servizio, mentre per le linee suburbane ed extraurbane c'è la possibilità di potenziamenti, inserendo localmente autobus anche non adibiti normalmente al trasporto pubblico.

L'individuazione dei servizi aggiuntivi del TPL non può prescindere dal coinvolgimento degli enti e agenzie regolatori del TPL nonché un'interlocuzione con le aziende di trasporto che ben conoscono ogni singola linea e quindi dall'individuare immediatamente le linee che nel periodo *ante* Covid-19 venivano potenziate a sostegno del trasporto scolastico e che pertanto anche nell'attuale fase di emergenza richiedono per forza una riorganizzazione e un potenziamento con mezzi della stessa azienda oppure mezzi aggiuntivi. In questo modo possono essere rapidamente individuate le linee soggette a una maggiore criticità con la ripresa delle attività scolastiche per osservare il riempimento con coefficiente massimo del 50 per cento.

L'erogazione dei servizi aggiuntivi può avvenire anche mediante la rimodulazione dei servizi da linee a domanda debole, utile anche a ridurre i costi di produzione in assenza di utenti che utilizzino i servizi, infatti siamo sotto al 50 per cento del dato storico mediamente in tutta Italia, tranne che sulle linee metropolitane principali oppure potrà avvenire mediante l'impiego di mezzi già a disposizione dell'azienda di TPL, oppure attraverso l'utilizzo di mezzi a noleggio con conducente (NCC) aggiuntivi in sub affidamento, che tipicamente sono mezzi da 50 o 54 posti. Conseguentemente

non tutti i mezzi che serviranno al potenziamento saranno mezzi esclusivamente aggiuntivi.

L'unico elemento esterno al sistema di trasporto in grado di condizionare la capacità di soddisfare la domanda dell'utenza è l'organizzazione degli orari di attività commerciali, di uffici, di scuole e di università. Per la parte relativa alle attività commerciali e uffici, ovviamente alcuni sindacati, soprattutto nelle grandi città, hanno già provveduto a emettere ordinanze o a dare nuove indicazioni di linee guida sugli orari.

In vista della riapertura delle scuole, nei tavoli prefettizi è stata effettuata un'analisi dell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte degli studenti che dovranno essere raccolti dai singoli istituti e dalla Direzione scolastica regionale. Abbiamo cioè fornito un modello tipo che potesse consentire di fare un'indagine specifica e non per singolo istituto per avere la rappresentazione numerica precisa di chi si muove con cosa e quando. Nell'evidenziare che pertanto non è possibile utilizzare un approccio unico valido per l'intero territorio nazionale, ma occorre differenziare le situazioni a seconda del tipo di territorio nel quale si opera e del sistema di trasporto che lo caratterizza, occorre considerare, con riguardo alle aree metropolitane, il tema dello spostamento che si combina, come già ripetuto anche in passato, con quello ancor più intenso dei pendolari che effettuano spostamenti casa-lavoro. È necessario quindi non solo considerare gli elementi conoscitivi che sono stati messi a disposizione dal mondo della scuola, dal mondo dei trasporti e dall'INAIL e che sono stati utilizzati come elementi valutativi che abbiamo sopra richiamato, ma anche partire dall'esame della frequentazione della rete dei trasporti dei precedenti periodi, in particolar modo da maggio in poi, dopo il primo *lockdown*, per evidenziare dove, come e quando si sono verificate le criticità anche a terra e non solo a bordo, quindi nelle stazioni, fermate e fasce orarie.

L'offerta, come detto, è rigida sia per quanto riguarda le linee ferrotramviarie, sia per quelle automobilistiche. Per queste

ultime, in particolare su quelle di forza, non c'è la possibilità di utilizzo di autobus da turismo, a causa delle diverse dotazioni tecnologiche del loro *layout* interno che determina tempi non compatibili con le frequenze del trasporto urbano. L'unica possibilità di potenziamento delle linee di forza automobilistico-urbane, la cui entità è in fase di definizione in questi giorni, è legato allo spostamento di mezzi di linee periferica a domanda debole, che è possibile eventualmente servire, queste sì, con autobus da turismo.

Per quanto riguarda il sistema metropolitano e ferroviario, dove è possibile organizzare dei servizi di potenziamento su gomma e in superficie, i tempi di percorrenza saranno comunque più lenti così da rendere comunque difficilmente praticabile la scelta da parte degli utenti. Questa soluzione comunque risulta praticabile in presenza di una programmazione degli spostamenti differenziati in base all'utenza e dunque all'esito di un'attività che richiede una partecipazione attiva degli enti locali e degli istituti in modo da realizzare, attraverso lo sfalsamento degli orari di ingresso e di uscita, un vero e proprio servizio dedicato.

In sintesi le azioni che si sono rilevate maggiormente efficaci per regolare nell'area urbana la domanda nell'ora di punta sono: la differenziazione degli orari delle scuole in entrata e in uscita e di norma, salvo particolari situazioni, questa differenziazione sta avvenendo distribuita su fasce orarie in entrata e in uscita pari a circa 120 minuti, 8:30 e 10:30, 14:30 e 16:30; la differenziazione degli orari delle lezioni universitarie con inizio distanziato almeno di un'ora nella fascia oraria mattutina; un ampio ricorso allo *smart working* sia pubblico che privato; lo spostamento dell'orario di avvio di attività commerciali e produttive a partire dalle h.10 con il coinvolgimento dei sindaci, ai quali è attribuita la competenza a disciplinare gli orari delle città. Per quanto riguarda le aree suburbane ed extraurbane le linee di trasporto essenzialmente su gomma hanno già attualmente percorsi e programmi di esercizio definiti in buona parte a servizio dello

spostamento degli studenti. Risulta più semplice, partendo dall'individuazione di tutti i principali istituti scolastici sul territorio, effettuare un esame delle criticità riscontrate nel precedente periodo di apertura delle scuole, in particolare modo nella prima settimana di ottobre 2020, quando la capienza era all'80 per cento. Da lì abbiamo fatto le simulazioni per le ulteriori criticità che si potrebbero determinare con la capacità al 50 per cento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a predisporre, sulla base delle esperienze precedenti condivise sul tavolo regionale nella fase preparatoria alla ripartenza dell'attività scolastica a settembre 2020, una scheda di rilevazione di tutti i dati con le modalità che ho appena illustrato. Al contempo, sulla base del lavoro svolto parallelamente sui tavoli prefettizi e a seguito di numerose riunioni tenute dal Ministro delle infrastrutture con le regioni, i rappresentanti dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI) delle province italiane, le associazioni nonché le interlocuzioni avvenuti per la Protezione civile nazionale per l'utilizzazione dei volontari per garantire un supporto agli enti nella fase di avvio delle attività scolastiche, si è giunti il 23 dicembre scorso in Conferenza unificata a un accordo all'unanimità sulle linee guida per garantire il corretto svolgimento dell'anno scolastico 2020-2021.

Queste linee-guida, per quanto concerne il trasporto pubblico locale, prevedono che: la programmazione alle risultanze dei tavoli prefettizi, sulla base delle necessarie e indispensabili differenziazioni in entrata e in uscita dell'orario dell'attività scolastica delle scuole secondarie, così come definite nei documenti prefettizi dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e il conseguente fabbisogno di servizi aggiuntivi da attivare per garantire il corretto svolgimento dell'anno scolastico e, nel caso in cui i servizi aggiuntivi vengano dedicati esclusivamente al trasporto scolastico, per l'utilizzo si applicano le linee guida di cui all'allegato 16 del DPCM del 3 dicembre; il coordinamento nell'ambito della riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con le misure di inter-

vento aggiuntive eventualmente adottate dagli enti locali; la possibilità per il Governo, per le regioni e per gli enti locali di incentivare, anche sulla base delle indicazioni contenute nei documenti prefettizi, lo *smart working* per il settore pubblico e privato e la flessibilità degli orari commerciali.

Infine, a dimostrazione della centralità del trasporto pubblico locale e del trasporto scolastico dedicato, nell'azione del Governo ricordo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel periodo dell'emergenza Covid-19 dal 23 febbraio 2020, oltre ad attuare le varie misure anche di natura economica previste per contenere la diffusione del virus e mitigare gli effetti ha continuato senza alcun rallentamento, ma con un'ulteriore accelerazione in questa seconda fase l'attività istruttoria per l'assegnazione delle risorse aggiuntive destinate agli investimenti per il potenziamento del trasporto pubblico locale e ovviamente anche alle compensazioni.

In particolare sono già stati ripartiti alle regioni e alle province autonome, con conseguente ripartizione a favore degli enti locali, complessivamente un miliardo e 80 milioni di euro, di cui 937 milioni a titolo di anticipazione per la compensazione di minori ricavi del traffico registrati nell'esercizio del 2020; 62 milioni di euro quale saldo per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale programmati entro il 31 dicembre 2020; 300 milioni sono stati messi a disposizione dal Governo nel periodo da settembre a dicembre 2020, ma ne sono stati utilizzati dalle regioni 62 milioni e 800.000 euro; 80 milioni di euro quali anticipazioni per i servizi aggiuntivi del TPL necessari per l'esercizio 2021, a cui si aggiungono 20 milioni a titolo di saldo, che verranno erogati una volta definiti da parte dei tavoli prefettizi tutti i documenti di programmazione. A tali risorse già assegnate si aggiungono: 90 milioni di euro per i servizi aggiuntivi di TPL necessari all'esercizio del 2021, che sono stati stanziati con la legge di conversione del decreto-legge Ristori bis; altri 200 milioni per i servizi aggiuntivi del TPL necessari per il 2021 stanziati con la legge di bilancio per il 2021.

