

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

25.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 GENNAIO 2022

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **RAFFAELLA PAITA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Baldelli Simone (FI)	3, 12
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato dei trasporti con riferimento all'emergenza sanitaria (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Ficara Paolo (M5S)	8, 13
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3, 4, 7, 8, 10, 12, 13, 14	Gariglio Davide (PD)	7
		Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> .	3, 4, 10, 13, 14
		ALLEGATO: Documento depositato dal Ministro Enrico Giovannini	15

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-Alternativa: Misto-A; 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.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 15.15.

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 dei trasporti con riferimento all'emergenza sanitaria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione in videoconferenza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato dei trasporti con riferimento all'emergenza sanitaria.

Ringrazio e mi scuso con il Ministro per il ritardo che abbiamo accumulato, ma avevamo un'audizione complessa su ITA; quindi quota parte della responsabilità gliela dobbiamo riattribuire, Ministro, su questo ritardo.

La ringrazio per aver accettato l'invito della Commissione e le cedo la parola; però devo anticiparle che ho un intervento sull'ordine dei lavori brevissimo dell'onorevole Baldelli, che le voleva porre una questione inizialmente, così lei poi ha modo durante la relazione anche di rispondere.

SIMONE BALDELLI. La ringrazio, presidente. Ringrazio anch'io il Ministro per la

disponibilità a questa audizione e mi permetto in via incidentale di ricordare che proprio la presidente Paita nel corso degli ultimi tempi due volte ha scritto al Ministro dei trasporti (utilizziamo una vecchia dicitura per capirci) per chiedere i dati analitici delle relazioni degli enti locali sui proventi delle sanzioni derivanti dal codice della strada, così come disciplinate dall'ultimo decreto attuativo e come previste dal codice della strada. Attendiamo delle risposte, mi auguro che si possano avere in tempi brevi. Continuiamo a chiederle e credo che il Parlamento, nella figura della massima autorevolezza in termini di espressione della Commissione parlamentare, abbia ufficialmente posto tale questione: mi auguro che ad essa venga data risposta. Non è l'oggetto dell'audizione, quindi lo dico in via incidentale, in forma preliminare; però approfitto della disponibilità e della presenza del Ministro per ricordare ufficialmente tale questione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Baldelli. A lei la parola, Ministro. Ci scusi ancora.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Buon pomeriggio a tutte e a tutti. Intanto rispondo subito all'osservazione dell'onorevole Baldelli. Io ho risposto alla richiesta della presidente dicendo che erano arrivati i primi dati e che stavamo elaborando insieme al Ministero dell'interno il quadro completo. Abbiamo sollecitato il Ministero dell'interno per le vie brevi e, non appena arriveranno questi dati, naturalmente li condivideremo con la Commissione.

PRESIDENTE. Scusi, quando ha risposto lei? Perché noi non abbiamo ancora

ricevuto la risposta, almeno così mi dicono gli uffici.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Una quindicina di giorni fa, presidente.

PRESIDENTE. Noi verifichiamo, verificate anche voi, così incrociamo questa risposta. Comunque grazie.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Perfetto.

Ho preparato delle *slide*, che naturalmente invierò alla Commissione. Con il suo permesso le condividerò.

PRESIDENTE. Certo.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Il settore dei trasporti è chiaramente uno dei settori maggiormente colpiti dall'emergenza pandemica, come sappiamo. Il Governo, direi i Governi, il precedente e questo, hanno reagito in maniera molto decisa per far fronte all'impatto di tale emergenza, stanziando complessivamente oltre 10 miliardi di euro per sostegni ai diversi comparti dei trasporti tra il 2020 e il 2021. Questi sostegni hanno riguardato tutti i vari comparti del trasporto (ferroviario, su gomma, aereo, marittimo), ma hanno anche contribuito a finanziare la cassa integrazione, a consentire la moratoria dei pagamenti e altre misure di sostegno agli investimenti. Sono stati dedicati 2,8 miliardi di euro al trasporto pubblico locale, di cui 1,2 miliardi negli ultimi dieci mesi. Questi fondi sono stati finalizzati sia alla copertura dei mancati ricavi che all'erogazione dei servizi aggiuntivi. Inoltre sono stati destinati 48 milioni per il trasporto pubblico non di linea e 320 milioni per il trasporto scolastico. Sono andati 2,25 miliardi alle imprese ferroviarie, 1,64 miliardi per il trasporto aereo, 438 milioni per l'autotrasporto e il trasporto merci su strada, 377 milioni per il settore marittimo.

Vorrei sottolineare che l'erogazione delle risorse attraverso decreti ministeriali è stata effettuata e ammonta a 10 miliardi di euro sui 10,2 miliardi di euro complessivi. Abbiamo dunque accelerato al massimo l'erogazione attraverso i decreti.

Qual è il quadro attuale della situazione? Grazie anche alla campagna vaccinale e alle decisioni assunte dal Governo, la situazione attuale è significativamente diversa da quella che ha caratterizzato gli anni 2020 e 2021. Ovviamente la ripresa della curva dei contagi ha determinato una contrazione della domanda di trasporto nell'ultimo trimestre; anche se, ricordiamo, non sono state imposte chiusure di attività di carattere generalizzato o di operatività del sistema educativo.

