XVIII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 SETTEMBRE 2021

COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

22.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 SETTEMBRE 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE RAFFAELLA PAITA

INDICE

Sulla pubblicità dei lavori: Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	G. 3	Bruno Bossio Vincenza (PD) Donina Giuseppe Cesare (Lega) Ficara Paolo (M5S)	PAG. 8 8
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, 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).		Gariglio Davide (PD) Giovannini Enrico, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Nobili Luciano (IV) Rotelli Mauro (FDI)	9 3, 13 10
Paita Raffaella, <i>Presidente</i> 3, 7, 8, 9, 10, 1	. : 1	ALLEGATO: Documento depositato dal Mini- stro Enrico Giovannini	17

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Azione-+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI.



XVIII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 SETTEMBRE 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 8.15.

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 e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria, anche in vista della riapertura delle scuole.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato del trasporto pubblico locale con riferimento all'emergenza sanitaria, anche in vista della riapertura delle scuole.

Saluto i colleghi che parteciperanno alla seduta da remoto, ai quali rivolgo l'invito a tenere spenti i microfoni per consentire una corretta fruizione dell'audio.

Ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito della Commissione.

Avverto che, dopo la relazione del Ministro, si svolgeranno gli interventi dei deputati e sarà data la parola inizialmente a un deputato per gruppo. Successivamente, sempre compatibilmente ai tempi perché abbiamo l'Aula già convocata, valuteremo se poter dare la parola anche ad altri deputati in relazione ai tempi disponibili.

Invito pertanto i rappresentanti dei gruppi a comunicare alla presidenza gli iscritti a parlare.

Cedo la parola al Ministro Giovannini per lo svolgimento della relazione. Prego, ne ha facoltà.

ENRICO GIOVANNINI, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto). Grazie, presidente. Buongiorno a tutte e a tutti. Ho preparato delle slide, una presentazione, e chiederei di mostrarla. Grazie per questa opportunità di riferire alla Commissione lo stato dell'arte nella preparazione del sistema dei trasporti, anche in vista della riapertura della scuola e delle attività lavorative.

In questi mesi il Governo ha lavorato su quattro direttrici fondamentali: il potenziamento dell'offerta, specialmente nelle ore di punta; la distribuzione della domanda per ridurre i picchi nelle ore di punta; le regole di funzionamento del sistema dei trasporti; la riforma del trasporto pubblico locale, ormai ineludibile. Abbiamo lavorato intensamente con le regioni e le province autonome, che secondo la Costituzione hanno la responsabilità di programmare e gestire il servizio di trasporto pubblico locale (è una competenza esclusiva), mentre allo Stato spetta il finanziamento del sistema. Ovviamente, visto che il sistema del trasporto pubblico locale incide su moltissime attività, il Governo ha seguito molto strettamente, in collaborazione con le altre istituzioni, la preparazione del sistema dei trasporti.

In particolare, abbiamo iniziato a marzo la preparazione del sistema verso la ripresa autunnale. Infatti qui ci sono le tappe principali: già da marzo, nel decreto-legge « sostegni II », avevamo potenziato notevolmente i fondi proprio in vista della gestione del trasporto pubblico locale nel 2021.

Aprile, maggio, giugno, luglio sono stati mesi di interlocuzione e approfondimenti, interlocuzione con il Comitato tecnico scientifico (CTS); e poi ad agosto sono state assunte varie decisioni, in primo luogo il *green pass* sui trasporti a lunga percorrenza a partire dal 1° settembre, le linee guida sui trasporti e l'avvio del confronto con le parti sociali per le linee guida sulla sicurezza dei lavoratori.

Settembre è naturalmente un mese estremamente intenso. Il 1° settembre sono entrate in vigore le linee guida e l'introduzione del green pass sui trasporti a lunga percorrenza. Il 2 abbiamo ricevuto i piani delle regioni sul potenziamento del trasporto pubblico locale. Abbiamo approvato il decreto-legge che chiarisce che i fondi per i servizi aggiuntivi possono essere usati anche per il potenziamento dei controlli. Abbiamo nell'ultima settimana analizzato i piani inviati dalle regioni e dalle province autonome. Abbiamo aperto un canale diretto con i tavoli prefettizi, con un'attenzione particolare sulle città metropolitane, dove presumibilmente ci saranno le maggiori criticità. E poi oggi incontriamo le parti sociali per l'aggiornamento delle linee guida sulla sicurezza dei lavoratori.

Ricordo brevemente il modello di programmazione e gestione, che è basato sull'integrazione tra livelli territoriali diversi. Il Ministero definisce i finanziamenti e, in collaborazione con gli enti territoriali, le linee guida; i tavoli prefettizi, in cui sono rappresentati i dirigenti scolastici, i comuni, le aziende di trasporto, le regioni, gli stessi rappresentanti del Ministero, definiscono piani locali, basati su sfasamento degli orari, servizi aggiuntivi e così via. Le regioni assumono questi piani, programmano e organizzano i servizi regionali e locali, e le aziende di trasporto svolgono i servizi in coerenza con le linee guida. Il Ministero verifica l'attuazione dei piani, eroga i finanziamenti sulla base della rendicontazione fornita dalle regioni e interviene là dove necessario.

In questi mesi ormai, e in particolare nelle ultime settimane, la stampa locale ha già dato notizia delle attività delle regioni per organizzare il TPL (trasporto pubblico locale). Abbiamo stabilito un sistema di monitoraggio in base al quale noi come Ministero riceviamo i rapporti dei tavoli prefettizi, e quindi abbiamo anche un *input* sulla domanda espressa dai tavoli; ci sono interazioni con le regioni sulla base dell'analisi dei piani; le regioni inviano al Ministero rapporti su come le aziende si sono organizzate per rispettare le linee guida. Queste tre sono novità importanti anche rispetto all'anno scorso. In altri termini il Ministero, il Governo, non si è limitato a definire i fondi, a definire le regole, ma c'è un monitoraggio costante che consentirà di verificare eventuali problemi.

Vediamo ora il potenziamento dell'offerta. In termini di finanziamento, complessivamente sono stati stanziati 2,7 miliardi di euro tra il 2020 e il 2021 con due finalità principali: la copertura dei mancati ricavi dovuti all'emergenza sanitaria e l'erogazione di servizi aggiuntivi. In aggiunta a quanto finora erogato, nella seconda parte del 2021 ci sono a disposizione 618 milioni per finanziare servizi aggiuntivi. Tenete presente che nel primo semestre le regioni hanno usato 222 milioni: è quasi tre volte tanto rispetto a quanto era disponibile nel primo semestre; e poi ci sono 800 milioni per compensare minori ricavi. Per ciò che concerne quindi il primo compito del Governo, direi che gli stanziamenti sono pienamente adeguati a sostenere un aumento consistente dell'offerta di trasporto pubblico.

Nel primo semestre, utilizzando i fondi che ho citato, il servizio di trasporto pubblico locale è stato aumentato in termini medi giornalieri del 4,2 per cento, ma effettivamente la concentrazione dei servizi aggiuntivi è stata nelle ore di punta. Nelle ore di punta si può stimare che mediamente vi sia stato un aumento compreso tra il 15 e il 20 per cento.

Cosa ci aspettiamo nel secondo semestre? Sono i dati che abbiamo ricevuto dalle regioni e che abbiamo verificato. Nel secondo semestre sono previsti servizi aggiuntivi per 44 milioni di vetture/km. L'anno scorso erano stati 13 milioni: questo vuol dire che, rispetto all'anno scorso, i servizi aggiuntivi sono pari a oltre tre volte. Que-

sto dato è un dato nuovo, è un dato che deriva dai piani. I servizi aggiuntivi per la seconda parte dell'anno sono superiori di quasi il 10 per cento rispetto a quelli rendicontati nel primo semestre, e complessivamente il numero di mezzi dedicati per il secondo semestre ai servizi aggiuntivi è pari a quasi 6 mila unità.

Questo grafico vi dà un'idea dei dati che vi sto comunicando. L'anno scorso furono messi in campo circa 13 milioni di vetture/km. Quest'anno parliamo di 44 milioni: un aumento del 340 per cento, e un aumento di quasi il 10 per cento rispetto al primo semestre. Per quanto riguarda chi ritiene che Governo e regioni non abbiano compiuto uno sforzo straordinario rispetto all'anno scorso, che tutto è come l'anno scorso, direi che i dati smentiscono questa interpretazione.

Ma non ci siamo limitati a potenziare l'offerta: abbiamo lavorato anche sulla distribuzione della domanda. Abbiamo svolto questo monitoraggio sui piani concordati e nei tavoli prefettizi delle città metropolitane, da cui emerge un ampio uso dello scaglionamento in fasce degli orari. In alcuni casi, ad esempio Milano, questo scaglionamento riguarda anche le attività commerciali e dei servizi. C'è una crescente capacità dei tavoli prefettizi di individuare selettivamente le linee a maggiore carico; questo perché la condivisione dei dati dei mobility manager ha consentito ai tavoli di svolgere un lavoro migliore. Vorrei ricordare che i tavoli di fatto sono partiti quest'anno. Questa quindi è la seconda grande novità rispetto all'anno scorso: un'organizzazione capillare che ha consentito una migliore programmazione.