Per il 2021, quindi, il totale delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi, ovvero a tutti i chilometri aggiuntivi da percorrere, siano essi percorsi con mezzi noleggiati da privati o con mezzi di proprietà delle aziende di TPL, ammontano a 390 milioni, di cui 80 milioni già assegnati dal Ministero con l'approvazione della Conferenza unificata. Oltre alle attività di ripartizione delle risorse destinate a far fronte alle criticità conseguenti all'epidemia Covid-19 si è provveduto, secondo una procedura semplificata, alla ripartizione e all'erogazione del saldo 2020 pari a circa 974 milioni sul fondo nazionale per la contribuzione dello Stato agli oneri sostenuti dalle regioni a statuto ordinario e per i trasporti di servizio pubblico. La stessa procedura è stata estesa con una specifica disposizione inserita nel decreto-legge « proroga termini » approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 23 dicembre. Nel periodo relativo all'anno 2020 l'assegnazione delle risorse ordinarie e straordinarie alle regioni aveva seguito una procedura semplificata e accelerata e abbiamo deciso di fare la stessa cosa anche per il 2021.

Con il medesimo decreto-legge è stato altresì previsto, in coerenza con le limitazioni e le restrizioni derivanti dal protrarsi dello stato di emergenza, il prolungamento del periodo temporale da prendere in considerazione per il divieto di applicazione dei contenuti del servizio di trasporto pubblico locale e regionale nei confronti dei gestori di decurtazioni di corrispettivo, sanzioni o penali, in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate fino alla cessazione dello stato di emergenza e comunque non oltre il 30 aprile. Infatti, secondo la legislazione vigente nel 2020, erano previste decurtazioni per coloro che non avessero effettuato almeno l'80 per cento delle corse previste dall'accordo. Noi abbiamo detto che vista e considerata la riduzione della domanda e conseguentemente dell'offerta, soprattutto nei periodi di *lockdown* o di zona rossa, tale prescrizione e previsione non valga fino al 30 aprile del 2021.

Durante il periodo dell'emergenza Covid-19 sono stati inoltre ribaditi da asse-

gnare alle regioni e agli enti locali: 6 miliardi 144 milioni di euro, di cui 4 miliardi e 160 milioni per il rinnovo del parco autobus destinato al servizio di trasporto pubblico locale e regionale, per cui alcuni enti locali hanno già avviato la fase di gara per la sostituzione di mezzi vetusti; un miliardo e 519 milioni di euro per i sistemi di trasporto rapido di massa e 465 milioni per il potenziamento delle linee ferroviarie non interconnesse alla rete nazionale.

Con specifico riguardo invece al trasporto scolastico dedicato, evidenzio che l'articolo 5 del decreto legislativo n. 53 del 2017 prevede al comma 2 che le regioni e gli enti locali nell'ambito delle rispettive competenze assicurano il trasporto degli alunni delle scuole primarie statali per consentire loro il raggiungimento della più vicina sede di erogazione del servizio scolastico. Il servizio di trasporto è assicurato su istanza o dietro pagamento di una quota di partecipazione diretta, senza nuovi o maggiori oneri per gli enti locali interessati. In base agli ultimi dati disponibili la spesa totale per il servizio risulta pari a 440 miliardi euro a fronte di un numero di comuni pari a 5.932 e risultano immatricolati 13.500 veicoli impiegati per tali servizi, di cui 121 immatricolati nel periodo dal primo giugno 2020 al 18 ottobre 2020.

In considerazione delle esigenze di assicurare effettività al diritto allo studio, in attuazione all'accordo raggiunto il 31 agosto, il Governo ha autorizzato gli enti locali l'impiego 150 milioni di euro per il finanziamento di servizi di trasporto scolastico dedicato aggiuntivi senza oneri a carico delle famiglie. A questo stanziamento si aggiungono 150 milioni che sono stati previsti nella legge di bilancio per l'anno 2021. Al contempo al fine di rendere ancora più rapido l'affidamento del servizio di trasporto scolastico dedicato è stato previsto che, per far fronte alla ripresa dell'attività scolastica, nell'esecuzione dei contratti in essere di appalto o concessione aventi per oggetto il trasporto scolastico, siano affidati servizi aggiuntivi di trasporto ai sensi dell'articolo 106, dell'articolo 175 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e che per l'esecuzione di tali servizi aggiuntivi si debba

rincorrere al sub affidamento e che l'appaltatore o il concessionario provveda ad indicare all'amministrazione il nominativo del soggetto individuato ad inviare il contratto di sub appalto o su concessione e le dichiarazioni rese da parte del soggetto sub affidatario ai sensi del Testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 445 del 2000 attestato il possesso dei requisiti di idoneità professionale in assenza di motivi di esclusione, ovvero sono state autorizzate tutte le aziende o le regioni, dipende da come le regioni si sono organizzate per fare le gare per i servizi aggiuntivi, per il noleggio di servizi aggiuntivi e sono state autorizzate tutte le misure di maggiore semplificazione di espletamento delle gare esistenti a legislazione vigente. In tali casi l'amministrazione ovviamente è tenuta ad autorizzare il sub affidamento e dunque l'immediata erogazione del servizio. In questi casi tali affidamenti possono avvenire nell'arco di 48 ore. In molti casi è stato utilizzato anche l'articolo 1 del decreto-legge Semplificazioni, ovvero quello che prevede la procedura negoziata per le gare sotto soglia. Quindi sono stati utilizzati tutti gli strumenti giuridici di semplificazione.

A conclusione di questa mia relazione, vi rappresento che ogni 48 ore il Ministro ha convocato il tavolo di monitoraggio con il coordinamento degli assessori regionali e con la rappresentanza di tutte le associazioni che raccolgono le aziende del TPL e una volta ogni tre giorni il Ministero degli interni ha riunito i prefetti delle città capoluogo di regione per avere un aggiornamento sull'andamento dei tavoli. Pertanto, di fronte a questa Commissione, posso confermare che in quasi tutte le province italiane i prefetti hanno già provveduto a scrivere i verbali, in alcuni casi i verbali di riorganizzazione dell'apertura delle scuole sono già pubblicati sul sito e all'ultima riunione anche della Conferenza Stato-regioni ho chiesto espressamente che i modelli organizzativi di tali verbali venissero previsti per la riapertura delle scuole al 75 per cento in presenza, a prescindere dal fatto che per motivi sanitari si renda necessario, come poi previsto dall'ordinanza

del Ministro della salute, una riapertura più graduale al 50 per cento, ma il 7 gennaio il sistema dello scaglionamento degli orari, dell'integrazione dell'offerta di trasporto deve essere pronto per la riapertura al 75 per cento. Quando poi avverrà, il meccanismo si completerà. Inoltre ho rappresentato ai presidenti delle regioni la volontà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di provvedere alla ripartizione del saldo delle risorse per i servizi aggiuntivi sulla base dei verbali dei prefetti che costituiranno per il Ministero la certificazione di spesa per rimborsare le regioni con i 390 milioni attualmente previsti dalla legislazione per i servizi aggiuntivi.

Inoltre ringrazio la Commissione bilancio, la Camera, tutti i colleghi deputati che ci hanno consentito di approvare una norma in legge di bilancio che, per quel che riguarda i controlli alle stazioni e sulle banchine prevede non solo l'utilizzo del personale delle aziende, ma prevede anche l'implementazione di questo personale, allargando questa facoltà agli ausiliari per il traffico soprattutto nelle prime ore della mattina, quando ci sarà la maggiore concentrazione e ringrazio davanti a voi la Protezione civile che non solo ha supportato il sistema di riorganizzazione dei trasporti alla riapertura dopo il primo *lock-down*, quindi il 18 maggio con oltre 2.000 persone che si sono messe a disposizione, ma che farà altrettanto anche il 7 gennaio sia a supporto dell'organizzazione dei trasporti che a supporto dell'organizzazione dell'accesso alle scuole secondarie superiori che riapriranno, come da ordinanza del Ministro della salute, al 50 per cento il giorno 7 gennaio. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Ministra. Innanzitutto le chiederei se ci fa avere la dettagliata relazione che ha letto, perché può essere molto utile avere gli elementi informativi anche numerici che lei ha citato. Quindi le chiederei se riesce a farcela avere, in modo tale da poterla distribuire poi a ai deputati. Passiamo ora agli interventi dei deputati.

GIORGIO MULÈ, *intervento da remoto.* Grazie, presidente e buongiorno, Ministra.

In premessa, visto che è stata una relazione lunga e dettagliata, al di là del periodo di tempo dei 40 minuti che ci ha donato, è effettivamente arduo riuscire a seguire, ho preso anche molti appunti, ma capirà, Ministra, che quello che ho da dire sarà limitato, quindi occorre assolutamente approfondire quello che lei ha ci ha inviato, perché mi sono perso nei numeri, perché è facile dare i numeri, ma poi bisogna vedere i numeri che aderenza hanno con la realtà, perché laddove dice che ad esempio dei 300 milioni messi a disposizione ne sono stati spesi 62,8 milioni e poi aggiunge, quasi alla fine, che ha dato disposizioni affinché le procedure vengano semplificate a legislazione vigente, la domanda, come direbbe qualcuno, sorge spontanea. Visto che non siamo in un periodo di normalità, a emergenza dovrebbe corrispondere emergenza, le chiedo: avete introdotto delle misure diverse rispetto a quelle vigenti per fare in modo che le procedure siano più snelle? Perché se andiamo a legislazione vigente è dimostrato che non ce la si fa, perché evidentemente se ne abbiamo spesi soltanto il 20 per cento rispetto a quello che poteva essere speso, c'è un problema legato alla legislazione. Questa è la prima domanda.