In particolare gli spostamenti quotidiani verso le stazioni e le fermate delle metropolitane e degli autobus sono diminuiti nell'ultimo trimestre del 2021 (vedremo tra poco i dati). Il traffico di mezzi leggeri sulla rete stradale e autostradale si colloca anche negli ultimi mesi sui livelli del 2019, quindi due anni fa, nella fase pre-pandemica. Il traffico stradale di mezzi pesanti è tornato anch'esso ai livelli pre-pandemia; in realtà talvolta questi livelli sono stati anche superati. Il trasporto ferroviario, sia regionale che alta velocità, è ancora inferiore a quello pre-pandemico. Il traffico aereo, nonostante il fatto che l'Italia abbia registrato il miglior recupero tra i principali Paesi europei, rimane ancora lontano dai livelli del 2019. Infine, per il trasporto marittimo di passeggeri il recupero rispetto ai livelli pre-pandemici è stato quasi completo, ma si evidenzia una nuova divergenza nell'ultimo trimestre.

Questi sono i dati che riguardano gli spostamenti verso diverse destinazioni (tali dati vengono da Google Mobility Report). Nel 2020 l'utilizzo dei mezzi pubblici è diminuito di circa il 40 per cento rispetto al 2019, mentre nel corso del 2021 c'è stato un progressivo aumento, anche se i livelli restano ancora inferiori rispetto a quelli pre-pandemici, per varie ragioni che abbiamo anche discusso nei mesi scorsi, e nell'ultimo trimestre dell'anno sono normalmente diminuiti questi spostamenti verso

le stazioni, le fermate della metropolitana e degli autobus. I dati complessivi del 2021 indicano un utilizzo che rimane circa il 25 per cento più basso rispetto al periodo pre-pandemico.

Il traffico stradale leggero invece è tornato sostanzialmente ai livelli del 2019, una tendenza che è stata confermata anche negli ultimi mesi. Per il traffico stradale pesante la situazione è tornata ai livelli pre-pandemia, in alcuni casi, per alcuni mesi, superando anche le rilevazioni dell'anno 2019, al netto della stagionalità.

Il traffico ferroviario, come ho detto, ha un quadro molto diverso. In questo caso, nonostante la netta ripresa rispetto ai livelli del 2020, il trasporto ferroviario, sia regionale che alta velocità, è ancora significativamente inferiore a quello pre-pandemico. È la linea blu, che come vedete è intermedia rispetto al 2019, la linea grigia più in alto, e il 2020, la linea verde più in basso.

Per il trasporto aereo e marittimo, nel caso del trasporto aereo, anche se i dati degli ultimi due mesi non sono ancora disponibili, la situazione è analoga, cioè un netto miglioramento rispetto al 2019 ma un livello ancora inferiore rispetto a quello *ante* crisi. Il traffico passeggeri marittimi, come vedete, invece presenta un recupero rispetto ai livelli pre-pandemici quasi completo, anche se nell'ultimo trimestre c'è di nuovo un accenno di distanza, ma i dati al momento arrivano fino a ottobre.

Come abbiamo provato ad affrontare le criticità? Complessivamente il Ministero ha attivato tutta una serie di iniziative, a partire da un monitoraggio molto stretto rispetto alla situazione dei vari comparti, ma poi abbiamo attivato (in realtà è stato attivato all'inizio della pandemia) un comitato operativo, un gruppo di coordinamento operativo, che riunisce i vari soggetti, ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), RFI (Rete Ferroviaria Italiana) eccetera, che oltre alle strutture del Ministero si occupano di queste tematiche.

Da giugno è attiva una piattaforma che raccoglie periodicamente, settimanalmente, dagli operatori i dati sui servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale, ed è uno stru-

mento fondamentale per il monitoraggio; e poi naturalmente vi è l'analisi dei dati sul traffico che vi ho appena illustrato.

Alla luce di tutto questo abbiamo naturalmente identificato alcune criticità, che ora vorrei condividere con voi. Per ciò che riguarda il trasporto pubblico locale ci sono due situazioni diverse. Una è il fatto che a causa della ripresa dei contagi c'è minor traffico perché ci sono più persone in quarantena, utenti dei servizi, ma poi anche perché il contagio ha riguardato anche personale che opera nel settore. In particolare, le assenze del personale di guida hanno in alcuni casi raggiunto picchi del 15 per cento, e tale fenomeno è stato fronteggiato con misure organizzative che hanno consentito di limitare l'impatto sull'offerta di servizi all'utenza, cosicché a livello nazionale la riduzione delle corse si attesta tra il 5 e il 10 per cento. Ovviamente l'aumento dei contagi potrebbe determinare un ulteriore incremento delle assenze del personale, e da questo punto di vista le società che gestiscono il trasporto pubblico locale hanno già identificato delle possibili azioni di risposta.

Vorrei ricordare a tale proposito che nel nuovo quadro giuridico, e in particolare con l'obbligatorietà del *green pass* rafforzato sui mezzi pubblici, l'eventuale passaggio di una regione in zona arancione non comporterebbe più la riduzione dei limiti di capienza dei mezzi dall'80 per cento attuale (scusate se sottolineo l'80 per cento, ma sui mezzi di comunicazione continuo a sentire autorevoli commentatori che parlano di una percentuale del 100 per cento) al 50 per cento.