Un altro elemento che segnaliamo è che i rischi di assembramento sono ritenuti maggiori in uscita dalle scuole più che in ingresso. Questo vi dà un'idea della situazione città per città. A Bari, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Roma, Venezia sono previste fasce diverse di entrata e di uscita. In alcuni casi, Bologna, Palermo, Potenza, Reggio Calabria e Torino, non sono previste differenziazioni di orario. A Messina questa differenziazione è stata richiesta dall'azienda del TPL, ma non ancora concordata

con le autorità locali. Cosa ci dice questo quadro? Che non dobbiamo guardare solo al numero di mezzi o di servizi aggiuntivi messi in campo, perché gli strumenti in realtà sono due: la differenziazione di orario e la quantità di mezzi messi in campo.

Questa è stata una scelta locale che noi abbiamo recepito, di cui siamo informati, che le regioni hanno utilizzato per le loro programmazioni e la messa in campo dei servizi aggiuntivi. Siamo però in contatto con i prefetti delle città metropolitane, non solo per monitorare attentamente ciò che succede, ma anche per capire come alcune delle criticità che ci stanno segnalando sono state o saranno superate. Per questo avremo con i prefetti delle città metropolitane un monitoraggio settimanale per comprendere se le difficoltà vengono superate.

Qualche dato sulla tendenza della mobilità. Ricordo che a giugno il traffico sui treni regionali era ancora inferiore di circa il 40 per cento rispetto ai livelli pre-Covid (è il grafico di destra, la linea rossa tratteggiata). I dati sugli spostamenti elaborati da *Google* e *Apple* confermano il forte aumento della mobilità urbana nel secondo trimestre, che in molti casi era tornata sostanzialmente ai livelli *ante* crisi. Questa è un'informazione importante, perché possiamo andare a vedere ciò che è accaduto nei mesi scorsi anche per comprendere a livello locale le criticità più importanti.

Il Ministero ha chiesto all'Istat di condurre una rilevazione sulle attese dei cittadini per l'autunno 2021. Questa è una fotografia della sintesi che l'Istat ha compiuto nella sua nota (il *link* indicato in basso). È previsto un calo degli spostamenti per studio e lavoro, è prevista una diminuzione dell'uso del mezzo pubblico, mentre è previsto un aumento del ricorso all'auto privata. Il Covid ha certamente un ruolo importante nel determinare queste scelte, ma anche la prosecuzione, per esempio, dello *smart working*.

Questa tabella mostra che coloro i quali a gennaio e febbraio 2020 si muovevano per cinque giorni a settimana o più, e qui parliamo di motivi di studio e lavoro, erano l'81,6 per cento. Queste persone prevedono di spostarsi cinque volte a settimana o più per il 68 per cento: c'è quindi un calo fortissimo nelle attese di spostamento.

Queste sono le preferenze attese per ciò che concerne i diversi mezzi. Come vedete, l'uso regolare di autobus, metropolitane e treni era rappresentato dal 27 per cento prima dello scoppio della pandemia e adesso soltanto dal 22,6 per cento. L'Istat dunque conclude che è attesa una caduta di circa il 20 per cento nell'utilizzo del mezzo pubblico e ci dovrebbe essere un parallelo incremento dell'uso dell'automobile privata.

Queste informazioni sono utili soprattutto ai pianificatori territoriali, ed è per questo che abbiamo emanato il decreto che impone l'istituzione della figura del *mobility manager* alle amministrazioni pubbliche e alle imprese con più di 100 addetti (non più 300) operanti nei comuni con più di 50 mila abitanti. Parliamo di oltre 6 mila imprese private.

Abbiamo pubblicato le linee guida sui comportamenti. I *mobility manager* di area, per esempio dei comuni o delle province, avranno molte più imprese e molte più amministrazioni pubbliche con cui dialogare per distribuire nella settimana l'uso dello *smart working*. Il decreto-legge n. 73 del 2021 ha poi assegnato 50 milioni di euro proprio per favorire la rimodulazione della domanda di TPL, per quelle imprese e quelle amministrazioni pubbliche che hanno adottato entro il 31 agosto piani di potenziamento scuola-lavoro.

Ricordo qui brevemente le regole di funzionamento dei trasporti nell'attuale quadro epidemiologico. Il 30 agosto è stata pubblicata l'ordinanza con cui le linee guida definite insieme a regioni, province e comuni (linee guida validate dal CTS) sono state individuate e chiarite. Questo riguarda tutti i diversi comparti del trasporto: aereo, marittimo, portuale, trasporto pubblico locale, e così via.

Le linee guida per i trasporti a lunga percorrenza impongono l'uso del *green pass* e le aziende di trasporto sono state molto attive per definire i protocolli attraverso cui controllarne l'uso. Noi effettuiamo un monitoraggio giornaliero, ad esempio, dei controlli e delle violazioni per i treni a

lunga percorrenza. Ebbene, il 99,8 per cento dei passeggeri esibisce il *green pass* al momento del controllo sul treno: le violazioni sono quindi nell'ordine di poche decine, meno di cento al giorno su tutta la rete nazionale. È stato anche definito un sistema di controllo sugli operatori del settore per verificare l'attuazione delle linee guida.

Per ciò che riguarda il trasporto pubblico locale non è previsto l'utilizzo del green pass e, in ragione dell'attuale livello di popolazione vaccinata e considerando anche le evidenze scientifiche sui rischi sui mezzi pubblici – per esempio, uno studio dell'Università di Genova ha indicato una probabilità estremamente limitata di contagio sui mezzi pubblici, se sono seguite le regole -, il CTS ha validato un coefficiente di riempimento non superiore all'80 per cento per territori in zona bianca e gialla. Nel caso in cui i trasporti interessino più regioni, si applicano le regole, e quindi il coefficiente di copertura che vige nella zona a rischio più elevato.

Le linee guida prevedono molti aspetti: ricambio dell'aria costante, igienizzazione, sanificazione e disinfezione (anche ripetuta più volte al giorno) per i mezzi a più elevata frequenza, l'obbligo di indossare una mascherina chirurgica o un dispositivo di livello superiore, salita e discesa dei passeggeri secondo flussi separati, idonei tempi di attesa. È obbligatorio poi contrassegnare con i *marker* i posti che eventualmente non possono essere occupati.

Per la gestione dell'affollamento l'azienda può dettare disposizioni organizzative al conducente, tese anche a non effettuare alcune fermate. Le aziende devono dare adeguata informazione circa le disposizioni, ma anche adeguare la frequenza dei mezzi e dare informazioni su questo, perché sappiamo che nei mesi scorsi alcuni comuni hanno potenziato l'offerta ma i cittadini non erano al corrente che i mezzi privati usati per il trasporto pubblico locale fossero parte del sistema, e quindi questi mezzi talvolta viaggiavano vuoti. È inoltre previsto il riavvio graduale della vendita dei titoli di viaggio.

Queste linee guida sono state definite d'accordo con regioni, province e comuni, con un continuo dialogo con le aziende di trasporto, e dunque sono la sintesi di valutazioni tecniche, organizzative e naturalmente sanitarie in collaborazione con il CTS.

Due parole sul tema del rafforzamento dei controlli, su cui c'è stata una certa discussione pubblica. Su richiesta degli enti territoriali, le linee guida prevedono il riavvio delle attività di controllo sia del possesso dei titoli di viaggio che del rispetto delle prescrizioni relative ai dispositivi di protezione individuale. Non c'è alcun controllo sul green pass sul TPL, semplicemente perché non c'è il green pass sul TPL. Questo vuol dire che non si devono effettuare controlli per evitare lo sforamento del tasso di riempimento? Naturalmente no. Che bisogna incoraggiare le persone a seguire le regole? Naturalmente sì.

Il punto cruciale è che, prescrivono le linee guida, queste attività vanno effettuate, nella prima fase di riavvio, prioritariamente a terra o sui pontili galleggianti per TPL lagunare e lacuale. Questo lo dico per chiarire che né il Governo, né le regioni, né le province, né i comuni hanno mai immaginato di poter avere dei controllori su tutti i mezzi pubblici, così come non li avevano precedentemente. Vorrei ricordare che questo tipo di controlli erano regolari, più o meno efficaci a seconda delle organizzazioni, prima della fase pandemica e poi erano stati sospesi. Dunque ora è possibile riutilizzare questi sistemi, e il decreto-legge approvato dal Consiglio dei ministri il 2 settembre chiarisce il fatto che le risorse dedicate al potenziamento dei servizi aggiuntivi possono essere utilizzate anche per il potenziamento dei controlli.

Noi abbiamo chiesto alle regioni cosa contano di fare. Sulla base dei piani forniti finora, soltanto sei regioni hanno già previsto costi aggiuntivi per il rafforzamento delle operazioni di controllo, e ogni regione ci ha indicato il numero di persone, dunque i costi, che contano di mettere in campo. Altre regioni e province autonome hanno invece comunicato che l'analisi del potenziamento dei controlli è ancora in

corso. Come ho detto prima, la capienza del Fondo è più che sufficiente per assorbire anche questi aspetti.

Concludo questa parte ricordando che le linee guida sono incluse nel cosiddetto Protocollo 15, Allegato 15 al DPCM di tempo fa. Oggi ci incontreremo con i firmatari del Protocollo 14, cioè il protocollo in vigore, per aggiornare le linee guida che si riferiscono alla sicurezza dei lavoratori dei trasporti. Abbiamo però concordato che ci sarà un tavolo dedicato alla sicurezza dei controllori e degli autisti, perché sappiamo che queste figure sono state fatte oggetto di violenze sia prima della fase del Covid sia durante, e dunque abbiamo concordato con le organizzazioni sindacali di aprire un tavolo specifico. In più, il 20 settembre incontreremo le organizzazioni sindacali per una prima valutazione dell'attuazione delle nuove linee guida.