Per quanto riguarda la seconda domanda, proprio alla fine lei citava l'emendamento Paita alla legge di bilancio, l'articolo 44 che riprende il decreto-legge 104 del 2020, che riguarda gli ausiliari. In questo emendamento che, devo dire stranamente è stato valutato ammissibile per la legge di bilancio, ma va bene che sia così, ci dice che per il controllo e l'accertamento, con riguardo al rispetto del sistema TPL per le disposizioni imposte ai fini del contenimento, possano essere coinvolti gli ausiliari. La domanda è questa: che tipo di poteri avranno gli ausiliari? Se il mezzo pubblico supera il 50 per cento o il 70 per cento della percentuale ammessa, fermano il convoglio? Obbligano la gente a non salire? Che tipo di potere avranno gli ausiliari della sosta peraltro in questo tipo di modello?

Dal punto di vista poi dell'organizzazione, avete sostanzialmente creato il *kit* del prefetto. Questo povero prefetto non si

sa cosa deve fare prima, perché oltre a dare i ricorsi a chi fa le multe, poche per la verità, contro il Covid-19, e a tutto l'enorme carico di lavoro, si deve anche occupare di una cosa fondamentale che è quella di coordinare i tavoli. Nel *kit* che gli avete dato, gli avete dato alcuni dati, come il coefficiente, i calcoli eccetera, ma a questo punto pensate in una fase successiva di rivedere questa vostra organizzazione? Ad esempio, le chiedo se una mamma che ha un figlio minorenni, un figlio di 10 anni, che va a lavorare per essere al lavoro alle 8:30 in un'azienda privata e voi scaglionate invece l'ingresso, prevedendo che il figlio vada a scuola per esempio alle 9:30 o alle 10, cosa fa? Avete previsto in capo al povero prefetto di avere una flessibilità anche per le mamme, per i padri che non possono lasciare i figli a casa da soli o questa cosa la dobbiamo scoprire dopo?

Dopodiché, Ministra, la domanda è banale, ma siete sicuri che al 7 gennaio l'organizzazione così mastodontica che avete messo in piedi consentirà davvero la sicurezza sia per i mezzi sia per la capacità di far arrivare i ragazzi a scuola, dal momento che una cosa fondamentale legata al traffico, cioè il tracciamento non è ancora come dire in stato? I termoscanner a scuola ci sono? No. Ce ne sono soltanto in alcune regioni. Visto che il discorso sarebbe generale e non soltanto dal suo Ministero o dal Ministero dell'istruzione, è tutto stato messo in fila in modo che lei oggi a dieci giorni, perché mancano dieci giorni al 7 gennaio, può garantire agli italiani che è stato tutto predisposto affinché vada tutto in buca senza nessun problema o è il caso di alzare la mano e chiedere aiuto, ad esempio, al Parlamento o a chi ritiene per colmare qualche falla? Grazie.

SIMONE BALDELLI. Mi scuso se il tema è stato toccato all'inizio dell'intervento e se è così mi taccio, ma non ho ascoltato, perlomeno per la parte in cui ero presente, un riferimento a nessun meccanismo di sostegno al trasporto privato, nel senso che per decongestionare il trasporto pubblico, forse liberare il trasporto privato da tutta una quantità di vincoli, impedimenti, gabelle eccetera può essere una strada che

peraltro in alcune realtà locali è stata percorsa, come la sospensione delle ZTL, la sospensione dei parcheggi a pagamento e la sospensione delle corsie preferenziali. Parallelamente a tutto quello che si può mettere in campo nel rafforzamento del trasporto pubblico locale, probabilmente bisognerebbe anche lasciare un po' più di mano libera, togliendo tutti quegli orpelli e quelle limitazioni che in tempo di pace, purtroppo per ragioni a me ignote, molti cittadini subiscono in maniera passiva, ma che comunque sono diventate la norma, adesso in questo momento, vista la situazione e vista l'esigenza di decongestionare il trasporto pubblico, probabilmente potrebbero essere eliminati almeno temporaneamente. Se uno ha la possibilità di portare i figli a scuola con la macchina e magari di andare a lavoro con la macchina, oggi forse sarebbe il caso che gli venisse concesso, anziché rimanere con lo stesso regime di parcheggi a pagamento, di ZTL, di blocchi del traffico.

EDOARDO RIXI. Anche io chiedo alla Ministra se cortesemente ci può far avere la relazione scritta, anche perché è difficile riuscire a seguire i numeri in una relazione così lunga e, devo dire, accurata, però mi sembra che in questa relazione manchi tutta una serie di aspetti che purtroppo nelle aperture di gennaio saranno fondamentali. Alcuni aspetti li ha toccati l'onorevole Mulè, ossia la dotazione dei termoscanner negli istituti scolastici, ma devo anche dire che ancora una volta si perde l'occasione per poter non solo andare ad agire sull'offerta di mobilità, ma anche sulla domanda e quindi fare quella sorta di patto anche con il Ministero dell'istruzione al fine di gestire i picchi di traffico e di entrata negli istituti scolastici per evitare ad esempio gli assembramenti fuori dalle scuole, ma anche gli intasamenti sui mezzi.

L'altro elemento che mi sembra che non sia stato inserito all'interno della relazione, ma magari mi sbaglio, è che non stiamo aprendo le scuole a settembre. Ci sono delle caratteristiche sulle aperture delle scuole a gennaio, ad esempio in questi giorni sono previste forti precipitazioni nevose sul Nord Italia. È evidente che questo

influisce ulteriormente sulla gestione di tutto quello che è la mobilità sia pubblica che privata nelle grandi città, ma soprattutto sui territori montani e sui territori collinari. Vorrei capire se si è provveduto quest'anno a dare soldi alle province, ad esempio, per il disgaggio e il sale per la neve e il ghiaccio, ma non mi risulta che in molte province del Nord Italia siano stati dati o che i soldi siano arrivati.

Risulta altresì deficitario tutto quello che è l'aspetto sulla manutenzione e il coordinamento dei lavori sull'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) nelle viabilità secondarie e questo comprometterà ulteriormente il problema di gestione del traffico e della modalità di intervento ad esempio per quanto riguarda gli studenti che si trovano negli entroterra e nelle zone appenniniche. Su questo aspetto specifico mi piacerebbe che quando si parla di apertura delle scuole e di trasporto scolastico ci si ricordasse che le scuole sono ubicate in determinati territori e gli studenti arrivano anche da altri determinati territori e quindi ci sia una gestione integrata di quella che è la mobilità, visto che il Ministero si occupa di infrastrutture e dei trasporti. Quindi parlare solo di trasporti senza tener conto dello stato delle infrastrutture mi risulta quanto mai incompleto e ripeto che su questo mi sembra che da questo punto di vista non si vadano a risolvere i problemi e il rischio è che i disagi che ci saranno nel mese di gennaio saranno sicuramente superiori rispetto a quelli che abbiamo già avuto nel mese di settembre. Ripeto non è una questione secondaria, visto che questo è uno dei problemi che ogni anno, al di là della pandemia, ci si trova ad affrontare sulle aperture nel periodo invernale.

Per il resto vorrei capire come si è deciso di gestire anche il trasporto pubblico non di linea, se è stato pensato l'utilizzo di taxi NCC anche per andare a gestire ad esempio il trasporto degli studenti dalle località più isolate fino ai centri urbani dove sono presenti le scuole e se si è finalmente provveduto sulle convenzioni dei bus turistici. Questi sono argomenti che mi piacerebbe approfondire e capire meglio,

così come se saranno presenti o meno controlli sul trasporto pubblico locale per quanto riguarda invece i riempimenti dei mezzi, perché un altro dei temi che si è verificato è stato il fatto che sì che la media era sull'80 per cento, ma non c'era sostanzialmente sul singolo mezzo nessun modo per capire se effettivamente si era stati in una situazione di sovraccarico o comunque sovraffollamento del mezzo pubblico quando oltretutto i controlli che nei mesi di settembre e ottobre non ci sono mai stati. Quindi volevo capire sulla parte dei controlli se si era intervenuti e in che modalità. Vorrei ricordare che una volta sul trasporto pubblico locale c'erano ad esempio il bigliettaio e l'autista, in alcuni Paesi ci sono ancora, in altri no ed è chiaro che sia un problema di costi di gestione, ma siamo anche in una situazione particolare dove abbiamo utilizzato un sistema di controllo particolarmente rigoroso sugli aeroporti e su alcune stazioni ferroviarie, devo dire, non tutte e vorrei capire se sul trasporto pubblico e sugli studenti anche questi sistemi sono stati pensati oppure se si sceglie invece un approccio generalista e quindi su una media ad esempio di quella che è la capacità di trasporto del singolo mezzo che poi, come tutte le medie, prevede che ci siano delle situazioni in cui il mezzo è strapieno e delle situazioni in cui il mezzo vuoto. Vorrei capire se questi aspetti sono stati analizzati e come mai ci si riferisce ancora a una relazione che è vecchia di un po' di mesi fa, nel senso che sia di fatto riferimento a determinate analisi fatte alla fine di agosto e se si è tenuto conto, ripeto, che si tratta di una stagione invernale con tutti i problemi che si hanno nelle aperture scolastiche durante l'inverno. Grazie.