Per i servizi aggiuntivi, come ho ricordato, sono stati programmati, stanziati e ripartiti per il 2021 840 milioni, che hanno consentito a partire da settembre di offrire un livello di servizi aggiuntivi più che triplo rispetto a quello dello stesso periodo del 2020. Questo lo dico di nuovo perché talvolta sento dei commenti sul fatto che nulla sarebbe stato fatto non tanto dallo Stato, ma dalle regioni e dagli enti locali, che hanno la responsabilità del trasporto pubblico locale a fronte della pandemia. Vorrei però ricordare che il dato relativo ai servizi

aggiuntivi effettivamente realizzati al momento è stimato in circa 470 milioni di euro, a fronte degli 840 milioni che sono stati erogati dallo Stato. Pertanto regioni e province autonome hanno evidentemente ritenuto sufficiente utilizzare solo il 55 per cento delle risorse programmate per i servizi aggiuntivi. Alla luce di questo, la legge di bilancio prevede che le eventuali risorse residue possano essere destinate alla copertura di perdite rilevate nel 2021; però sono dati che rivelano le scelte delle regioni e delle province autonome, basate anche, come ricorderete, sul lavoro di programmazione dei tavoli prefettizi, che hanno lavorato in questi mesi proprio per definire le necessità di servizi aggiuntivi.

Per il trasporto ferroviario c'è stato un analogo impatto sulla situazione dei macchinisti, di altro personale. Dalla fine delle festività natalizie a livello nazionale si è avuta la soppressione di circa il 9 per cento delle tratte regionali dovuta all'aumento delle assenze del personale addetto. Per quanto riguarda le tratte ad alta velocità la soppressione è stata maggiore, con incidenze pari al 19 per cento circa per le tratte gestite da Trenitalia e al 30 per cento circa per le tratte gestite da Italo.

Per ciò che concerne invece il comparto del trasporto ferroviario merci, la mancanza di personale si attesta al 10 per cento circa, ma questo livello è considerato dagli operatori ancora sostenibile, cioè non sufficiente a produrre effetti significativi sul comparto.

Per ciò che concerne il trasporto aereo, non si registrano particolari criticità nella gestione degli aeroporti nazionali o sulle cancellazioni dei voli operati dai vettori: dovuto, tutto ciò, sia alla contrazione della domanda sia alle azioni messe in campo da ENAC ed ENAV (Ente nazionale per l'assistenza al volo), che hanno riguardato gli aspetti organizzativi, come il congelamento delle squadre di turnisti, la richiesta ai concessionari aeroportuali di dotarsi di un piano di *contingency* per garantire l'operatività dello scalo, la richiesta di un piano di *contingency* sia ai vettori aerei che possiedono una licenza di esercizio rilasciata da ENAC sia alle compagnie aeree non nazio-

nali basate in Italia. In più, ENAC ha discusso con le compagnie e le strutture aeroportuali delle azioni per evitare il verificarsi di disservizi nei confronti dei passeggeri a seguito delle nuove misure varate con il decreto-legge 7 gennaio 2022, n. 1.

Per il trasporto marittimo abbiamo effettuato un'indagine presso le compagnie di navigazione, e la situazione riguardante i casi accertati a bordo non appare critica. In particolare, dal mese di dicembre la percentuale del personale che è venuto a contatto diretto o indiretto con il virus oscilla tra il 10 e il 20 per cento della forza lavoro impiegata, e le infezioni da COVID-19 derivano in realtà soprattutto da contatti avvenuti nel contesto familiare: segno che il protocollo sanitario dei marittimi adottato dal Governo appare in grado di contenere i contagi a bordo delle navi.

Per quanto riguarda il personale a riposo, si registrano alcuni casi di positività accertata e di isolamento fiduciario; da questo punto di vista va però detto che, secondo le compagnie di navigazione, un eventuale futuro aumento dei contagi potrebbe compromettere nel breve periodo una certa operatività delle navi per mancanza di personale da imbarcare. Tale rischio non riguarda invece il personale impiegato nei collegamenti con le isole minori.

Per concludere, alla luce del quadro pandemico corrente atteso per il prossimo futuro, la contrazione della domanda in alcuni settori potrebbe comportare un impatto significativo, ancorché limitato nel tempo, sull'equilibrio dei bilanci delle imprese di trasporto, in funzione del diverso comparto. La situazione attuale è però significativamente diversa da quella nella quale sono stati erogati gli strumenti di sostegno durante la prima fase della pandemia, sia per l'assenza di *lockdown* generalizzati, sia per la fase di forte ripresa economica in atto che si prevede continui anche nell'anno in corso.

Non dobbiamo dimenticare che in tale contesto bisogna tenere in considerazione l'orientamento della Commissione europea in merito a sostegni diretti a settori o a operatori specifici che lavorino in condi-

zioni di mercato. Alla luce di tali considerazioni si stanno valutando le misure e le modalità di intervento più appropriate, avendo definito un nuovo quadro di esigenze che stiamo discutendo con il Ministero dell'economia e delle finanze e la Presidenza del Consiglio.