Concludo, presidente, con una parola sul fatto che anche la situazione di questo anno e mezzo ha dimostrato che il sistema di trasporto pubblico locale ha bisogno di una profonda riforma. Anche perché, vorrei ricordarlo, rispetto ad altri Paesi l'uso del trasporto pubblico locale è molto limitato, quindi abbiamo bisogno di pensare una profonda riforma.

È l'ultima *slide*. Ho trasmesso alla presidente il rapporto della commissione guidata dal professor Bernardo Mattarella sul tema della riforma del TPL. È una commissione che ha lavorato negli ultimi mesi, composta da esperti dei Ministeri, il nostro, dell'economia e delle finanze, delle regioni, dell'UPI (Unione province d'Italia) e dell'ANCI (Associazione nazionale comuni italiani), oltre che da esperti della materia. Questo rapporto indipendente è ora alla valutazione del Ministero. Ci incontreremo anche con le parti sociali e poi saremo lieti, naturalmente, di confrontarci con le forze politiche all'interno delle Commissioni parlamentari. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Io seguirei il metodo che ci siamo dati prima, dando la possibilità a ogni gruppo di svolgere un intervento; poi valutiamo successivamente. Cerchiamo di essere flessibili, però con raziocinio: magari cinque minuti, giusto così.

Ha chiesto la parola l'onorevole Bruno Bossio.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Divido il tempo con l'onorevole Gariglio, quindi parlerò poco.

Ringrazio il Ministro Giovannini per questa presentazione. Sicuramente il primo dato importante è l'aumento del 300 per cento dei mezzi, e su questo avrei la prima domanda: come avviene l'attivazione di questi nuovi mezzi, soprattutto in quelle realtà dove ci sono ancora le vecchie concessioni? A questo proposito mi collego anche alla relazione Mattarella, che ho trovato molto interessante, in base alla quale questo tema della mancata concorrenza in alcune realtà ha creato e continua a creare non pochi problemi. Come viene attivato questo aumento di mezzi?

Secondo: il decreto-legge n. 73 del 2021 ha assegnato 50 milioni di euro per favorire la rimodulazione della domanda, e i fondi sono stati destinati a imprese e amministrazioni che hanno adottato entro il 31 agosto i piani di spostamento casa-lavoro. Quante pubbliche amministrazioni e, se possibile, quali imprese?

Un'altra riflessione riguarda purtroppo il fatto che la pandemia, come si vede anche qui dal grafico Istat, ha creato una diminuzione nell'utilizzo dei mezzi pubblici e un aumento dell'automobile privata; questo va esattamente nella direzione opposta a quelle che dovrebbero essere le linee guida del PNRR. Il tema della mobilità sostenibile è quindi un tema importante, così come è importante il tema dello *sharing*. Probabilmente queste cose le dobbiamo valutare anche quando poi parliamo di codice della strada, dell'utilizzo dei mezzi di mobilità dolce, dalle biciclette ai monopattini, con tutto quello che comporta.

L'altra questione è sempre collegata in qualche misura anche alle riflessioni della relazione Mattarella: come si può attivare finalmente e definitivamente un'integrazione modale e tariffaria? Noi sappiamo che questo avviene attraverso la bigliettazione elettronica. Come si può spingere, considerata l'autonomia delle regioni sul TPL, nella direzione della bigliettazione elettronica, nella direzione dell'on demand, integrando servizi in linea e servizi non in linea, e infine come si può intervenire effettivamente sul tema della perequazione della spesa storica?

Forse, soprattutto in alcune regioni in cui ci sono le vecchie concessioni, il discorso dei LEP (livelli essenziali delle prestazioni) deve essere collegato al superamento dei vecchi affidamenti senza gara; anche perché la qualità del servizio, come scritto giustamente nella relazione, può migliorare solo se c'è un controllo effettivo sul come viene erogato il servizio stesso. Queste più o meno sono le riflessioni e le domande. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bruno Bossio. Onorevole Donina.

GIUSEPPE CESARE DONINA. Grazie, presidente. Anch'io a nome del gruppo della Lega ringrazio il Ministro per la relazione. Lo ringrazio soprattutto per il forte confronto in questi mesi con le regioni e il costante coordinamento dei dati, perché è fondamentale capire cosa succede sul territorio.

Un paio di domande puntuali. Nella relazione parlava del fatto che solo sei regioni hanno previsto delle risorse aggiuntive per quanto riguarda il TPL. Vorrei chiedere se c'è la possibilità di sapere quali regioni siano, proprio nominandole, per evitare, come più volte è successo in passato, che poi le regioni siano le prime che si lamentano e magari hanno evitato di prevedere costi o corse aggiuntive.

Una domanda in particolare anche sulla riforma del TPL. Concordo con il discorso che faceva la collega Bruno Bossio riguardo al fatto che la tendenza è quella di utilizzare il mezzo privato quando invece bisognerebbe andare effettivamente in direzione opposta. Ricordo al Ministro, ma credo che lo sappia già, che il nostro territorio è fatto prevalentemente di piccole realtà montane lontane dai centri urbani grossi. Certe volte il trasporto pubblico locale è estremamente antieconomico; però lì ci vuole lo sforzo del Ministero e del

XVIII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 SETTEMBRE 2021

Governo per garantire servizi adeguati nonostante, magari, i mancati introiti. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Donina. Onorevole Ficara.

PAOLO FICARA. Grazie, presidente. Buongiorno, Ministro. Grazie per la relazione e le importanti informazioni che ci ha fornito. Nei giorni scorsi, come ha fatto vedere anche lei in alcuni stralci di rassegna stampa, si sono letti un po' di dati sulle risorse stanziate nell'ultimo anno, dal decreto-legge « agosto » dello scorso agosto fino agli ultimi decreti-legge « sostegni » e « sostegni bis ». Questi dati hanno fatto vedere come, con tutti i decreti-legge che si sono susseguiti, lo stanziamento delle risorse in totale ammontava a oltre 1 miliardo per quanto riguarda la possibilità di aggiungere servizi, e quindi migliorare in questo caso i servizi aggiuntivi.

Un'intervista del dottor Bonavitacola nei giorni scorsi metteva però in evidenza il fatto che, rispetto a questo più di 1 miliardo, le regioni effettivamente ne hanno utilizzato una piccola parte. Nonostante questo, i dati sulla maggiore offerta che ci ha fornito sono assolutamente incoraggianti. Lo stesso Bonavitacola si accollava un po' di colpe, da parte delle regioni, però poi sottolineava anche le difficoltà delle regioni stesse per quanto riguarda il fatto che non tutte quelle risorse fossero già chiaramente ripartite con i vari decreti ministeriali. Si citava un dato: su 1 miliardo sono ripartiti finora circa 200 milioni; vorrei chiederle a che punto è invece poi la ripartizione delle restanti somme.

Per quanto riguarda i tavoli prefettizi a cui faceva poi riferimento, vorrei capire se da parte del Ministero c'è anche il sentore o comunque viene anche trasmessa l'informazione riguardante il fatto se in alcune realtà le aziende del trasporto pubblico locale siano eventualmente un po' restie nell'aprire a modalità differenti. Penso, per esempio, alle aziende private dei bus turistici, come se ci fosse un po' di paura di perdere magari delle posizioni in quel momento non di vantaggio, perché chiaramente svolgono un servizio previsto.

Infine, per quanto riguarda la figura del mobility manager, come ha anche anticipato la collega Bruno Bossio, vorrei capire rispetto alla scadenza del 31 agosto che numeri ci siano stati, che partecipazione ci sia stata da parte soprattutto degli enti locali per quanto riguarda la presentazione dei progetti sugli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, e se non ritiene magari nel futuro di inquadrare meglio la figura del mobility manager, che oggi sappiamo essere una figura che svolge un servizio a titolo fondamentalmente gratuito. Secondo me è sicuramente una figura molto importante, che dovrà assumere un ruolo sempre più importante soprattutto nel futuro, e le chiedo quindi se questa figura non debba essere magari, dal suo punto di vista, inquadrata in un'ottica più professionale. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Ficara. Visto che l'onorevole Bruno Bossio è stata contenuta nella tempistica, darei la parola anche all'onorevole Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, presidente. Buongiorno, signor Ministro. Noi come gruppo parlamentare abbiamo apprezzato il lavoro che è stato svolto in veste preparatoria rispetto al tema dell'apertura dell'anno scolastico, degli spostamenti degli studenti e dei lavoratori alla ripresa. È un lavoro difficile, sappiamo che comunque sarà un tema che andrà all'attenzione dell'opinione pubblica, perché inevitabilmente ci saranno assembramenti sugli autobus; sappiamo che è un tema spinoso, ma crediamo che si sia fatto tutto quanto ragionevolmente possibile per cercare di attutire i problemi, regolarli, in qualche modo affrontarli.

La ringrazio anche per l'attenzione che ha voluto prestare nell'interlocuzione col Parlamento. Cogliendo l'occasione, la ringraziamo anche per il fatto di aver adottato poi un provvedimento normativo che recepisce un atto di indirizzo del Parlamento che era stato definito proprio in questa Commissione, in una delle ultime occasioni in cui lei si era presentato qui. Credo che anche questo passaggio parlamentare possa essere un utile strumento per andare a definire eventuali pendenze ed esigenze normative sulle materie di competenza del MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili), e quindi auspichiamo che l'interlocuzione possa aiutarci a risolvere eventuali problemi ancora rimanenti.