LUCIANO NOBILI. Grazie, Ministra, per la relazione molto dettagliata che sarà ovviamente utile per noi se è possibile averla anche per avere contezza di tutte le cose che ci ha raccontato e che sono state previste. Innanzitutto devo dirle, e spero che lei condivida questa mia valutazione, che da esponente della maggioranza di Governo, io considero la riapertura delle scuole nella fascia degli ultimi anni con la didattica a distanza al 50 per cento e non con la

presenza al 75 per cento in Aula, come avevamo stabilito, un elemento di sconfitta, una grande sconfitta, ovviamente questo non dipende dalle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma è più in generale una valutazione sul nostro operato, mi ci metto in mezzo come esponente della parte di maggioranza, ma il fatto che noi al 7 gennaio siamo in grado di riportare in classe soltanto la metà dei ragazzi che ad oggi hanno perso otto mesi di scuola rispetto ai loro *competitor* futuri francesi o tedeschi è una grande sconfitta per il Paese e una grande sconfitta per noi che lo governiamo. Questo è il primo punto che volevo sottolineare.

Il secondo punto è che dobbiamo capire ovviamente di concerto con le altre responsabilità di Governo e con le regioni, perché poi ci sono scelte anche molto discutibili fatti da presidenti di regione che hanno chiuso scuole di ogni ordine e grado e anche questo ovviamente è un tema che attende le responsabilità dei vari livelli istituzionali, ma noi dobbiamo capire: quando saremo in grado di rispettare l'obiettivo del 75 per cento in presenza che ci eravamo dati per il 15 gennaio? Quando saremo in grado di riportare tutti i ragazzi a scuola? Peraltro la riorganizzazione che la parte scuola sta prevedendo e che stiamo prevedendo è una riorganizzazione che crea numerosissimi problemi, li crea agli studenti, li crea alle famiglie con gli scaglionamenti d'ingresso, li crea persino ai presidi e a tutti coloro che sono coinvolti nell'organizzazione scolastica, perché più volte ci sono stati gridi di allarme in queste settimane e in questi giorni, perché la riorganizzazione degli orari comporta molte problematiche nell'organizzazione dell'attività didattica e questo è un altro tema che abbiamo, anche perché ci siamo ripetuti e il Governo ci ha ripetuto molte volte in questi mesi che tutte le attività che noi andavamo a chiudere, la scuola che per noi è la ferita principale, ma penso a tutte le attività culturali come i musei, i teatri, i cinema e penso anche alle attività di ristorazione, tutte queste attività vengono chiuse soprattutto perché il problema non è il contagio che si diffonde dentro queste realtà, ma tutto quello che la

mobilitazione e lo spostamento di milioni di persone comporta. Quindi il ruolo del trasporto pubblico locale è strategico per tornare a una nuova normalità, non sarà quella che avevamo, ma sarà una nuova normalità.

Voglio quindi rivolgerle alcune specifiche domande. Innanzitutto questi tavoli di coordinamento locale guidati dai prefetti hanno ricevuto delle linee guida su come comportarsi che non siano quelle del DPCM, hanno ricevuto nella loro costituzione delle indicazioni di massima? Le faccio questa domanda perché da quello che ho potuto vedere, penso alla mia città, Roma, ringrazio il prefetto Piantedosi che ha messo già *online* il piano di lavoro per la Prefettura di Roma, ma dove le prefetture hanno già presentato i loro piani ci sono situazioni totalmente disomogenee a livello nazionale, cioè ogni tavolo ha scelto delle strategie operative diverse. Ad esempio per quello che riguarda Roma saranno in campo 123 verificatori dell'azienda di trasporto regionale che sono, secondo me, innanzitutto assolutamente insufficienti e poi vedremo come potranno far fronte, come sono probabilmente insufficienti i 200 pullman supplementari messi in campo, però per esempio nel piano fatto a Roma è previsto che i mezzi aggiuntivi che saranno messi a disposizione del trasporto su gomma sostanzialmente percorreranno delle nuove linee, delle linee circolari periferia-centro. Questa può essere considerata una linea guida? Noi non potenziamo le linee attualmente esistenti e conosciute da famiglie, ragazzi e passeggeri, ma introduciamo delle nuove linee che avranno la necessità di essere conosciute, per cui le persone dovranno essere informate con percorsi stabiliti, come, in che modo e da chi, per coprire quali plessi scolastici e con quale logica che li muove.

Lei stessa ha detto la situazione è un po' disomogenea anche nell'organizzazione, cioè ci sono tavoli di coordinamento e prefetti che hanno sostanzialmente già consegnato un lavoro e realtà dove ci sono ancora criticità. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta facendo questo monitoraggio? È in grado di dire a dieci giorni dalla

riapertura « Qui siamo pronti, qui possiamo garantire una ripartenza in sicurezza, qui dobbiamo intervenire » e, se dobbiamo intervenire, il Governo che cosa è in grado di mettere a disposizione o come è in grado di incidere per risolvere le criticità residue oppure siamo affidati semplicemente al coordinamento fra regione, comune e prefetto? Anche qui mi associo alla domanda che faceva Mulè, ma è la domanda che si fa ogni cittadino e ogni genitore, cioè il 7 gennaio sostanzialmente in base alle sue valutazioni, per quanto le compete e per quanto è più un ruolo di monitoraggio rispetto all'attività di questi tavoli, ci siamo o non ci siamo?

Ho altre due piccole e rapide questioni. Perché i bus turistici sono utilizzati come *extrema ratio* e cioè sono presi in considerazione come estrema possibilità di fronte a criticità che dovessero emergere, come ci ha detto, nel corso dello svolgimento delle attività dal 7 gennaio in poi e non si sono fatti invece degli accordi più stringenti con loro? Quindi la possibilità di utilizzare in realtà specifiche, penso situazioni anche periferiche e ultra periferiche nei nostri centri urbani, l'utilizzo della flessibilità che taxi e NCC possono garantire.

Un'ultima domanda che invece è molto importante. Tutto quello che ci siamo detti fino adesso riguarda il trasporto su gomma, ma le più evidenti criticità di queste settimane e delle settimane scorse con la riapertura delle scuole e delle attività lavorative, le abbiamo incontrate sui treni regionali dei pendolari e le abbiamo riscontrate sulle linee delle metropolitane. Da questo punto di vista sulle linee delle metropolitane e sui treni dei pendolari che tipo di interventi si sta facendo, oltre al ricorso allo *smart working* che sicuramente diminuirà la presenza? Ci limitiamo a dire « Ci sono un po' più di corse su gomma, quindi questo speriamo che di per sé disincentivi l'uso della metropolitana o del trasporto ferroviario regionale » oppure prevediamo degli interventi anche da quel punto di vista? Concludo dicendo che noi nei mesi scorsi, da novembre in poi, abbiamo stabilito un perentorio 50 per cento dell'utilizzo dei mezzi che però è rimasto solo su carta,

che è stato un principio giusto ed enunciato, ma non verificato. Da adesso entrano in campo anche i verificatori dove i prefetti li hanno messi in campo, entrano in campo i bus sostitutivi laddove i tavoli di coordinamento li hanno messi in campo. Ci ha detto che le risorse sono a disposizione e allora però come facciamo a garantire fino in fondo il non ripetersi di scene che minano la sicurezza dei cittadini e allo stesso tempo fare in modo che le cose funzionino e che i nostri ragazzi possano andare in sicurezza a scuola? Grazie mille.

DAVIDE GARIGLIO, *intervento da remoto*. Vorrei innanzitutto ringraziare la ministra De Micheli per il lavoro che sta facendo e che è tutt'altro che facile in questo momento, la ringrazio per i dati che ci ha fornito e mi associo alla richiesta già fatta dalla presidente della Commissione di avere la relazione scritta, perché ricca di dati che ho cercato di appuntarmi.

Concordo sulla linea che si è data il Governo di riaprire la didattica in presenza del 75 per cento, ma dico a tutti i colleghi che non si deve interpretare come una sconfitta il fatto che si possa partire dal 50 per cento e arrivare al 75 per cento. Molti prefetti dalla mia regione si stanno orientando in questo senso, perché quando si cala nella realtà, si vede che è molto difficile scaglionare gli orari. Non c'è stata, perlomeno nella realtà che conosco io, una disponibilità dei dirigenti scolastici a farlo o comunque ci sono delle difficoltà che hanno reso difficilmente realizzabile tale obiettivo. Lo scaglionamento, come ha detto la Ministra, degli orari imporrebbe la differenziazione di almeno due ore, mettendo l'ingresso alle 8 e alle 10 per consentire il riposizionamento in linea dello stesso autobus e questa cosa è osteggiata molto dalle scuole.