Vorrei però sottolineare il fatto che una speciale attenzione è rivolta proprio al trasporto pubblico locale, al fine di mantenere l'operatività dei servizi aggiuntivi assicurati nel corso del 2021, specialmente a partire dal mese di settembre. Dunque questo settore, per gli interventi di emergenza che il Governo sta definendo, avrà certamente una priorità, proprio perché, tra l'altro essendo all'inizio dell'anno, abbiamo bisogno di assicurare la prosecuzione dei servizi aggiuntivi, ma abbiamo anche più tempo per eventualmente compensare nel corso del resto dell'anno eventuali necessità ulteriori. Naturalmente, come sappiamo, il Governo sta operando con il quadro di finanza pubblica definito dalla legge di bilancio e quindi in assenza di uno scostamento di bilancio. Questo è quello che stiamo facendo in queste ore, in questi giorni, salvo una riconsiderazione della situazione complessiva alla luce dell'evoluzione della curva pandemica.

Grazie, presidente. Mi fermo qui. Naturalmente sono a disposizione per rispondere ai quesiti degli onorevoli.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro.

Intanto abbiamo svelato l'arcano della lettera, di cui vi parlo subito. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili continua a mandare verso la Camera delle PEC, però noi non abbiamo la PEC come Commissione. Succede per le convocazioni della maggioranza, succede per altre vicende. Pertanto, è vero che era arrivata la lettera, ma non era mai stata vista per questa ragione che vi dico; è successo anche altre volte. Mentre parlava il Ministro abbiamo chiesto il rinvio, finalmente è arrivata. Dobbiamo però metterci d'accordo o di avere noi una PEC oppure di non mandare più le cose con la PEC. Comunque la lettera c'è, perché effettivamente il Ministro l'aveva mandata, seppure in una modalità che per noi era impossibile

leggere. La metto in distribuzione, perché mi faceva piacere chiarire questa cosa.

Ora do la parola, per coerenza al tema, all'onorevole Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, presidente. Innanzitutto voglio ringraziare il Ministro per l'illustrazione che ha svolto e per il lavoro che sta dietro questa illustrazione, il lavoro con cui il Ministro e tutta la sua struttura nel corso di questa crisi dovuta alla pandemia hanno cercato di sostenere tutto il settore economico del trasporto e di dare una risposta agli utenti.

Mi permetto di porre una domanda che attiene a una questione che io per primo so essere di difficile soluzione. Abbiamo letto anche di polemiche nel fronte sindacale circa la questione del « chi verifica la dotazione del *green pass* in capo al passeggero sui mezzi del trasporto pubblico locale ». Abbiamo visto alcune note sindacali in cui si affermava che non spetta ai controllori, che non è nelle loro funzioni. Conoscendo bene la questione, vorrei chiedere al signor Ministro se e cosa si può fare, se il Ministero ha qualche idea circa il controllo del *green pass*, il controllo anche dei limiti di carico sui mezzi di trasporto pubblico. Penso in particolare agli autobus nelle grandi città dove queste imprese risultano estremamente ardue.

Per quanto riguarda invece le politiche di sostegno, io la ringrazio del quadro di sintesi che ci ha dato, perché pensare che siano stati spesi 10 miliardi fa capire quanto lavoro è stato fatto fin qui, a fronte peraltro di una necessità vera perché è un comparto che è stato molto colpito. Vorrei chiederle, signor Ministro, anche alla luce del prossimo esame in questo ramo del Parlamento del decreto-legge « Milleproroghe » e prossimamente immagino del terzo decreto-legge « Sostegni », cosa pensa circa l'opportunità o meno di prorogare la norma che impedisce le decurtazioni delle somme previste dai contratti di servizio per le aziende del TPL (trasporto pubblico locale) che non abbiano svolto tutte le corse a causa della pandemia. È una norma che, se non erro, risale ai decreti-legge n. 18 e n. 34 del 2020. Il Ministero ritiene o no di prorogarla? So che alcuni gruppi presen-

teranno emendamenti in materia, ma è un tema che vorrei fosse affrontato a livello di Commissione.

Così come ho preso atto che lei ha detto: « Valutiamo la questione dei contributi per servizi aggiuntivi, se mantenerli oppure no ». Vorrei chiederle se ci possiamo immaginare che ci sarà una provvista per darvi materialmente questa possibilità nel prossimo decreto-legge « Sostegni » oppure no, perché credo che non ci siano ad oggi poste del bilancio 2022 a questo fine.

Infine, per quanto riguarda i taxi e gli NCC (noleggio con conducente), la nostra Commissione ieri all'unanimità ha adottato una condizione al parere favorevole sul decreto-legge « Milleproroghe », che peraltro il suo Ministero ha accolto chiedendo che il Governo si impegni per dare una possibilità alle amministrazioni comunali che non hanno ancora speso i 55 milioni per il buono taxi e NCC che era stato finanziato con l'articolo 200-*bis*, se non erro, del decreto-legge n. 34 del 2020. La Commissione ha chiesto che i soldi già assegnati ai comuni, che hanno tardato a spenderli per una serie di motivi su cui non torno, siano spesi e possano essere spesi ancora nel 2022 per favorire la mobilità specialmente di anziani, disabili, persone con gravi patologie, senza ricorrere al trasporto pubblico ma con mezzi più sicuri come taxi e NCC. Vorrei sapere il giudizio del Ministero su questo.