Rispetto al tema che è stato toccato, volevamo porle una questione, anche a nome dei colleghi che ieri hanno affrontato per la prima volta alla ripresa dei lavori parlamentari i viaggi per Roma. C'è stato complessivamente, da parte degli operatori ferroviari, per i treni a lunga percorrenza un adempimento delle linee guida, quindi dei controlli a bordo dei treni, specie quelli dell'alta velocità. Ragionando con i colleghi proprio su questi temi, alcuni ponevano una domanda sul perché non sia stato ripristinato il controllo effettuato in ingresso nelle stazioni, o meglio, in ingresso al pettine dei binari delle stazioni, come avveniva durante i primi momenti dei due lockdown che abbiamo vissuto negli anni precedenti.

Le aziende di trasporto hanno adempiuto a quanto previsto dalle linee guida, quindi si sono attrezzate per i controlli a bordo. Vediamo con piacere la percentuale - mi pare sia oltre il 99 per cento - delle persone che hanno rispettato le norme sul green pass; però ci chiediamo se ci sia una ragione per cui non è stato ripristinato il controllo in accesso alle stazioni. Mi rendo conto che su stazioni importanti come Milano Centrale o Roma Termini un controllo in accesso ai binari e nelle fasce orarie significa impegnare uomini, mezzi e provocare comunque un rallentamento di tempi significativo; però è un tema che mi è stato posto e nello stesso modo glielo giro.

L'altra questione per quanto riguarda i controlli concerne il fatto che nell'interlocuzione che avete avuto con le aziende, esse hanno sottolineato la difficoltà di sanzionare sui mezzi del TPL, in particolare sugli autobus, il mancato utilizzo della mascherina, perché ovviamente i verificatori dei titoli di viaggio, i VTV, non hanno alcuno status giuridico che consenta loro di erogare sanzioni nel caso in cui un soggetto salga sull'autobus senza mascherina. Si potrebbero avere delle integrazioni con la

Polizia municipale e con le forze dell'ordine, ma è sempre difficile in varie realtà usare queste integrazioni. So che lei ne è al corrente, volevo solo ricordarglielo: controllare l'adempimento della prescrizione della mascherina è una cosa importante, ma ad oggi rappresenta una trasgressione che rischia purtroppo di restare senza sanzione.

La questione dei distributori di gel che devono essere messi sui mezzi di trasporto pubblico crea notevoli problemi, perché purtroppo in tante parti d'Italia vengono portati via dove è possibile, o comunque la sostituzione dei mezzi, di queste bottigline che vengono vandalizzate, svuotate, è molto difficile. So che ne siete assolutamente consapevoli.

Vorrei dire che credo sia molto positiva l'attività di monitoraggio che è stata avviata: dopo l'attività di progettazione, l'attività di monitoraggio. Su questo credo che sarebbe opportuno – so che la presidente è sensibile - tra un mese o due capire quello che è stato fatto, perché fra l'altro anche il quadro che lei ci ha illustrato sull'impegno delle città a cambiare gli orari è già significativo di una maggiore o minore attenzione dei vari territori a questi temi. Se la Commissione e il Parlamento vengono messi nelle condizioni di sapere dove c'è maggiore attenzione e dove non c'è, si può anche immaginare un intervento mirato su alcune realtà territoriali. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gariglio. Onorevole Nobili, che è collegato.

LUCIANO NOBILI (intervento da remoto). Grazie, presidente, e grazie al Ministro per la relazione che ci ha fatto, devo dire molto puntuale, molto completa e approfondita, indispensabile peraltro in una fase di ripartenza come quella che stiamo per affrontare e che stiamo affrontando.

Vedo e vediamo molte note positive. Intanto bene che quest'anno si sia partiti per tempo con una programmazione puntuale. Bene che si sia scelto di operare alla luce dei problemi notevoli emersi lo scorso anno, quindi con una netta discontinuità nelle scelte, nel percorso attuato rispetto

allo scorso anno. Bene questo ruolo che definirei di « regista attivo » del MIMS, cioè il fatto che non ci si limiti a definire delle linee guida, e poi a far partire i tavoli prefettizi e a destinare risorse, ma si operi un monitoraggio costante del lavoro dei tavoli prefettizi, delle risposte delle regioni, dell'attuazione delle scelte che vengono messe in campo nei piani; questo ruolo che definirei da « regista attivo » secondo me è molto importante. E concordo col collega Gariglio: sarebbe utile poi avere nel tempo degli aggiornamenti su questo percorso.

Bene che le risorse – lo si diceva – siano state molto implementate e aumentate, e soprattutto che ce ne sia anche una parte consistente per i servizi aggiuntivi e che dentro quella voce si possa intervenire anche sui controlli. Bene, benissimo che non si sia agito solo sul fronte del potenziamento dell'offerta, ma che quella sia stata solo una delle leve utilizzate. La rimodulazione degli orari delle nostre città è un tema che altre aree urbane hanno già preso in considerazione. Parigi ha affrontato una discussione sui suoi tempi e i suoi orari già quindici o vent'anni fa; il Covid e i cambiamenti che resteranno dopo la pandemia ci impongono riflessioni in questo senso.

Bene gli accenni che ci sono stati anche da parte di alcuni colleghi, che condivido molto, Ministro, al potenziamento e al sostegno nelle regole e nella sicurezza di tutte le realtà che possono accompagnare questo percorso di ripartenza aiutandoci a non gravare sul TPL: penso alla *sharing mobility*, penso alla micromobilità elettrica, ai monopattini. So che ci si sta lavorando, ci stiamo lavorando noi in Commissione, ci sta lavorando il Ministero; è importante da questo punto di vista.

Il focus sul TPL è fondamentale, perché tutti dobbiamo ricordarci che soprattutto in questi mesi il TPL è la modalità di trasporto in particolare delle realtà più fragili, delle fasce più deboli delle nostre città e delle nostre aree urbane, che hanno diritto a un trasporto all'altezza e a un trasporto in sicurezza. Per questo personalmente noi come forza politica siamo per un'estensione graduale del green pass. Questa estensione è in corso ed è partita il 1°

settembre su molte modalità di trasporto. In prospettiva, anche se ci ha rassicurato con le indicazioni del CTS e col lavoro che è stato svolto, per noi il *green pass* deve accompagnare tutte le modalità di trasporto a tutela delle famiglie e a tutela delle persone.

In particolare le ultime due cose, che per me sono rilevanti. Intanto se ci può dire qualcosa di più sulla riforma del TPL, che per noi è davvero un tema ineludibile. Perché è bene continuare a investire risorse, ma sono risorse che in tanti casi rischiano di essere sprecate o comunque utilizzate solo nella contingenza e non per risolvere problemi che ci sono, che sono preesistenti alla pandemia ma che vanno affrontati: una generale fragilità del nostro sistema di TPL. Bisogna anche capire, però, che tempistiche ci sono rispetto a questo e quanto questo lavoro potrà incrociarsi con un profondo rinnovamento del parco mezzi che il PNRR favorirà, e che è anche quello ovviamente strategico. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Nobili. Onorevole Rotelli, per l'ultimo intervento.

MAURO ROTELLI (intervento da remoto). Buongiorno, presidente. Grazie a lei e grazie al Ministro per i dati, per tutto quello che ci ha fornito come informazioni, per i dati oggettivi che quindi non possono essere, almeno in questa fase, confutati. Sono dati oggettivi, quantitativi, che però, come già detto da alcuni colleghi che mi hanno preceduto, devono essere naturalmente monitorati.

Chiedo quindi direttamente a lei, Ministro, e anche al presidente di poterci rivedere e risentire da qui a breve, perché la prova dei fatti sarà poi quella più importante per definire se tutte queste azioni messe in campo avranno successo oppure se, come in passato, purtroppo si riveleranno un *flop*. Dico questo perché nella stagione precedente il rimbalzarsi le responsabilità tra le regioni e il Governo è stato continuo rispetto ai fondi stanziati e, da parte delle regioni in questo caso, non spesi.

Mi accodo alla richiesta avanzata dal collega Donina di sapere quali siano stati gli enti locali, le autonomie locali, le regioni che hanno messo delle risorse in più, aggiuntive per fare in modo che il TPL potesse essere migliorato e liberato da una serie di pesi. Al Ministro chiedo nuovamente quali siano (mi sembra che ne abbia fatto cenno, ma vorrei porre una domanda diretta proprio su questo) le iniziative che ritiene più opportune per garantire il controllo sui mezzi del TPL di tutte le prescrizioni, e soprattutto per garantire la sicurezza dei controllori che, come sa, è anche una delle tematiche più al centro delle campagne elettorali che riguardano le città metropolitane interessate dal voto, che sono molte in questa tornata. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rotelli. Se non ci sono altri interventi, anche da remoto, aggiungerei io una considerazione che vorrei fare, per poi dare la parola al Ministro. Abbiamo il tempo per poter avere tutte le risposte da parte sua.

Anch'io ritengo che le scelte che sono state assunte, dal punto di vista economico ma anche strategico e organizzativo, possano portare a dei risultati apprezzabili; naturalmente si tratta di monitorare e di continuare ad avere un costante rapporto con le regioni. Quello che invece metterei in risalto e su cui vorrei proporre un metodo di lavoro è l'intreccio tra tale questione e la necessità che ci sarebbe stata, a dire il vero a prescindere dalla vicenda Covid, di avere una riforma organica del trasporto pubblico locale nel nostro Paese. Questo per due ordini di ragioni: la debolezza delle nostre aziende, che sono tutto sommato sottodimensionate rispetto a un'esigenza di investimenti, di messa in campo di strategie intermodali sul territorio; e perché questa riforma che vi è stata nel passato comunque oggi va monitorata e bisogna prendere atto del fatto che un processo vero di liberalizzazione non è stato generato.