L'uso dei mezzi di trasporto turistici ad integrazione del TPL è considerato molto difficile da realizzare. Il collega Nobili chiedeva il perché, non sta a me rispondergli perché c'è la ministra, ma mi permetto di dire, provenendo da quell'esperienza, che probabilmente ciò è dovuto al fatto che le aziende del TPL tendono a voler gestire il servizio totalmente in proprio. Su questo

mi permetto un'osservazione, perché tutti quanti con molta unitarietà di intenti abbiamo stabilito con il decreto-legge n. 18 del 2020, se non erro, che alle imprese andasse corrisposto l'intero importo del contratto di servizio anche laddove non venissero svolti tutti i servizi previsti dal programma esecutivo operativo, io credo che proprio per questo si debba dire all'impresa di trasporto « Noi vi paghiamo al 100 per cento di quello previsto dal contratto collettivo, ma perché abbiamo stanziato soldi per servizi aggiuntivi, questi soldi usateli per comprare servizi di trasporto turistico ad integrazione », perché solo così possiamo aumentare la flotta di autobus che nello stesso momento parte da un punto e arriva in un altro punto. In altre parole acquistando servizi nuovi sul mercato, autobus turistici o taxi NCC per i territori a domanda debole, possiamo aumentare il numero di autobus messi in linea, cosa che usando solo le aziende del TPL non potremmo fare. Quindi mi piacerebbe che anche i soldi per i servizi aggiuntivi fossero disposti solo dopo la verifica che questo incremento di autobus in linea sia davvero realizzato e proporrei che i servizi aggiuntivi rimanessero servizi aggiuntivi per il trasporto scolastico. Ogni regione ha una sua peculiarità. Se vogliamo far viaggiare i nostri ragazzi sicuri in una bolla, dobbiamo cercare di creare il concetto di bolle e quindi farli viaggiare insieme dentro autobus dedicati a loro con un trasporto solo per loro.

È stato detto da qualcuno che non esistono strumenti per controllare quanti siano i ragazzi sull'autobus. Di sicuro non possiamo affidare questo compito al conducente, né può farlo il verificatore e in certi contesti è anche difficile e pericoloso per lo stesso verificatore farlo. Io credo che però su questo ci possa sovvenire la tecnologia. In molte parti delle regioni che conosco è installato un sistema di bigliettazione digitale integrata *contactless* o a sfioramento che consente esattamente di sapere chi è salito su un autobus, quante sono le persone in un certo momento su un autobus, anche perché i sistemi prevedono la bigliettazione sia in ingresso che discesa. Credo

che questo ci debba portare a dire che il sistema di bigliettazione tariffaria digitale debba essere una delle priorità che ci diamo per il futuro e nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) che presenteremo per il *Recovery Fund* mi piacerebbe che ci fosse anche previsto l'utilizzo di questi sistemi che sono molto utili. Noi solo così possiamo anche consentire a chi viaggia su mezzi pubblici di pagare esattamente per il tratto che fa di percorso, quindi pagare a consumo e non più una tariffa fissa e soprattutto possiamo sapere quante persone sono su un mezzo e quali sono i bisogni di mobilità di tutte le persone.

Da ultimo, ministra, le chiederei se il Ministero potesse farsi carico di un monitoraggio nel concreto delle scelte fatte da tutte le prefetture e se in qualche modo si potesse sintetizzare il lavoro fatto dai vari prefetti, perché sicuramente in alcuni di questi casi si sceglieranno delle soluzioni che si riveleranno migliori di altre. Quindi credo che l'esperienza che faremo dal 7 in poi, nelle prime due settimane, ci potrà far emergere delle *best practice* che potranno poi essere estese, se conosciute, a tutto il territorio nazionale. Grazie e buon lavoro a tutti.

PAOLO FICARA, *intervento da remoto*. Grazie alla ministra per la dettagliata illustrazione che ci ha fatto sul lavoro condotto negli ultimi mesi e credo che tutta la descrizione che ci ha fatto sulla messa a punto di questi tavoli di coordinamento guidati dal prefetto nelle varie province con il coinvolgimento degli istituti scolastici, delle aziende di trasporto e dei sindaci sia stato l'elemento di novità più importante e forse imparando anche un po' non dico dagli errori, ma sicuramente da quegli aspetti che non hanno ben funzionato nella fase agosto-settembre, perché è vero che le competenze sono ben definite, alcune costituzionalmente definite e che il grosso chiaramente lo avevano le regioni nell'organizzazione per quanto riguarda il trasporto pubblico locale e il trasporto scolastico in quel caso direttamente i comuni, però è anche vero forse che fin dall'inizio un'attività di coordinamento da parte dei vari Ministeri coinvolti sarebbe stata opportuna

ed è quello che si è fatto negli ultimi mesi e sono ben felice di questo e anche del punto che la ministra ha fatto sui vari lavori condotti dai prefetti, perché, lo abbiamo detto, chiaramente oltre al discorso dell'aumento dei mezzi, chiaramente legato poi alla rigidità proprio del trasporto pubblico locale, l'elemento principale è lo scaglionamento degli orari, che non può essere solamente però quello della scuola, ma in generale di tutte le attività lavorative e produttive ed è anche poi l'aspetto forse più difficile da riuscire a organizzare.

Sulla base di quello che ha detto la ministra, delle 107 province italiane 13 sono città metropolitane e, almeno anche da quello che ha detto, è sulle 13 città metropolitane che si concentrano maggiormente le criticità e le varie attenzioni. Di queste, dei vari lavori condotti da vari prefetti, vorrei capire se sono tutte a un buon livello di preparazione oppure se esistono appunto ancora delle criticità rilevanti. Nel resto delle province, alcune magari sono anche proprio di più piccole dimensioni, credo che lì il lavoro principale sia per esempio legato più che altro al trasporto scolastico, perché magari nei capoluoghi di provincia si spostano la maggior parte dei ragazzi dai comuni limitrofi più piccoli. Nelle province quindi che non sono città metropolitane a che punto è il lavoro proprio in termini anche di numeri? Abbiamo, non so, per esempio un 90 per cento di lavoro preparatorio fatto o più o meno?

Con riferimento ai dati che ci ha fornito oggi relativamente all'utilizzo delle risorse messe a disposizione delle regioni e degli enti locali in questi mesi, onestamente mi hanno lasciato un po' sinceramente con la bocca aperta, perché quando c'eravamo visti a fine ottobre nella scorsa audizione sempre sul tema del trasporto pubblico locale, ci aveva fornito una tabella con i dati forniti dalle regioni sull'utilizzo di queste risorse che erano oggettivamente assai scarse. Oggi che siamo ormai però a fine dicembre sentire che sui 300 milioni a disposizione sono stati utilizzati, mettiamola così, 62 milioni e 800.000 euro se-

condo me sono ancora pochini oggettivamente.

Le chiedo se questi sono i 62 milioni già elargiti, ma nel frattempo rispetto alla tabella che ci aveva fornito a fine ottobre c'è un ulteriore aggiornamento, perché magari di quei 62 milioni magari ne sono pronti altri da trasferire alle regioni e nel caso in cui invece fossero ancora pochi, dal suo punto di vista sono effettivamente insufficienti? Anche perché poi in questi mesi abbiamo sentito molto spesso molti presidenti di regione lamentarsi che le risorse non erano state trasferite, quando sappiamo invece che il Governo ha messo a disposizione le risorse, le regioni avrebbero dovuto impiegare queste risorse che poi sarebbero state trasferite successivamente come rimborso. Bene quindi i piani dei vari prefetti messi a disposizione. Le chiedo che cosa si sta facendo, o forse mi è sfuggito dalla sua relazione, sul controllo dell'attuazione di questi piani? Cosa si prevede come monitoraggio di questi piani? Chiedo anche se poi, attraverso le stesse prefetture o attraverso un lavoro di coordinamento centrale, le informazioni relative all'attuazione dei vari piani verranno messe a disposizione anche degli utenti e dei cittadini sui siti delle prefetture stesse.

L'ultimissima domanda, se posso. Le ho sentito dire molto spesso in queste settimane che serve una riforma generale del TPL. Non è questa la sede, però le chiedo se brevemente magari ci dà qualche sua idea sulla direzione in cui vogliamo andare, visto anche il difficile momento dal quale spero che tutti insieme ne usciremo presto. Grazie mille.

DEBORAH BERGAMINI, *intervento da remoto*. Saluto i colleghi e ringrazio la Ministra De Micheli per l'ampissima relazione che ha voluto condividere con noi oggi. Anche io, come altri colleghi che mi hanno preceduto, magari poi mi rileggerò con calma la sua relazione. Mi limito a tre punti che mi hanno colpita e, se vogliamo, allarmata rispetto al quadro delle iniziative che anche non solo in vista del 7 gennaio, data importante di verifica dell'operato del Governo, lei ha evidenziato.

Il primo è che c'è una gigantesca massa di denaro che comunque è disponibile per tutto quello che riguarda la situazione del trasporto pubblico e dei servizi di trasporto da assicurare alla popolazione, *in primis* ai nostri studenti che avranno la fortuna di tornare a scuola il 7 gennaio. È un'enorme massa di denaro, benissimo, perché chi sta in Parlamento da molti anni come me in realtà ha sempre vissuto l'esperienza contraria, ovvero tantissime idee, tantissimi programmi e tantissimi progetti, uno più intelligente dell'altro, ma non c'erano mai le risorse. Quindi è ottimo che vi siano tutte queste risorse stanziati e stanziabili rispetto alla salvaguardia del nostro diritto di essere trasportati, però quello che mi allarma non è sicuramente questo dato, ma è il dato successivo che è stato già evidenziato da molti altri colleghi. Lei ha dato un numero che ci dimostra che le regioni beneficiano in parte, una parte tutto sommato piccola, di questo denaro disponibile, di questo flottante, chiamiamolo così, disponibile. Anche io vorrei capire come si può ovviare a questo non banale inconveniente, capirne le ragioni, se ci sono problemi di coordinamento, se ci sono problemi di inefficienza da parte delle regioni o, come qualche presidente di regione ha detto, inefficienza da parte della struttura centrale, però questo è un elemento anche per noi commissari di grande riflessione, perché è molto allarmante. Sarebbe il colmo se ci fosse tanto denaro oggi finalmente a disposizione e non si potesse approfittare nel modo migliore.