Vorrei segnalarle, signor Ministro, la questione dei bus turistici. Rimangono in grave sofferenza perché il comparto è sostanzialmente fermo e hanno avuto qualcosa, non molto a dire la verità, nel corso del 2021. Vorrei sapere se rispetto a questo servizio, a questo settore, posto che le gite scolastiche, i pellegrinaggi, le gite in generale sono ridotti al minimo, avete qualche cosa in mente.

Parimenti, il comparto puntuale ha molto sofferto. Anche qui il nostro parere pone delle condizioni, chiedendo che vengano prorogate alcune norme di sostegno alle aziende fornitrici di lavoro interinale, ma c'è tutto il comparto portuale che sta soffrendo. Proprio per evitare crisi di sistema delle aziende che possono pregiudicare poi

anche la ripartenza dopo la crisi COVID-19, vorrei sapere se e come avete in mente di procedere.

Da ultimo il trasporto aereo, e concludo. Noi nella legge di bilancio del 2021 avevamo stanziato 500 milioni, poi incrementati di più di 100 milioni, per il trasporto aereo, in particolare l'*handling* e i gestori aeroportuali. Nel decreto-legge n. 34, se non erro, erano stati stanziati soldi per le tre compagnie aeree nazionali diverse da Alitalia. Vorrei chiederle anche qui, visto che è un settore in estrema crisi (abbiamo appena terminato l'audizione di ITA Airways), se stiamo immaginando dei provvedimenti necessari per mantenere in vita queste realtà, per mantenere un minimo di servizi anche in questo momento così critico e per consentire a queste aziende di ripartire. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. L'onorevole Ficara si è segnato. Vi chiederei, per cortesia, di dirmi chi vuole parlare, perché dobbiamo gestire la tempistica dell'audizione. Onorevole Ficara, prego.

PAOLO FICARA (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Grazie al Ministro per la relazione e anche per averci fatto una disamina di quelli che sono stati gli aiuti messi in campo dall'inizio nel settore dei trasporti, da quando la pandemia è cominciata, mostrandoci quanto veramente l'azione svolta, soprattutto nel passaggio tra la prima e la seconda fase, abbia permesso con ingenti risorse di mantenere in vita tante imprese e fornire chiaramente poi servizi importanti ai cittadini.

È chiaro che però adesso la ripresa dei contagi che abbiamo avuto negli ultimi due mesi con la variante Omicron sta nuovamente rimettendo in difficoltà molte imprese: non tanto per le misure di *lockdown* come sono state disposte nella prima fase, ma perché questa variante si sta diffondendo molto e sta colpendo soprattutto lavoratori di queste aziende e imprese. Nelle *slide* che ha fatto vedere, più o meno in molti settori ancora questa percentuale, a quanto ho capito, sembra permettere di reggere; ma è anche vero che il gran nu-

mero di cittadini positivi e la paura che hanno le persone di spostarsi incidono sulla riduzione del numero dei passeggeri e dei biglietti venduti.

E poi le imprese hanno anche un altro problema, che è quello legato all'aumento dei costi in generale: penso al carburante, all'energia elettrica; tutto questo poi incide sulla loro operatività.

C'è anche un ulteriore problema che penso stia emergendo in queste settimane: l'aumento della DAD (didattica a distanza). Senza la contemporanea presenza di aiuti per i genitori lavoratori, è chiaro che queste persone poi dovranno trovarsi di fronte a un bivio: o rinuncio ad andare a lavorare oppure ho un aiuto per avere qualcuno che badi ai figli, tutte misure che sono state pensate nella prima fase e in questa no. Se la situazione dovesse continuare, potrebbe anche questo avere un'incidenza.

Sui vari settori, mi permetto di segnalare anche io il settore delle imprese private dei bus turistici. Il turismo ha avuto un crollo, anche i dati diffusi oggi lo evidenziano: questo è un settore che, come ha sofferto dal primo giorno della pandemia, sta continuando a soffrire. È uno di quelli che penso avrà bisogno di aiuti.

Ancora, con il decreto-legge « Milleproroghe », come ricordava prima il collega Gariglio, non mi soffermo sulle misure rivolte alla richiesta di proroghe per le imprese portuali. Le segnalo anche un altro problema, che sono sicuro già conosce benissimo, che riguarda tutta la questione delle motorizzazioni. C'è sempre il problema del discorso scadenze, revisioni, patenti, che è un problema che ancora oggi in molte zone d'Italia, se non in tutto il Paese, è sempre più presente.

Oggi sembra che ci sia un Consiglio dei ministri, comunque oggi o domani, ne ha fatto cenno; però si parla di cifre molto limitate. Noi come gruppo politico Movimento 5 Stelle è da prima di Natale che segnaliamo la necessità di valutare uno spostamento di bilancio, un decreto-legge « Ristori », ma che abbia una portata ben maggiore di quello di cui si parla in questi giorni. Io non vorrei che le imprese che siamo riusciti a salvare durante la prima e

la seconda ondata e che oggi lamentano la mancanza di aiuti, ma possono lamentarsi perché siamo riusciti a salvarle e a tenerle in piedi, non ce la facciano con la terza e oggi la quarta ondata.