È chiaro che il nostro Paese ha bisogno secondo me di un'azione molto più consistente, e quello che mi preoccupa di più – lo dico esplicitamente – è l'attuazione del PNRR. Il Ministero ha posto tantissime risorse sul tema dell'ambientalizzazione, della visione moderna e *smart* delle città;

però poi se le aziende non sono in grado di effettuare i controlli per il Covid perché non hanno il personale e neppure di investire su mezzi nuovi perché non sono capaci di mettere in campo questa liquidità (ovviamente non riguarda tutte le aziende, ma una buona parte di aziende italiane sicuramente sono in questa difficoltà), noi continueremo a girare a vuoto e rischieremo anche di perdere una grande opportunità.

Allora dimensionamento, liberalizzazione vera e capacità organizzative delle aziende diventano i nostri grandi temi sul futuro, perché non è sufficiente dire che si destinano risorse se poi non siamo in grado, al pari della giustizia, al pari della pubblica amministrazione, al pari della strategia sugli appalti, anche di riformare il sistema di trasporto pubblico locale: che, mi permetto di dire, è la più grande risposta in termini democratici e in termini anche di giustizia sociale che possiamo offrire nell'ambito della mobilità delle persone. È un grande tema sociale.

Da questo punto di vista, le linee guida del professor Mattarella sono molto apprezzabili. È chiaro che poi bisogna tradurre queste linee guida, questo documento programmatico, in norme vere e proprie, in un articolato normativo vero e proprio. La proposta che avanzo io è tenere un'audizione sull'elaborato Mattarella, entrando nel merito; questa parte del lavoro farla possibilmente entro la fine del mese, al più tardi all'inizio del mese prossimo; e poi attendere un tempo congruo, che però non può essere infinito, non oltre un altro mese, per avere, sulla base del confronto con le parti sociali che avete annunciato e che ovviamente mi vede d'accordo, un impianto di riforma che possa essere approvato entro la fine di questa legislatura, perché non abbiamo davanti un tempo infinito: abbiamo davanti un tempo molto contingentato e anche, direi, controllato dall'Europa per l'attuazione del PNRR.

Siccome dentro la strategia del PNRR questa parte era evidenziata ma non chiarita nei dettagli (d'altronde non lo poteva essere, nel senso che questo Governo è nato molto di recente), su questo punto, se la

Commissione è d'accordo, ma soprattutto se il Governo è d'accordo, io proporrei una tempistica di questo genere per provare a fare tutto quello che è nelle nostre forze per arrivare entro questa legislatura a un nuovo articolato normativo sul TPL, che questa volta rafforzi davvero il sistema; magari consenta alle nostre aziende anche di essere competitive con il resto dell'Europa, così come tante aziende europee sono nei confronti di quelle del nostro Paese. Grazie.

Darei la parola al Ministro, se non ci sono altri interventi.

ENRICO GIOVANNINI, Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto). Grazie, presidente. Ringrazio tutti gli onorevoli che sono intervenuti; ringrazio soprattutto per il riconoscimento, arrivato anche da una forza di opposizione, dell'impegno che abbiamo messo in questi mesi per preparare la ripartenza insieme alle regioni. Naturalmente, come è stato ricordato, ora si va sul campo e dunque non è affatto impossibile - anzi, noi lo immaginiamo perché conosciamo le aree di debolezza - che ci possano essere casi su cui richiameremo direttamente l'attenzione delle autorità competenti, perché non siamo noi a poter intervenire direttamente. Faccio un esempio molto concreto: sulla Roma-Lido, che è una linea ferroviaria molto importante per i pendolari, il Ministero è stato costretto a bloccare alcune vetture che non erano state ammodernate in termini di sicurezza. Lì c'è quindi una criticità che conosciamo bene prima dell'entrata degli studenti a scuola. Ci sono certamente una serie di criticità che emergeranno anche sui mezzi di comunicazione, e noi richiameremo i comuni in primo luogo, e poi le regioni e le aziende di trasporto pubblico locale, a compiere tutti gli sforzi possibili e impossibili per evitare situazioni di questo tipo.

Seguo l'ordine delle domande, anche se in alcuni casi le mie risposte daranno anche indicazioni per domande poste successivamente. L'onorevole Bruno Bossio, su come vengono attivati i nuovi mezzi. La situazione è molto variegata: in alcuni casi sono stati utilizzati contratti da parte delle aziende di trasporto pubblico locale con soggetti privati, pullman turistici, per utilizzarli per il trasporto pubblico locale; in altri casi sono arrivati gli autobus acquistati uno o due anni prima, ed è stato deciso che quegli autobus fossero aggiuntivi rispetto a quelli esistenti, dei quali in precedenza era invece prevista l'uscita dal servizio.

Insomma, la situazione è estremamente variegata. Noi non siamo entrati nelle specifiche di ogni singola attivazione, ma naturalmente questo ha a che fare con la flessibilità dei contratti con i quali le aziende operano, non tanto nei confronti del concedente, ma quanto in termini di efficienza anche amministrativa per le aziende di TPL nell'attivarsi. Oggi, per esempio, sulla stampa c'è un'interessante descrizione di quello che avviene in una regione che ha colto questa occasione anche per inserire tornelli, per utilizzare delle app per migliorare l'informazione. Noi stiamo raccogliendo le migliori pratiche che sul territorio si stanno producendo, anche in funzione di una generalizzazione di queste migliori pratiche nel senso che diceva anche la presidente: un salto rispetto alla riforma.

Sulla domanda su quante pubbliche amministrazioni e imprese abbiano già approntato entro il 31 agosto i piani spostamento casa-lavoro, è un'informazione che non abbiamo ancora, perché questa raccolta di informazioni deve avvenire a cura dei comuni, e quindi stiamo concordando con loro come questi dati verranno raccolti. Li abbiamo lasciati tranquilli, diciamo così, per organizzare il servizio, ma poiché ci sono dei fondi da rendicontare è chiaro che non appena avremo queste informazioni le condivideremo.

Certamente la mobilità sostenibile va rilanciata, e tornerò su questo successivamente quando parlerò della riforma, perché l'integrazione modale e tariffaria è un'assoluta necessità se vogliamo compiere il salto di qualità. Ricordo che nel PNRR c'è un fondo sulla mobilità, *Mobility as a Service*, proprio per la sperimentazione in diversi territori delle modalità più avanzate di integrazione di dati tra diverse tipologie di trasporto, cosa che in alcune realtà è già

stata applicata, all'estero o anche in Italia. Noi vediamo quindi molto lo sforzo che le aziende di trasporto pubblico locale hanno compiuto per fronteggiare questa crisi, chiamiamola così, e il potenziamento dei servizi, come occasione per capire le migliori pratiche per compiere il salto di qualità anche rispetto al passato *ante* crisi sanitaria.

L'onorevole Donina ha posto due questioni, su cui rispondo in modo esplicito. I dati sulle regioni. I dati che vi ho riferito in alcuni casi sono ancora ufficiosi, perché per esempio oggi, mentre stiamo parlando qui, la regione Campania sta ufficializzando i dati che già ci sono stati trasmessi; quindi c'è ancora qualcosa da mettere a punto. Per ciò che concerne invece le regioni che finora, anzi a ieri, ci hanno comunicato di voler potenziare i controlli, sono Abruzzo, Lombardia, Veneto, Marche, Umbria e Sicilia; ma sappiamo che altre regioni, come ho detto, stanno riflettendo in proposito.

Come assicurare servizi nelle aree più distanti? Questo è un tema di riforma complessiva, ci ritorno successivamente.

Onorevole Ficara, come ha notato, come detto anche dal presidente Bonavitacola, le regioni hanno usato una piccola parte dei fondi finora nel primo semestre: l'ho citato precedentemente, 225 milioni per circa 40 milioni di vetture/km aggiuntive. I loro piani ci indicano al momento 44 milioni. A fronte di quei 40 milioni poco più di 220 milioni: facendo le debite proporzioni c'è ampio spazio o c'era ampio spazio per le regioni per potenziare ancora di più.

Lo dico perché (ognuno poi si assume naturalmente le proprie responsabilità) noi stiamo raccogliendo le informazioni proprio dai tavoli prefettizi per capire meglio se vi era una domanda che non è stata pienamente accolta. Sappiamo però anche dalle dichiarazioni di alcuni assessori che il combinato disposto del cambiamento degli orari, cioè lo sfasamento degli orari, e del potenziamento dei servizi secondo loro dovrebbe assicurare un funzionamento corretto. Come dicevo prima, ci sono due strumenti: uno è la differenziazione degli

orari e l'altro invece è il potenziamento dei servizi.

Noto dalla tabellina che ho presentato precedentemente che gran parte delle città del Sud, città metropolitane, hanno scelto di non differenziare gli orari. Se questo è dovuto al fatto che, visto che partono un po' dopo sulla scuola, alcune riflessioni sono ancora in corso, oppure se è stata una scelta a ragion veduta, lo vedremo nei fatti; ma naturalmente leggendo quella tabella è un dato che emerge in modo significativo.

Per ciò che riguarda invece la questione dei versamenti alle regioni, il primo semestre è stato tutto rendicontato e dunque finanziato, e noi nel mese di ottobre daremo gli anticipi per il secondo semestre proprio a valere sui fondi; quindi non sarebbe stato possibile. Ma le regioni già sanno, proprio per l'ampiezza dei fondi messi a disposizione, che non ci saranno problemi di copertura. Questo consente loro già di programmare, come abbiamo visto.