Il secondo punto è l'utilizzo, consentitemi questa espressione, della rete delle prefetture italiane, non certamente perché non ci siano le capacità tecniche e professionali da parte delle prefetture, ma perché molte di queste sono sottodimensionate, hanno carenze di organico molto importanti e quindi mi chiedo come, in cima a una serie di altre competenze che sono state loro affidate a causa della pandemia, possano e se siamo certi che possano supplire pienamente di fronte a questa ulteriore responsabilità che mi sembra una responsabilità importantissima, direi, cruciale e sulla quale ho qualche preoccupazione,

dato lo stato denunciato più volte proprio di molte delle nostre prefetture rispetto anche agli organici.

Infine una terza questione che il collega Baldelli ha evidenziato e che secondo me ha più carattere filosofico, ancora una volta, ovvero è giustissimo concentrarsi sul trasporto pubblico, sono d'accordo sulla necessità di una riforma complessiva del TPL e forse anche l'apporto del lavoro svolto dalla Commissione trasporti della Camera negli anni scorsi può essere utile, perché abbiamo fatto indagini conoscitive, approfondimenti, abbiamo sentito tutti i *player* di questo complesso settore dell'economia di uno Stato, tuttavia c'è poi il tema del trasporto privato e lì il bilanciamento va tenuto, perché è un tema proprio generale dell'assetto di questo Governo, ovvero è tutto molto pubblico, centralizzato sullo stato, la responsabilità che lo Stato acquisisce, lo Stato che entra nell'economia da dove si era lentamente ritirato, quindi tanti elementi, ma poi si omette l'analoga importanza che un buon funzionamento, un buon efficientamento del trasporto privato può portare in termini di beneficio alla situazione emergenziale che abbiamo. Anche su questo vorrei, se è possibile, sentire qualche parola in più dalla Ministra. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bergamini. Non ho altri iscritti a parlare. Se la ministra, visto che ha dato quest'ampia disponibilità, me lo consente, io vorrei rivolgere una domanda, in realtà è una proposta. Perché non si è pensato oppure se si intende procedere in questo senso a un'operazione trasparenza, provincia per provincia, nell'ambito anche di questo lavoro che stanno portando avanti le prefetture, ma in questo caso forse sarebbe il caso che fosse il Ministero dei trasporti a organizzarlo, nel senso di garantire in termini molto trasparenti anche attraverso la pubblicazione su internet, sul sito istituzionale, quanti mezzi in più nelle varie realtà sono stati coinvolti, mi riferisco al taxi, agli NCC e ai bus turistici, visto che comunque c'è una corresponsabilità da parte delle istituzioni locali, e anche quanti controllori in più, attraverso questi meccanismi che sono

stati introdotti e le proposte che sono state avanzate, ci sono nelle diverse realtà locali. Secondo me in questa fase di difficoltà e anche di scarsa speranza da parte dei cittadini, avere a disposizione un quadro dettagliato e trasparente e molto preciso realtà per realtà, soprattutto per quanto riguarda le aree metropolitane dove ci sono i maggiori problemi, credo che potrebbe essere utile. Lo lascio come spunto di riflessione all'intervento e alla replica che ci vorrà fare la Ministra De Micheli. A lei la parola.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Faccio qualche premessa rispetto alle domande che ho ascoltato e che credo siano ulteriormente necessarie.

L'organizzazione del trasporto pubblico dedicato e quindi quel trasporto che vale per gli studenti sotto ai 14 anni non ha avuto nessuna modificazione da settembre ad oggi, nel senso che tutto il sistema degli scuolabus che sono dedicati agli studenti, la popolazione scolastica sotto ai 14 anni, prevedono ancora le stesse linee guida e hanno la copertura finanziaria prevista anche per il 2021, così come è accaduto nella prima fase di riapertura delle scuole. Pertanto, e lo dico in particolar modo per le preoccupazioni espresse dall'onorevole Mulè, tutta l'organizzazione di cui parliamo ora si rivolge alla popolazione scolastica delle scuole secondarie di secondo grado, che una volta quando io e Mulè andavamo a scuola si chiamavano « le scuole superiori » tanto per intenderci, ovvero per quella popolazione scolastica sopra i 14 anni.

La seconda questione generale è il tema del trasporto su ferro che è parzialmente implementabile, come ho avuto modo di dire nella relazione che ovviamente vi fornirò, ed è implementabile su gomma a parità di fermate, ma ovviamente sconta due problemi. Nel momento in cui vengono appaiate alle linee su ferro corse su gomma, quelle su gomma saranno inevitabilmente più lente e quindi in molti casi meno desiderabili per lavoratori e studenti che si dovessero muovere, ma certamente c'è un limite tecnologico, cioè per tutto ciò che è su ferro, metropolitane e treni, ovviamente esistono anche dei limiti di sicurezza dei

mezzi stessi. Vi faccio un esempio: il trasporto su ferro extra urbano prevede che gli accessi alle stazioni abbiano degli scaglionamenti che sono degli *slot* che non possono essere oltre quanto già previsto dalle normative di sicurezza ferroviaria e pertanto sono implementabili fino al raggiungimento dell'altro fronte della sicurezza, perché ovviamente ci dobbiamo occupare di sicurezza sanitaria, ma non possiamo dimenticare anche l'altra sicurezza. Quindi in alcuni casi sono state implementate le corse per esempio delle metropolitane, ma attraverso strumenti che sono legati a bus aggiuntivi che fanno percorsi simili o assimilabili, ma che comunque avranno tempi di percorrenza più lenti. È quella la parte più rigida di tutto il sistema del trasporto pubblico locale.

Sotto questo punto di vista credo che sia necessario anche un chiarimento su una questione che l'onorevole Ficara e l'onorevole Bergamini hanno giustamente sottolineato, ovvero il perché nella prima fase della riapertura delle scuole a fronte di 300 milioni disponibili per l'utilizzo e per la possibilità di implementare con mezzi privati o comunque di implementare il numero di chilometri ne sono stati spesi solo 62 milioni. Noi avevamo all'inizio un dato previsionale dalle regioni di circa 130 milioni, in realtà ne sono stati spesi solo 32 per le seguenti ragioni: in primo luogo perché alcune regioni hanno deciso di chiudere le scuole anticipatamente e quindi tutti questi servizi aggiuntivi non si sono resi necessari; in secondo luogo perché poi è intervenuto il DPCM che ha previsto *erga omnes* per tutte le regioni la didattica a distanza per il 75 per cento e quindi progressivamente è calato il fabbisogno di servizi aggiuntivi; in terzo luogo perché alcune di queste regioni tra cui quelle più popolate, penso ad esempio alla Lombardia che è quella che ha il fabbisogno di trasporto locale più importante in termini quantitativi e anche economici, sono entrate in zona rossa e quindi non solo si sono chiuse tutte le scuole, ma anche molte attività produttive hanno evidentemente sospeso la loro attività. Quindi c'è stata una programmazione ipotetica che noi avevamo avuto

delle regioni, che poi non è arrivata a diventare attività su strada perché nel frattempo progressivamente un po' la riduzione della didattica in presenza e l'incremento dei contagi hanno portato all'individuazione di zone rosse e zone arancioni che quindi hanno ridotto tutto il fabbisogno. Per cui il dato che vi ho dato è un dato consuntivo, mentre quello che vi avevo dato a ottobre è un dato previsionale.

Credo che l'altra premessa importante, prima di rispondere alle domande puntuali, sia quella legata al ruolo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha giocato sia nella fase di settembre che in quella attuale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha attivato uno strumento non previsto a legislazione vigente, di cui ci siamo fatti carico lo stesso ovviamente essendo il Ministero dei trasporti, di coordinamento, di monitoraggio e di finanziamento, oltre che di implementazione legislativa. Cos'è accaduto? È accaduto che i flussi che noi avevamo consegnato alle regioni per la riapertura delle scuole sono stati in parte in alcune regioni tenuti in considerazione ai tavoli che all'epoca erano regionali per le scuole, cioè nel primo modello di riapertura c'erano i tavoli scolastici regionali, ai quali in alcuni casi la partecipazione delle regioni sul fronte dei trasporti ha determinato la soluzione di alcuni problemi. In altri casi a quegli stessi tavoli non si è riusciti a raggiungere gli stessi obiettivi o per difficoltà di implementazione delle linee o per difficoltà da parte degli istituti scolastici di provvedere allo scaglionamento degli orari. La mia battaglia sullo scaglionamento degli orari, anche qui devo riconoscere che molti degli interventi hanno approfondito questo aspetto, non è esclusivamente finalizzata alla scuola, anzi la disponibilità di tanti sindaci a scaglionare gli orari anche degli uffici e delle attività produttive in molte regioni ha consentito da subito di non avere condizioni di criticità, mentre in altre regioni invece questo non è accaduto nella prima fase e proprio il monitoraggio della prima fase, di cui noi ci siamo fatti carico anche in quel caso ogni 48 ore, ha dimostrato come, essendo i flussi di domanda compositi e

non esclusivi a carico della scuola, questi flussi avessero l'esigenza di essere determinati in maniera diversa proprio sullo scaglionamento degli orari. Tenete conto che il nostro è l'unico Paese che ha rivisto il riempimento dei mezzi di trasporto pubblico locale al 50 per cento e quindi è per forza anche l'unico Paese che deve sperimentare i cosiddetti « nuovi orari delle città ».