Gli ultimi due punti. Riguardo alle norme introdotte sul *green pass* nei mezzi pubblici, soprattutto sul super *green pass* da gennaio, quali sono i dati più aggiornati sul discorso dei controlli? Se da un lato sul trasporto aereo e ferroviario di lunga percorrenza magari è più facile, sul trasporto pubblico locale e sul trasporto ferroviario regionale, che sono più capillari, immagino sia decisamente più complicato; lì che dati ci può dare, o comunque sia che impressioni ha, sulla questione della capacità di controllare?

Secondo punto, Ministro, sulla questione delle isole minori e maggiori, quindi super *green pass* per i mezzi pubblici. È stata emanata quell'ordinanza il 9 gennaio, anche su suo *input*, dal Ministro della salute, che però ha limitato la possibilità di deroga per questioni di salute e di istruzione dalle isole minori. Da quando è entrata in vigore questa norma, da lunedì 10 gennaio ad oggi, si sono però moltiplicati i casi di problematiche importanti per gli spostamenti da e per le isole maggiori. I presidenti della Sicilia e della Calabria hanno emanato quell'ordinanza per il discorso dello Stretto. Ieri sono stati approvati degli ordini del giorno su questo tema; da notizie di stampa oggi leggo che forse si dovrebbe intervenire.

Magari sono voci di stampa, ma, siccome so che lei era favorevole a estendere quella misura del 9 gennaio anche alle isole maggiori, le chiedo che tipo di riflessione si stia facendo nel Governo, se ci sia l'intenzione di intervenire presto, perché è un problema importante. Capisco il dovere di tutelare la salute collettiva con questa norma, però noi stiamo rischiando di andare a danneggiare la salute di tante persone, perché stanno avendo grossi problemi per spostarsi per motivi di salute o per motivi di scuola, di lavoro, e poi stiamo andando a ledere un diritto che è quello alla mobilità. I cittadini delle isole vivono oggettivamente una situazione diversa ri-

spetto a quella di tutte le altre regioni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Ficara.

Ci sono altre domande? Mi pare di no. Se siete d'accordo, faccio anche io una considerazione al Ministro, così poi gli diamo tutto il tempo per rispondere. Io condivido il giudizio che veniva dato dalle *slide* proiettate dal Ministro rispetto all'intervento che è stato fatto sui vari settori, in particolar modo sul trasporto pubblico locale, perché obiettivamente è stata un'iniezione di liquidità senza precedenti che va riconosciuta. Se il sistema ha retto, ha retto anche perché c'è stata una tempestiva ed efficace capacità di intervento.

Condivido anche — lo dico con chiarezza — le osservazioni svolte da Ficara e da Gariglio in merito alla necessità di intervenire quanto prima per recuperare un po' di indirizzo sul tema portuale, che è rimasto fuori dalla legge di bilancio. Sicuramente su questo punto dobbiamo intervenire, così come dobbiamo dare una mano a realtà come NCC, taxi; tutto giustissimo.

Io sono però molto preoccupata, e voglio cogliere questa occasione, del non avere visto nell'esposizione del Ministro, nelle *slide* proiettate, alcun riferimento a quello che questa Commissione aveva chiesto rispetto alla riforma del trasporto pubblico locale. Noi abbiamo avuto una commissione che ha lavorato e ha prodotto anche un discreto schema di lavoro con l'autorevolezza del professor Bernardo Mattarella rispetto alla necessità di riforma.

Sappiamo perfettamente che buona parte della capacità di spesa del PNRR sul settore mezzi pubblici dipenderà dall'organizzazione delle singole aziende. Sappiamo altresì che da Nord a Sud c'è una differenziazione nella capacità di intervento, nell'efficienza, anche dal punto di vista dei conti economici, delle varie realtà. Sappiamo che vi sono in atto delle ATI (associazione temporanea di impresa) che in qualche modo potranno compensare questa capacità di intervento, per esempio per quanto riguarda le stazioni appaltanti dei mezzi che dovranno essere acquisiti. Però io continuo a essere molto preoccupata

delle *performance* di alcune realtà del sistema del trasporto pubblico locale in riferimento agli obiettivi che il PNRR si è dato; ragione per la quale ho sostenuto più di una volta che una delle riforme più importanti che il PNRR avrebbe dovuto contenere era quella del sistema di trasporto pubblico locale.

Così non è andata, però il Ministro si era preso un impegno con noi: era quello di arrivare nei primi mesi del 2022 a una proposta di riforma che desse compiutezza all'impostazione della commissione presieduta da Bernardo Mattarella. Siccome oggi non ho visto citata questa riforma e dato che la considero prioritaria, colgo l'occasione per chiedere al Ministro se essa arriverà entro questo mese e se potremo in questo modo salvaguardare l'obiettivo di vederla approvata entro il percorso di questa legislatura. Grazie.

A lei la parola, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Sulle richieste e le osservazioni degli onorevoli vorrei ringraziare a mia volta per l'apprezzamento espresso sulla presentazione e l'importanza di basarsi sui dati: non solo per mia cultura personale, vista la mia storia professionale, ma perché è importante poter distinguere tra lanci, assolutamente legittimi, di associazioni interessate a sostegni e la reale situazione; perché purtroppo talvolta si leggono - lo ripeto, legittimamente - richieste di aiuti, sostegni, ristori mostrando situazioni, ma senza citare i dati a supporto. Questa è la ragione per cui il Ministero, credo correttamente, ha attivato un monitoraggio ancora più forte, come ho ricordato prima, per definire sostegni in funzione della situazione effettiva.