Certamente il ruolo dei mobility manager è molto importante. La norma che fu approvata l'anno scorso, ma che poi non ha avuto il decreto attuativo, era stata suggerita dal sottoscritto alla Ministra De Micheli come membro della «commissione Colao »; quindi si figuri quanto ci credo. Credo che in realtà tutte le analisi che sono state condotte da soggetti privati e pubblici sull'atteggiamento delle imprese rispetto allo smart working confermino che l'idea è proprio di distribuire nella settimana questo smart working, e non concentrarlo solo in un giorno. È un qualcosa quindi che non ha solo un valore di breve termine, ma che può veramente cambiare il funzionamento del TPL anche in un'ottica di riforma, come abbiamo sentito.

Come ha ricordato l'onorevole Gariglio, ci confronteremo sul decreto-legge che è stato approvato dal Consiglio dei Ministri e che recepisce molti punti suggeriti dal Parlamento.

Sulla questione dei controlli, non è vero che non si svolgono i controlli all'ingresso nelle stazioni o in piattaforma. Ho guardato al volo un dato degli ultimi giorni: nel caso di Trenitalia sono 92 le persone che sono state identificate senza *green pass* sul

treno, ma nello stesso giorno sono 209 le persone che sono state fermate sulle piattaforme. Chiaramente anche in questo caso è un meccanismo non impermeabile, perché talvolta partono vicini treni in cui non è previsto il *green pass* e treni in cui lo è. Le aziende si sono quindi organizzate anche per effettuare controlli sulla piattaforma.

Il tema dello status dei controllori è certamente un tema che discuteremo anche con le organizzazioni sindacali. Ricordo che nella legge di bilancio per il 2021 è già previsto la possibilità che i dipendenti delle aziende di trasporto e anche gli ausiliari del traffico possano essere utilizzati per far rispettare le regole sanitarie, nel qual caso sul TPL l'uso della mascherina. Sappiamo anche da organi di stampa che alcune aziende hanno messo gli steward a terra, cioè persone che non sono formalmente dei controllori ma che intanto informano i cittadini sulle regole da seguire e li incoraggiano a seguirle. La situazione la stiamo quindi monitorando, ma è molto variegata.

Un punto molto importante, onorevole Gariglio: l'anno scorso non c'era alcun sistema per verificare se chi doveva mettere in campo le linee guida le metteva veramente in campo. Si era quindi un passo indietro; è una delle forti discontinuità rispetto all'anno scorso. Noi abbiamo invece immaginato chi adesso deve fare i controlli. Faccio un esempio: ENAC per gli aeroporti, il Ministero rispetto alle aziende ferroviarie, e così via. Abbiamo già concordato con le regioni che queste svolgeranno un controllo documentale su quello che le aziende di trasporto pubblico locale, che dipendono da loro, hanno messo in campo; ricordando naturalmente che volendo hanno a disposizione gli ispettori delle ASL (Azienda sanitaria locale), perché potrebbero ad esempio - è un'ipotesi che sto facendo - andare a controllare se la sera nei depositi vengono sanificate le vetture, come dicono le linee guida, naturalmente a campione. C'è un ampio spettro di possibilità. La novità di quest'anno è che non basta aver pubblicato le linee guida, ma ci sono dei sistemi che verranno attivati e sono già stati attivati, come dimostrano i dati che le ho fornito prima, per verificare che le linee guida vengano messe in pratica.

Ringrazio molto l'onorevole Nobili per il suo lungo elenco di « bene che », perché effettivamente credo abbiamo definito proprio tantissimi aspetti, forse tutti. Sulla riforma del TPL torno tra un attimo. Lo ringrazio per la definizione del Ministero come « regista attivo »: è certamente più attivo di quanto sia avvenuto nell'autunno dell'anno scorso.

L'onorevole Rotelli: certamente i dati vanno monitorati, come hanno detto anche la presidente e altri onorevoli. Io sono a disposizione per incontrarci tra qualche settimana per effettuare una verifica. Abbiamo lavorato molto insieme alle regioni per questo risultato, e il punto che lei ha sollevato sulla sicurezza dei controllori è un punto a cui teniamo moltissimo; proprio per questo incontreremo le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto per identificare, sulla base anche della loro esperienza e delle segnalazioni, dei correttivi per assicurare la sicurezza fisica dei controllori e degli autisti, perché non sono accettabili le violenze a cui sono sottoposti in alcuni casi.

Infine, presidente, come lei ha giustamente detto, c'è un forte intreccio tra azione a breve termine e riforma del TPL. Io sposo la sua proposta sulla tempistica. Vorrei sottolineare un aspetto a cui tengo molto: non ci può essere transizione ecologica giusta senza un potenziamento del TPL che dia le opportunità di mobilità a tutti, in particolare alle fasce più fragili, come è stato ricordato prima. Questo è un elemento ineludibile, ma la transizione che deve riguardare il TPL non è solo la transizione ecologica nel senso di rinnovo dei mezzi, ma è la costruzione di una mobilità come servizio che integri micromobilità, treni a lunga percorrenza, treni regionali, trasporto su gomma e così via; ma anche la transizione digitale, perché tutto questo non si può fare senza l'integrazione dei dati.

Vorrei segnalare da questo punto di vista, e credo sia una buona notizia, che nella commissione presieduta dal professor xviii legislatura — ix commissione — seduta del 9 settembre 2021

Mattarella erano presenti le regioni, le province, i comuni, che hanno già in qualche modo quindi discusso di quelle proposte. Ci siamo portati avanti nel lavoro. Naturalmente ben vengano le audizioni che la Commissione riterrà opportuno svolgere, ma quel documento già rappresenta un punto di sintesi in cui, tra l'altro, gli elementi che sono stati ricordati sono già presenti.

Io resto naturalmente a vostra disposizione. Noi pubblicheremo, una volta consolidati, anche i dati disaggregati sul funzionamento e, come ho detto, monitoreremo attentamente sia l'applicazione delle linee guida che gli eventuali disservizi pro-

prio grazie al dialogo diretto con i tavoli prefettizi. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per il suo contributo reso ai lavori della Commissione e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*). Ringrazio inoltre tutti voi per aver partecipato.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.30.

Licenziato per la stampa il 13 ottobre 2021

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

XVIII LEGISLATURA — IX COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 SETTEMBRE 2021

ALLEGATO

Il Trasporto pubblico locale nel 2021 risultati e prospettive

Audizione presso la IX Commissione della camera dei Deputati 9 settembre 2021



Quattro direttrici di intervento

- Il potenziamento dell'offerta, specialmente nelle ore di punta:
- Fondi per la compensazione dei mancati ricavi delle aziende
- Fondi per la fornitura di servizi aggiuntivi
- La distribuzione della domanda per ridurre i picchi nelle ore di punta:
- Sfasamento degli orari scolastici e commerciali
- Allargamento dell'obbligo di nomina dei mobility manager in aziende e pubbliche amministrazioni nei grandi comuni
- Le regole di funzionamento
- Linee guida per il funzionamento dei trasporti
- Linee guida per la sicurezza dei lavoratori
- La riforma del Trasporto pubblico locale (Tpl)



- 2 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

2.

گر Mims

trasporti per la ripresa autunnale Il Governo ha iniziato a marzo la preparazione del sistema dei

Dieci anni per trasformare l'Italia

22

II percorso seguito

- Marzo: preparazione delle riaperture scolastiche di maggio e finanziamento aggiuntivo di 800 milioni per il 2021
- Aprile: interlocuzioni con Regioni/Province/Comuni per la ripresa autunnale
 - Maggio: approfondimenti tecnici e rilevazione Istat sulla domanda futura
- **Giugno**: consultazione del CTS
- Luglio: preparazione dei provvedimenti
- Agosto: assunzione delle decisioni
- 5 agosto: introduzione del green pass sui trasporti a lunga percorrenza dal 1/9
- 20 agosto: confronto con Regioni/Province/Comuni su linee guida per i trasporti
- 23 agosto: consultazione del CTS
- interlocuzioni con le parti sociali per le linee guida sulla sicurezza dei lavoratori 30 agosto: approvazione delle linee guida per i trasporti e avvio delle



- 4 -

II percorso seguito

Settembre:

- 1 settembre: entrata in vigore delle linee guida e introduzione del green pass sui trasporti a lunga percorrenza
- Autonome dei piani per i servizi aggiuntivi per il Trasporto pubblico locale 2 settembre: scadenza per l'invio da parte delle Regioni e delle Province
- Regioni e Province Autonome di utilizzare i fondi per i servizi aggiuntivi anche per **2 settembre**: approvazione del decreto-legge che chiarisce la possibilità per il potenziamento dei controlli
- 3-8 settembre: analisi dei piani inviati dalle Regioni e dalle Province Autonome
- 6-8 settembre: raccolta e analisi dei risultati dei tavoli prefettizi, con un'attenzione speciale sulle città metropolitane
- 9 settembre: incontro con le parti sociali per l'aggiornamento delle linee-guida sulla sicurezza dei lavoratori



- 2 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

, B

گر Mims

gestione basato sull'integrazione Il modello di programmazione e tra livelli territoriali divers

Il sistema di programmazione, gestione e verifica

Ministero definisce i finanziamenti per servizi aggiuntivi e, in collaborazione con gli enti territoriali, le linee guida

Tavoli prefettizi (dirig. scol., comuni, az. di trasporto, regioni, ministero)

Regioni programmano e organizzano i servizi regionali e locali Aziende di trasporto svolgono i servizi in coerenza con le linee guida

Piani regionali sui servizi aggiuntivi e i relativi costi

Piani locali (sfasamento orari, servizi

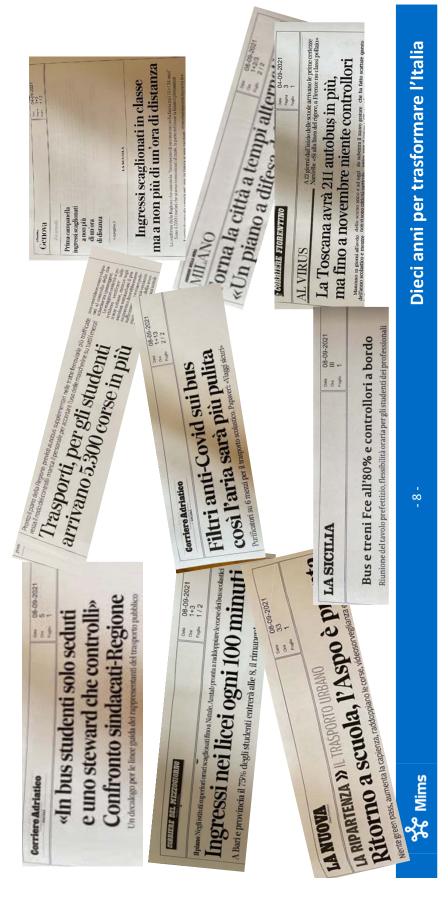
aggiuntivi, ecc.)