Sempre in termini generali la possibilità di utilizzare mezzi privati, taxi NCC da subito, fin dal decreto Rilancio, anche perché noi avevamo piccole regioni che ci chiedevano questa possibilità per andare a prendere non solo gli studenti, ma anche i lavoratori nelle aree interne, come peraltro ha ricordato l'onorevole Gariglio, ma successivamente nei decreti estivi è stato previsto e allargato anche per ovviamente i bus turistici. Questi strumenti sono stati messi in campo, quindi questa possibilità è stata messa in campo utilizzando quelle che sono già le norme per fare gare in 48 ore a legislazione vigente. Ci sono le norme del codice degli appalti sulla procedura negoziata, rafforzate dall'articolo 1 del Decreto-legge Semplificazioni sempre sulla negoziata che hanno già consentito sia a settembre che anche ora alle regioni, laddove i presidenti hanno deciso di accettare le gare a livello regionale oppure alle singole aziende, laddove le regioni hanno deciso di delegare alle aziende le gare, di poter fare gare in 48 ore. C'è un problema però rispetto al noleggio di bus turistici, al di là di alcune tipologie che possono avere problemi di natura tecnica. Nonostante le motorizzazioni siano state autorizzate dal Ministero a certificare in 24 ore la possibilità di utilizzare tutti i mezzi privati, purtroppo abbiamo riscontrato nelle giornate precedenti il Natale, nella settimana precedente al Natale, che è stata la settimana nella quale si sono fatte più gare in assoluto dall'inizio di questo nuovo modello organizzativo, che ci sono molte aziende soprattutto di dimensioni medio e piccole che non partecipano alle gare, seppur chiamate con il meccanismo della procedura negoziata. Per questa ragione abbiamo chiesto agli assessori regionali di chiarire ai soggetti

privati che una volta contrattualizzati avranno comunque il rimborso ai sensi dei verbali dei prefetti a prescindere dal fatto che per motivi di natura sanitaria vengano utilizzati da subito i mezzi aggiuntivi oppure vengano utilizzati progressivamente nel tempo. Questa è una tutela che noi abbiamo messo in campo sia per le regioni che per le aziende, ma ovviamente anche per i soggetti privati, perché qualcuno può avere la preoccupazione di partecipare alle gare e poi di non vedere immediatamente il proprio mezzo messo su strada e quindi può dire «Quella settimana l'ho tenuto fermo. L'ho tenuto a disposizione. Ho preso la persona che ho fatto rientrare dalla cassa integrazione, ma poi non vengo rimborsato». Invece abbiamo proprio deciso, come vi ho detto nella relazione iniziale, di utilizzare i verbali dei prefetti proprio per evitare che in termini di contrattualistica sia i soggetti pubblici, che mettono sotto contratto i privati, sia i soggetti privati, che sono messi sotto contratto dai pubblici, possano avere qualche dubbio sul fatto che gli venga riconosciuto il *quantum* previsto dal contratto medesimo. Noi stiamo cercando di dirla, questa cosa, con grande forza proprio perché ci sia da parte dei soggetti privati maggiore disponibilità alla partecipazione delle gare in giro per l'Italia.

Sempre in termini di premessa generale, per quel che riguarda le strade provinciali, la titolarità di spese correnti per interventi quali lo spargimento del sale in caso di neve, come è noto, è esclusiva delle province sulla base dei mezzi propri. Ciò non toglie che il Ministero quest'anno abbia comunque distribuito alle province italiane un miliardo e 390 milioni di euro per tutti gli interventi di manutenzione straordinaria.

Per quello che riguarda invece le domande più puntuali, abbiamo fornito ai prefetti tutta una serie di strumenti per poter rendere il loro lavoro il più flessibile possibile e proprio perché la regionalizzazione, un modello di orari, un modello di trasporti, un modello organizzativo uguale per tutti non aveva dato i risultati attesi, abbiamo deciso insieme alla Ministra Az-

zolina, alla Ministra Lamorgese e al Ministro Boccia di localizzare nelle province le risposte da dare.

A noi, grazie alla presenza ad ogni tavolo di rappresentanti del Ministero è spettato il compito di rappresentare tutte le informazioni possibili per poter addivenire per ogni provincia ad un modello che fosse un vestito su misura fatto per ogni provincia ed è questa la vera ragione per la quale il 95 per cento delle province ad oggi hanno già definito i modelli organizzativi per la riapertura delle scuole. Non dirò qui pubblicamente quali sono le province che non hanno ancora chiuso, ogni provincia ha la sua ragione e la sua motivazione, stanno lavorando e vi posso garantire che siamo informati che tutti i prefetti in questa settimana per tutte le province non hanno ancora il modello organizzativo hanno già convocato i tavoli. È del tutto evidente che la norma di chiusura prevista nel DPCM che dice che se nella regione c'è una provincia che non è riuscita a trovare l'accordo tra l'aumento del numero di mezzi, del numero di chilometri percorsi e lo scaglionamento degli orari, a quel punto c'è la facoltà del presidente della regione, sulla base ovviamente dell'articolo 32, di poter intervenire con ordinanza cogente per poter costruire una soluzione idonea. Fare il trasporto pubblico locale a Milano non è la stessa cosa che farlo a Piacenza, nonostante ci siano solo 60 chilometri di differenza, ma le dimensioni, la condizione della città metropolitana a differenza di una città di provincia che ha molta montagna eccetera, non devo spiegare a voi che rappresentando autorevolmente il territorio, lo conoscete minuziosamente, è del tutto evidente che sono modelli organizzativi radicalmente diversi. La presenza di una metropolitana in una città metropolitana, scusate il gioco di parole, determina una differenza nell'organizzazione del trasporto pubblico locale che laddove non c'è la metropolitana, evidentemente è molto diversa.

Sempre sul tema delle risorse, vorrei chiarire che i 390 milioni sono già a legislazione vigente. C'è un punto che può essere accaduto in passato? La crisi di liquidità delle regioni nel 2020? Abbiamo

avuto qualche segnalazione di questo tipo, tant'è vero che ho fatto un tavolo specifico con l'assessore Caparini, che è l'assessore che coordina gli assessori al bilancio della Conferenza delle regioni, proprio per capire quali erano le misure idonee per evitare che il tempo intercorso tra lo stanziamento, la domanda dell'onorevole Bergamini, di imponenti quantità di risorse che in un momento in cui queste risorse sono nelle tasche o delle regioni o addirittura delle agenzie di trasporti, che finanziano poi le aziende di trasporto pubblico locale, fosse il tempo più breve possibile. Voi sapete perfettamente che la distribuzione di queste risorse che transitano dal Fondo nazionale del TPL prevede un decreto del Ministro, la controfirma del Ministro dell'economia e il passaggio in conferenza in Conferenza unificata e poi la registrazione alla Corte dei conti. Solo dopo questi passaggi la Ragioneria del Ministero dei trasporti può erogare le risorse disponibili. In questo frangente le regioni possono anticipare di cassa, perché intanto hanno la certezza che il meccanismo di distribuzione è uguale ai criteri del Fondo del TPL per il 50 per cento e oggi sanno anche che il restante 50 per cento verrà distribuito sulla base dei verbali dei prefetti e in caso di mancato accordo ai tavoli prefettizi farà fede l'ordinanza del presidente della regione. Quei chilometri aggiunti e quel numero di bus aggiuntivi saranno elemento certificativo per le regioni, quindi considerevolmente per le aziende, per essere poi ristorati con imponente mole di risorse, qui cito le vostre parole « messe a disposizione dallo Stato ».

Torno ora al tema del trasporto privato per confermare che nel 2020 sul trasporto privato sono stati stanziati, parlo dei bus turistici, 53 milioni più altri 20 milioni che sono in fase di erogazione, che ovviamente, avendo noi in termini prospettici ulteriori decreti da approvare sul piano finanziario per questa drammatica pandemia, ci faremo carico di fare anche una verifica di eventuali ulteriori fabbisogni sopravvenuti per un intervento nel 2020, fermo restando che ci auguriamo che ci sia la disponibilità massima possibile per implementare da

parte delle aziende private il trasporto pubblico locale.