Torno poi sulla questione dei controlli. L'onorevole Gariglio ha citato il caso del rischio che le agevolazioni per le imprese TPL vengano perdute in termini di presentazione e di utilizzo dei fondi. Noi personalmente siamo a favore della prosecuzione di queste agevolazioni, ma naturalmente bisognerà discuterne con le regioni

vista la loro competenza, ed è qualcosa che ci apprestiamo a fare.

Così come i riferimenti ai taxi, agli NCC. Certamente noi siamo a favore, e credo che proprio nella discussione recente abbiamo espresso un parere favorevole all'estensione al 2022 dell'utilizzo da parte dei comuni del buono taxi che non è stato utilizzato nel 2021. Così come siamo assolutamente consci delle difficoltà dei bus turistici, del comparto portuale, del comparto aeroportuale, in particolare l'*handling*: tutti sottosettori e comparti del settore dei trasporti che sono, come ho mostrato poco fa, sotto la lente dell'attenzione del Ministero.

D'altra parte, e l'onorevole Ficara lo ha ricordato chiaramente, all'interno dell'attuale quadro finanziario le risorse sono molto limitate. Oggi parliamo dei trasporti, ma c'è tutto il settore dell'intrattenimento, il settore del turismo, che proprio in queste settimane, che sarebbero state di picco a causa delle vacanze natalizie, hanno subito certamente un impatto molto forte della variante Omicron. Il Governo sta quindi tentando di bilanciare le diverse necessità e (come ho detto prima, lo ripeto) il fatto dell'eventuale non inclusione in questo decreto di emergenza a valere sulle risorse disponibili senza scostamento di bilancio non vuol dire disattenzione, proprio perché il tema, come ricordava l'onorevole Ficara, va considerato nella sua globalità; ricordando naturalmente che lo stato d'emergenza al momento è stato prorogato al 31 marzo 2022 e al suo interno, anche se la situazione è molto diversa rispetto a quella dell'inizio della pandemia, gli interventi di emergenza vanno collocati.

Come ricordava l'onorevole Ficara c'è l'aumento dei prezzi dell'energia, e il Governo proprio in queste ore sta lavorando sul tema con un'attenzione particolare all'impatto sul settore delle imprese; non soltanto delle famiglie e in particolare di quelle in maggiore difficoltà, che sono state oggetto dei cospicui, molto costosi a carico della finanza pubblica, interventi dell'ultimo semestre.

Per ciò che riguarda le motorizzazioni, sappiamo bene che anche per il settore

pubblico, per il nostro Ministero e appunto in particolare per le motorizzazioni l'aumento dei contagi sta determinando alcuni problemi. Vorrei però da questo punto di vista segnalare che proprio oggi abbiamo ricevuto lo studio preliminare per il miglioramento dell'efficienza delle motorizzazioni, che io ho voluto stimolare nei mesi scorsi dal punto di vista organizzativo, dal punto di vista digitale, dal punto di vista del personale.

Nella legge di bilancio per il Ministero sono state stanziare risorse proprio per un investimento straordinario nella digitalizzazione dei servizi al cittadino, quindi motorizzazioni, o alle pubbliche amministrazioni, alle imprese, ai provveditori ai lavori pubblici. Questo è il tema dell'organizzazione delle motorizzazioni, che già soffrono di perdite fortissime di personale negli anni scorsi.

Vorrei ricordare che quest'anno il Ministero, ricorrendo a delle liste di idonei di vari concorsi, ha proceduto all'assunzione di alcune centinaia di persone, in particolare nelle motorizzazioni a livello locale: un'inversione di tendenza importante rispetto al passato. Quindi il tema dell'organizzazione delle motorizzazioni è certamente all'attenzione di questo Ministero.

La questione delle isole. L'onorevole Ficara ha ricordato l'ordinanza che ha spostato in avanti di un mese l'utilizzo del *green pass* rafforzato per motivi di studio e di salute nelle isole minori. Ha ricordato anche il caso, in particolare, dell'ordinanza del presidente Musumeci prima e anche del presidente Occhiuto sul traffico sullo Stretto di Messina. Dopo una consultazione con i colleghi e la Presidenza del Consiglio posso dire che lo Stato è orientato a non impugnare l'ordinanza. Naturalmente c'è un dialogo con le autorità regionali. Nonostante vengano assicurate al massimo le misure di sicurezza sanitaria da diverso regime, e quindi questo è già in corso, come ho detto posso affermare che al momento lo Stato non conta di opporsi all'ordinanza dei due presidenti di regione.

Per ciò che concerne i controlli, i dati che sono in nostro possesso e in particolare che hanno riguardato i giorni di avvio delle

nuove norme non sono significativamente diversi da quelli che erano caratteristici dei giorni di avvio del *green pass* normale: ricorderete a settembre e poi successivamente tutta l'attenzione anche mediatica sull'introduzione del *green pass* ordinario sui mezzi pubblici, i controlli e così via. I tassi di violazione delle regole sono molto contenuti e il numero di verifiche effettuate dal personale delle aziende, non solo nel trasporto ferroviario ma anche nel trasporto pubblico locale, in molte aree del Paese è elevato, oltre ai controlli che vengono svolti dalle forze dell'ordine.