Servizio di TPL

Ministero verifica l'attuazione dei piani ed eroga i finanziamenti sulla base della rendicontazione fornita dalle Regioni

X Mims

Da Nord a Sud le Regioni hanno lavorato per organizzare il Tpl



Le modalità del monitoraggio

Ministero definisce i finanziamenti per servizi a collaborazione con gli enti territoriali, le lin

prefettizi. Focus sulle Il Ministero riceve rapporti dei tavoli

città metropolitane

Piani locali (sfasamento orari, servizi aggiuntivi, ecc.

Regioni sulla base delle analisi Interazione tra Ministero e

dei piani e dei rapporti dei

di trasport

Tavoli prefetti

tavoli prefettizi

Regioni programmano e organizzano l

servizi regionali e locali

Piani regionali sui servizi aggiuntivi e

sono organizzate per rispettare le Le Regioni inviano al Ministero rapporti su come le aziende si

Aziende di trasporto svolgono i servizi

in coerenza con le linee guida

linee guida

Ministero verifica l'attuazione dei piani ed eroga i finanziamenti sulla base della rendicontazione fornita dalle Regioni

然 Mims

- 6 -

Il potenziamento dell'offerta

₩ Wim

Dieci anni per trasformare l'Italia

. 10 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

I finanziamenti dello Stato a Regioni e Province Autonome

Nel biennio 2020-2021 sono stati stanziati **2,7 miliardi** di euro finalizzati alla copertura dei mancati ricavi dovuti all'emergenza sanitaria e alla erogazione di servizi aggiuntivi da parte degli enti territoriali, responsabili del Tpl. In aggiunta a quanto finora fin qui erogato, nella seconda parte del 2021 per le Regioni e le Province autonome saranno ripartiti:

- 618 milioni di euro per finanziare servizi aggiuntivi (a fronte dei 222 rendicontati nel primo semestre);
- 800 milioni per compensare minori ricavi.

Tali stanziamenti appaiono pienamente adeguati a sostenere un aumento consistente dell'offerta di Tpl per l'autunno 2021.



- 11 -

L'aumento dell'offerta nel primo semestre 2021

risultano effettuati al 30 giugno 2021 servizi aggiuntivi per complessive 40.631.790,36 vetture/km. In termini percentuali, i servizi aggiuntivi hanno determinato un aumento medio giornaliero del 4,2% dell'offerta di Sulla base della rendicontazione fornita dalle Regioni/Province Autonome, trasporto.

si stima un aumento dei servizi negli orari "di punta" pari al 10% sui treni Sulla base dei dati forniti dalle Regioni/Province Autonome e da Trenitalia, e al 15%-20% sui mezzi del Tpl.



- 12 -

L'aumento dell'offerta nel secondo semestre 2021

Sulla base dei piani inviati dalle Regioni/Province Autonome, costruiti a servizi aggiuntivi per complessive 44.445.637 vetture/km, a fronte di un partire dalle conclusioni dei tavoli prefettizi, sono attualmente previsti valore pari a 13.240,237 vetture/km aggiuntive messe in campo settembre 2020. l servizi aggiuntivi previsti per l'autunno 2021 sono pari a 3,4 volte quelli messi in campo a settembre 2020. servizi aggiuntivi previsti per la seconda parte dell'anno in corso sono superiori del 9,3% a quelli rendicontati nel primo semestre. Il numero di mezzi dedicati ai servizi aggiuntivi per il secondo semestre 2021 è pari a 5.703



Servizi aggiuntivi forniti e programmati





Settembre 2020 Primo semestre 2021 Secondo semestre 2021

- 14 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

15 -

X Wim

La distribuzione della domanda

Lo sfasamento degli orari nelle città metropolitane

città, il Ministero ha avviato un monitoraggio sui piani concordati nei tavoli Poiché in passato le maggiori criticità sono state evidenziate nelle grandi prefettizi delle città metropolitane, da cui emerge il seguente quadro:

- oltre agli orari delle scuole, sono stati concordati orari diversi di ampio uso dello scaglionamento in fasce degli orari (in alcune città, apertura di commercio/servizi);
- crescente capacità dei tavoli prefettizi di individuare selettivamente le linee a maggiore carico su cui concentrare gli interventi aggiuntivi;
- rischi di assembramento maggiori in uscita dalle scuole più che in ingresso.



Lo sfasamento degli orari nelle città metropolitane

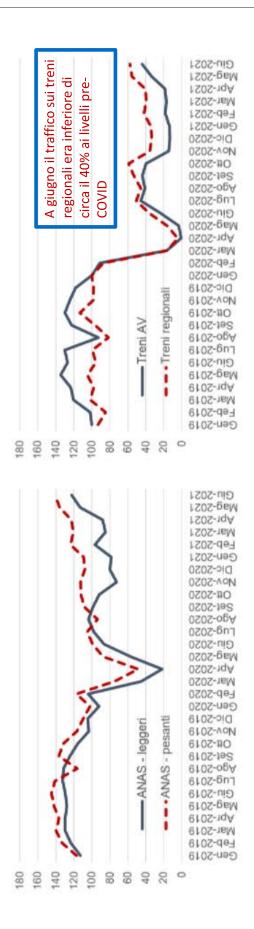
DIFFERENZIAZIONE DEGLI ORARI CITTA'

Bari	75% studenti prima ora, 25% seconda ora
Bologna	Nessuna differenziazione di orario
Cagliari	30 minuti di fascia di ingresso tra le 8:00 e le 8:30
Genova	Due fasce: 40% studenti 7:40-8:15 e 60% studenti 8:15-9:00
Messina	Richiesto da azienda Tpl, non ancora concordato
Milano	70% studenti prima delle 8:00 e 30% studenti dopo 9:30 Protocollo per categorie per orari commercio/servizi
Napoli	Due fasce: 8:00-8:30 e 10:30
Palermo	Nessuna differenziazione di orario
Potenza	Nessuna differenziazione di orario
Reggio Calabria	Nessuna differenziazione di orario
Roma	Fascia d'ingresso tra le 8:00 e le 9:40
Torino	Nessuna differenziazione di orario
Venezia	Fascia di ingresso tra le 8:00 e le 8.30 Solo per due istituti l'ingresso arriva fino alle 10:00

Dieci anni per trasformare l'Italia

- 17 -

Le tendenze della mobilità



Fonte: Anas e Trenitalia.

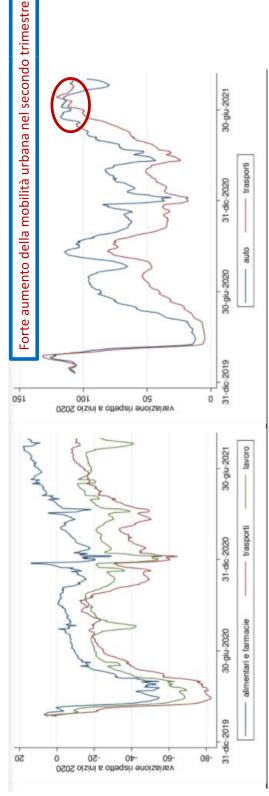
Dieci anni per trasformare l'Italia

18 -

چر Mims

Dieci anni per trasformare l'Italia

Le tendenze della mobilità



spostamenti verso i luoghi di lavoro, verso punti vendita di beni alimentari e farmacie e, infine, verso stazioni e calcolati come medie mobili su sette giorni, per tenere conto dei diversi pattern di mobilità tra i giorni della Ogni punto della linea rappresenta la variazione rispetto all'inizio del 2020 (pre-covid) della mobilità. I dati settimana. I dati di Google (figura di sinistra) distinguono la mobilità per tipologie di luoghi come, per esempio, fermate degli autobus. I dati di Apple (figura di destra) distinguono la mobilità per il tipo di mezzo utilizzato come, per esempio, l'utilizzo di mezzi propri o pubblici; l'informazione sull'utilizzo dei mezzi pubblici è disponibile solo per Roma. Fonte: Google Mobility Report e Apple Mobility Trends.