Per quel che riguarda i verbali dei prefetti, la stragrande maggioranza dei prefetti, che hanno già completato l'attività in vista di programmazione della riapertura della scuola, stanno pubblicando sui siti prefettizi i testi dei verbali. Le aziende che avranno modificato il loro orario o che dovessero avere modificato, implementato e incrementato progetti, percorsi o corse specifiche, pubblicheranno sui loro siti le corse aggiuntive. È del tutto evidente che anche tutto il personale che noi abbiamo chiesto, sia volontario che professionalizzato, che sarà presente alle fermate di bus, alle fermate delle metropolitane o alle fermate delle stazioni saranno dotati da parte delle aziende di strumenti che sono soprattutto gli orari e le modalità con le quali queste corse saranno rappresentate. Per cui si arriva alla fermata del bus, il bus che è davanti a te è già pieno al 50 per cento, lì ci sarà o un dipendente dell'azienda o un ausiliario del traffico o un volontario della Protezione civile che con tanto di orario programmato dalle aziende ti dirà che non potendo più salire su quel bus, dovrai aspettare tre o quattro minuti, perché è in arrivo un altro bus. È del tutto evidente che non sono previste multe. Se la domanda è « Sono previste multe ? ». No, ma è ovvio che ci sarà un comportamento di *moral suasion* più importante nella fase iniziale per abituare le persone alla novità, che siano studenti, che siano lavoratori rispetto a quando non sia invece deterrente l'ipotesi di assegnare una multa a una persona che sale come elemento in più rispetto al riempimento del 50 per cento, anche perché è del tutto evidente che questa è una scelta di protezione delle persone.

Passo alla domanda legata al tema del monitoraggio *ex ante*, come dicevo prima, in questa fase noi abbiamo ogni 48 ore questo tavolo e una discussione, un tavolo permanente con la Ministra Azzolina, la Ministra Lamorgese e il prefetto Frattasi, che è il capo di Gabinetto della Ministra Lamorgese che sta coordinando l'attività dei prefetti e ovviamente veniamo aggiornati sulle eventuali criticità seduta stante. Vi confermo che contrariamente a quanto

accaduto a settembre, la programmazione delle città metropolitane è sostanzialmente completata ovunque e che le uniche criticità si stanno ancora rilevando in città capoluogo di provincia di dimensioni minori. Questo per motivi squisitamente locali rispetto ai quali ovviamente la ministra dei trasporti ha dato tutta la disponibilità, ammesso e non concesso che io possa fare qualcosa di specifico nel merito su questi problemi per poter intervenire, ma come me hanno dato la disponibilità la ministra Azzolina e la ministra Lamorgese.

Per quel che riguarda invece il monitoraggio *ex post*, è del tutto evidente che la stessa tempistica di valutazione di come stanno andando le cose ci sarà anche nelle giornate dal 7 gennaio in poi.

Io voglio però chiarire una questione fondamentale. Anche se ad oggi dopo l'accordo con le regioni che sono titolari sia del trasporto pubblico locale che dei controlli sanitari nelle scuole, qualcuno di voi chiedeva dei termoscanner negli istituti eccetera, poiché in quel verbale di accordo del 23 dicembre c'è anche la parte sanitaria e quindi magari recuperiamo questo verbale e insieme alla mia relazione lo mandiamo alla Commissione in modo tale che chi ha fatto la richiesta, come l'onorevole Mulè e l'onorevole Rixi, di avere un panorama complessivo non solo delle misure di trasporto, ma anche di quelle più strettamente sanitarie, in quell'accordo ci sono stati anche degli impegni da parte delle regioni sugli interventi sanitari, per esempio in termini di priorità sui tamponi necessari per le scuole e su tutta un'altra serie di questioni puntuali. Al di là degli aspetti di natura sanitaria è del tutto evidente che i controlli *ex post* avranno per noi la stessa tempistica, anzi invece di ogni 48 ore, noi faremo controlli ogni giorno. Questo tipo di monitoraggio ovviamente ha bisogno di una strettissima attività di collaborazione con le regioni e io qui lo dico come lo penso. Noi abbiamo chiesto e ottenuto in Conferenza unificata che prefetti, regioni, tutto il sistema si organizzi per il 7 gennaio per la frequenza scolastica in presenza al 75 per cento anche se c'è l'ordinanza del Ministro Speranza che dice che i primi sette giorni sono al 50 per cento. Pagheremo anche per i

servizi che temporaneamente saranno in fase di organizzazione e non per forza di esercizio, perché la scuola è troppo importante. È del tutto evidente, e qui a voi che rappresentate il popolo italiano deve essere chiaro, che tutto l'armamentario finanziario, informativo, organizzativo, anche giuridico ordinamentale e di supporto tecnico, i Ministeri competenti e in questo caso non parlo esclusivamente del Ministero dei trasporti lo hanno messo a disposizione delle regioni che per loro stessa dichiarazione hanno esattamente lo stesso obiettivo del Governo, ovvero quello di dare la possibilità agli studenti di andare a scuola in presenza. Non c'è un problema finanziario, non c'è un problema a legislazione vigente.

Il tema dell'ulteriore compensazione delle perdite da bigliettazione del 2020, le regioni sanno già che lo risolveremo con il decreto di scostamento che faremo agli inizi del 2021, perché sapete che un conto sono i soldi da dare al trasporto pubblico locale per i servizi aggiuntivi, noleggio, taxi, bus turistici, NCC e un conto è coprire le perdite, perché si è lavorato meno nel 2020. Siccome le perdite oggi le copriamo con 1,32 miliardi, ma servono ulteriori risorse, le regioni sanno che arriveranno anche quelle per il 2020 per coprire la perdita complessiva, essendo queste aziende che svolgono un servizio ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3 della Costituzione, che è quello che garantisce l'uguaglianza a tutti i cittadini. Quindi sotto questo punto di vista, non c'è un problema finanziario. I problemi di cassa, come vi ho detto, li abbiamo affrontati e risolti con il coordinatore degli assessori al bilancio delle regioni, che è l'assessore e nostro collega Davide Caparini. È ovvio che qualche problema ci sarà? Secondo la mia opinione, su 107 province con modelli tutti differenziati, avremo risultati molto positivi, risultati medi e qualche criticità soprattutto nei primi giorni di riapertura delle scuole, ma è ovvio che un sistema così complesso, articolato e profondo come riconosciuto delle stesse affermazioni che molti di voi hanno fatto, anche non esponenti della maggioranza, avrà bisogno anche di essere rodato nella prima fase, quando cercheremo di dispiegare un numero maggiore di persone che aiutino i cittadini e gli

studenti a fare scelte di trasporto migliore possibile per andare a scuola. È del tutto evidente però che il vero risultato di questa fase è che il vestito a livello provinciale ha avuto tempi di accordo più veloci di quello precedente e il secondo risultato è quello di aver confermato l'esigenza e la necessità dello scaglionamento degli orari per i quali anche molto di voi, molti degli intervenuti, ma non solo, si sono battuti in passato.

L'ultima questione è la riforma del trasporto pubblico locale. Nel Fondo pluriennale, più le risorse che ci verranno riconosciute con i fondi europei stanziati, noi avremo un numero importante di miliardi per poter continuare a finanziare il TPL, non solo la misura già finanziata di sostituzione dei mezzi più obsoleti con bus ambientalmente più sostenibili e più efficienti, ma anche per il completamento delle metropolitane nelle città che si sono dotate di questo strumento e per il completamento dei sistemi di trasporto rapido di massa che sono soprattutto presenti nelle grandi città, non solo capoluogo di regione, ma in generale nelle città ad alta densità abitativa. Avere questo patrimonio di risorse e non intervenire anche sul modello organizzativo del trasporto pubblico locale sarebbe, a nostro avviso, un delitto. Pertanto sto per costituire la Commissione che si occuperà di produrre le proposte tra cui tutto il tema della digitalizzazione. Prima l'onorevole Nobili parlava del fatto che è necessario implementare con gli strumenti tecnologici la possibilità di migliorare la qualità del trasporto pubblico locale, ma non solo con la digitalizzazione, ma anche con altri strumenti di misurazione dei bisogni e di misurazioni dei livelli essenziali che sono diversi per le grandi città urbane rispetto alle periferie e alle province.

Molti di voi hanno citato le aree interne come aree in cui è necessario avere lo stesso livello di qualità del servizio delle città. A questo tavolo, a questo gruppo di lavoro la Conferenza Stato-regioni e l'ANCI ci hanno

fatto recentemente avere il nome dei partecipanti in modo tale che possa firmare l'atto di costituzione di questa Commissione che elaborerà prima di tutto un testo tecnico all'interno del quale saranno rappresentati i nuovi bisogni e le possibili risposte. È del tutto evidente che poi il Governo e il Parlamento insieme alle regioni dovranno trasformare il documento di natura tecnica in una legge, in una norma, che modifichi la norma del 1997 per rispondere ai modificati bisogni di trasporto pubblico locale nel nostro Paese. Io mi sono data l'obiettivo temporale di potervi portare e presentare per una discussione preliminare quel documento tecnico entro quattro mesi dall'istituzione della Commissione. Diciamo che utilizzerò tutti gli strumenti di pressione e di accelerazione che sono nelle mie mani per fare in modo che questi tempi vengano rispettati e per poterli presentare ovviamente molto prima su altri argomenti, ma su questo specifico argomento da voi nel mese di aprile e discutere quelle che sono le risultanze di questa attività per approfittare di una drammatica pandemia come questa, e di tutti i problemi che abbiamo rilevato e anche dell'idea, soprattutto del trasporto pubblico locale che è diffusa nell'opinione pubblica, e trasformarla in un'occasione per un salto di qualità di un servizio che a maggior ragione ora, ma sicuramente anche per il futuro continuerà a essere un servizio essenziale per i nostri cittadini. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Ringrazio la ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.55.

*Licenziato per la stampa
il 19 febbraio 2021*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0127260