₩ Mims

- 19 -

L'indagine Istat-Ministero sulle attese per l'autunno 2021

CALO DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO -AVORO

Il maggiore utilizzo del lavoro e dello studio a distanza lasciano intravedere una diminuzione degli spostamenti di studenti e occupati: oltre l'80% di questi si spostava almeno 5 volte a settimana prima della pandemia, meno del 70% prevedono di farlo con la stessa frequenza nel prossimo autunno.

DIMINUISCE L'USO DEL MEZZO PUBBLICO, AUMENTA IL RICORSC ALL'AUTO PRIVATA

Aumenta il ricorso al mezzo privato per gli spostamenti di studio o lavoro, ma solo di quello a motore mentre non decolla la mobilità cosiddetta 'dolce'. Si riduce significativamente il trasporto pubblico.

IL COVID DETERMINA SCELTE DIVERSE PER LE MODALITA' DI TRASPORTO

Tra occupati e studenti oltre la metà di quanti cambieranno modalità di trasporto rispetto a prima dell'emergenza sanitaria citano il Covid come causa esclusiva o associata ad altre ragioni.

MENO SPOSTAMENTI SU MEZZI PUBBLICI PER MOTIVI DIVERSI DA STUDIO E LAVORO

Anche tra coloro che non sono occupati o studenti diminuirà il ricorso al trasporto pubblico; nei tre quarti dei casi il Covid è alla base di questa scelta.

Fonte: https://www.istat.it/it/files//2021/08/STAT_TODAY_MODULO-TRASPORTI-IN-AUTUNNO.pdf



- 20 -

L'indagine Istat-Ministero sulle attese per l'autunno 2021

PROSPETTO 1. FREQUENZA DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO E LAVORO PRIMA E DOPO LA PANDEMIA (a) Luglio 2021, valori percentuali

SETTEMBRE OTTORRE 2021	189	18,7	10,3	2,1		8,0
GENNAIO-FEBBRAIO 2020	81,6	13,2	3,4	0,2	1,6	0,0
	5 giomi a settimana e più	Da 1 a 4 giorni a settimana	Nessuno spostamento	Meno di 1 spostamento a settimana	All'epoca non ero occupato o studente	Non risponde

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

(a) Gli spostamenti per studio si riferiscono solamente agli studenti maggiorenni

X Mim

- 21 -

L'indagine Istat-Ministero sulle attese per l'autunno 2021

PROSPETTO 2. MEZZI DI TRASPORTO USATI PER STUDIO E LAVORO PRIMA E DOPO LA PANDEMIA

Luglio 2021, valori percentuali

	GENNAIO-FEBBRAIO 2020	SETTEMBRE-OTTOBRE 2021
A piedi	15,2	14,6
Bicicletta, monopattino	3,4	3,2
Automobile (come conducente)	44,1	49,4
Automobile (come passeggero oppure in condivisione)	3,1	3,8
Moto, scooter	0.9	5,5
Bus, metropolitana, treno	27,3	22,6
Altro	6'0	0,8
Non risponde	0'0	0,1

Fonte: Istat, Indagine sulla fiducia dei consumatori - sezione "ad hoc" sulla mobilità prima della crisi sanitaria e nei prossimi mesi di settembre e ottobre.

dell'automobile privata, che arriverà a coprire quasi la metà degli spostamenti nel prossimo autunno Attesa una caduta del 20% nell'utilizzo del mezzo pubblico e parallelo incremento nell'uso



Dieci anni per trasformare l'Italia

- 22 -

Il potenziamento del ruolo dei mobility manager

È stato emanato il decreto MITE-MIMS che impone l'istituzione della figura del mobility manager alle amministrazioni pubbliche e alle imprese con più di 100 addetti (non più 300) operanti nei Comuni con più di mobility manager aziendali e d'area dovranno seguire. Questa iniziativa potrà avere un effetto di natura strutturale anche una volta terminata l'emergenza dovuta alla pandemia, favorendo una migliore organizzazione 50.000 abitanti (oltre 6.000). Sono state pubblicate le linee guida che dei servizi del Tpl.

rimodulazione della domanda di Tpl. I fondi sono destinati alle imprese e alle pubbliche amministrazioni che hanno adottato entro il 31 agosto 2021 Il DL 73/2021 ha assegnato 50 milioni di euro per favorire Piani di spostamento casa-lavoro (PCSL)



. 23 -

g Mims

Le regole di funzionamento dei trasporti nell'attuale quadro epidemiologico

- 24 -

Il protocollo per la gestione dei servizi di trasporto

Ø CTS Definito d'intesa con Regioni/Province/Comuni, validato dal recepito con ordinanza firmata il 30 agosto.

Il protocollo prevede regole comuni «di sistema» e regole specifiche per i vari comparti:

- Trasporto aereo;
- Settore marittimo e portuale;
- Trasporto pubblico locale;
- Ferrovie di interesse nazionale e a libero mercato;
- Trasporto commerciale non di linea.



- 25 -

Le linee-guida per i trasporti a lunga percorrenza (treni, aerei, navi, ecc.)

Dal primo settembre è obbligatorio il Green Pass.

Da parte delle aziende di trasporto sono stati definiti sistemi di controllo preventivo, a terra, all'imbarco, sui mezzi, ecc. Il Ministero effettua un monitoraggio giornaliero dei controlli e delle violazioni per i treni a lunga percorrenza. Il 99,8% dei passeggeri esibisce il Green Pass al momento del controllo sul treno. È stato definito un sistema di controllo sugli operatori del settore per verificare l'attuazione delle linee-guida.



- 26 -

Le linee-guida per il Trasporto pubblico locale

Non è previsto l'utilizzo del Green Pass.

In ragione dell'attuale livello di popolazione vaccinata e in considerazione riempimento non superiore all'80% dei posti per territori in zona bianca o gialla. In caso di trasporto che interessa più Regioni/Province autonome delle evidenze scientifiche sull'assunto dei tempi di permanenza medi dei passeggeri indicati dai dati disponibili, è previsto un coefficiente valgono le prescrizioni applicate nelle zone a rischio più elevato.



- 27 -

Le linee-guida per il Trasporto pubblico locale

Inoltre sono previsti:

- ricambio dell'aria costante, con apertura stabile dei finestrini o di altre prese di aria naturale;
- pubblici, anche ripetendo l'operazione per i mezzi a più elevata igienizzazione, sanificazione e disinfezione dei treni e dei mezzi frequenza;
- obbligo per tutti di indossare una mascherina chirurgica o dispositivo di protezione individuale di livello superiore;
- salita e discesa dei passeggeri secondo flussi separati;
- **idonei tempi di attesa** al fine di evitare contatto tra chi scende e chi sale.



Le linee-guida per il Trasporto pubblico locale

Inoltre:

- è obbligatorio contrassegnare con marker i posti che eventualmente non possono essere occupati;
- per la gestione dell'affollamento del veicolo l'azienda può dettare disposizioni organizzative al conducente tese anche a non effettuare alcune fermate;
- adeguare la frequenza dei mezzi specialmente nelle ore di punta e dare le aziende devono dare **adeguata informazione** circa le disposizioni e adeguata informazione ai cittadini;
- è previsto il riavvio graduale della vendita dei titoli di viaggio, anche mediante l'utilizzo di sistemi di pagamento elettronici



Il rafforzamento dei controlli

Le linee guida, su richiesta degli enti territoriali, prevedono il riavvio delle relative ai dispositivi di protezione individuale (non sul Green Pass, non attività di controllo del possesso dei titoli di viaggio e delle prescrizioni previsto per il Tpl) da effettuare, nella prima fase di riavvio, prioritariamente a terra o sui pontili galleggianti per Tpl lagunare e lacuale.

Il decreto-legge approvato dal Consiglio dei ministri il 2/9 prevede che le aggiuntivi per il Tpl siano destinate anche al potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto eventuali risorse residue del fondo destinato a finanziare i servizi dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19.



- 30 -

La scelta delle Regioni e delle Province Autonome

Sulla base dei piani forniti emerge come 6 regioni abbiano già previsto Alcune Regioni e Province Autonome hanno comunicato che l'analisi costi aggiuntivi per il rafforzamento delle operazioni di controllo per il Tpl. riguardante il potenziamento dei controlli è ancora in corso.



- 31 -

L'aggiornamento del protocollo per la sicurezza dei lavoratori dei trasporti

- imprese, ecc.) allo scopo di aggiornare il testo alla luce della nuova fase 9 settembre: incontro con i firmatari del protocollo in vigore (00.SS., epidemiologica e delle nuove linee-guida.
- 15 settembre: tavolo dedicato alla sicurezza dei controllori e degli autisti del Trasporto pubblico locale.
- 20 settembre: incontro con le OO.SS. per una prima valutazione dell'attuazione delle nuove linee-guida.



/erso la riforma del sistema de

Trasporto pubblico locale

Il rapporto della Commissione Mattarella

Istituita a gennaio 2021 e presieduta dal professor Bernardo Mattarella, la servizio grazie all'evoluzione tecnologica e alle modifiche degli assetti proposte per aggiornare il quadro normativo sul trasporto pubblico l**ocale**, con particolare riferimento al miglioramento della qualità del Commissione ha predisposto una relazione che offre riflessioni e istituzionali ed economico-finanziari del settore. La Commissione era composta da esperti della materia e da rappresentanti del Mims, del Mef, delle Regioni, dell'UPI e dell'ANCI.

Il Rapporto è ora alla valutazione del Ministero e verrà discusso con i rappresentanti delle parti sociali prima di avviare il confronto con le Commissioni parlamentari.



- 34 -

xviii legislatura — ix commissione — seduta del 9 settembre 2021

Winistero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili





18STC0157610