Ricordo che le indicazioni del Ministero sono di effettuare questi controlli il più possibile in modo coordinato e congiunto da parte del personale delle aziende di trasporto e del personale delle forze di Polizia, nonché di effettuare prevalentemente controlli a terra. Abbiamo una serie di evidenze non complete, ma invece molto complete per ciò che riguarda, per esempio, i controlli sul trasporto pubblico locale che viene effettuato da Trenitalia: che mostrano un tasso di controllo, appunto, molto elevato e di violazione molto basso, nell'ordine del 2 per cento nei primissimi giorni. Si tratta quindi un'ulteriore conferma anche dell'approccio molto cooperativo e rigoroso delle persone che usano i mezzi pubblici. In questo senso sono certamente dati confortanti.

Per ciò che concerne, infine, la richiesta della presidente Paita sulla riforma del TPL, posso facilmente rispondere in quanto, a valle del lavoro della commissione Mattarella da lei menzionata, il Ministero ha predisposto un testo che trasforma quelle raccomandazioni in orientamenti di intervento precisi. Proprio il 25 gennaio, quindi tra qualche giorno, la commissione Mattarella avrà la possibilità di discutere con gli esperti del Ministero che hanno redatto questo documento il contenuto di esso. Mi è sembrato corretto in primo luogo discuterne proprio con la commissione per avere un *feedback* da parte loro. A valle di questo incontro avremo la possibilità di diffondere tale documento, confrontarci in primo luogo con il Parlamento e poi con i membri della Consulta del Ministero, gli *stakeholder* e

così via, e naturalmente approfondire ulteriormente la discussione con gli operatori e con le altre istituzioni rilevanti, a partire dalle regioni, le province autonome e i comuni, che comunque avevano loro rappresentanti nella commissione Mattarella.

Quindi, presidente, dall'inizio di febbraio, coerentemente con le scadenze che ci eravamo dati, noi siamo pronti a tenere un confronto con la Commissione, nei tempi che voi riterrete opportuni, per procedere nella direzione che avevo indicato mesi fa. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro.
Onorevole Baldelli, prego.

SIMONE BALDELLI. La ringrazio, presidente. Ringrazio anche il Ministro per la completezza e la completezza delle risposte che ci ha dato in termini di trasporto e crisi sanitaria. Nel frattempo lo ringrazio anche per aver risposto, e la presidenza ci ha fatto avere copia della lettera di risposta, sulla questione dei proventi delle multe.

Mi permetto una precisazione su questo. Visto che nella lettera c'è scritto che la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto sta svolgendo la verifica corretta della destinazione delle somme derivanti dalle sanzioni *ex* articoli 142 e 208 del codice della strada, che si farà la verifica a campione sulla base di appositi criteri — e bisognerà poi capire anche quali saranno questi criteri —, e che tra l'altro l'elenco dei comuni inadempienti è stato comunicato per competenza alle Corti dei conti territoriali, il punto che mi permetto di precisare è che noi abbiamo chiesto esattamente questi dati. È evidente che dalla lettera che arriva voi questi dati ce li avete. La domanda è: potete darceli? Perché, peraltro, attraverso un emendamento che ho presentato e che è stato approvato, questi dati devono essere poi anche pubblicati da ciascun comune sul proprio sito.

La cosa dunque che esattamente si chiedeva nella lettera della presidente Paita al Ministero sono i dati, i dati in vostro possesso: cioè quelli che non hanno consegnato la relazione, quelli che l'hanno con-

segnata, quelli che l'hanno consegnata in parte eccetera; ma non i numeri di quelli che non l'hanno consegnata e i numeri di quelli che l'hanno data: vogliamo proprio le relazioni. Almeno abbiamo questi dati, che sono anche in vostro possesso, ce li abbiamo anche noi, in modo che mentre voi svolgete le verifiche almeno noi possiamo prendere atto di questi dati. Grazie.

PRESIDENTE. Bene. Grazie.

Nel ringraziare il Ministro Giovannini voglio però fare una precisazione rispetto alla questione della riforma del trasporto pubblico locale. Se non ho capito male, il Ministro dice: « Noi abbiamo dato una serie di indicazioni alla commissione, che si sta confrontando con i nostri tecnici, e arriveranno delle proposte ». Noi per « proposte » ovviamente intendiamo dei testi normativi che siano immediatamente valutabili, perché abbiamo pochissimo tempo a nostra disposizione da qui alla fine di questa legislatura, quindi bisogna che ci mettiamo al lavoro.

In ogni caso chiederei di immaginare, non appena questo testo è arrivato a completezza, un passaggio con la Commissione Trasporti per poter da subito dare il nostro contributo. Se ho capito bene, si tratta di proposte legislative, quindi di un decreto, di un qualsiasi altro atto che riguardi il Governo, e non di documenti generici.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Presidente, se posso rispondere a questa sua osservazione, noi abbiamo analizzato varie alternative per procedere alle modifiche normative ed è tra l'altro, come ho ricordato prima, una materia che richiede un dialogo con gli altri livelli, in particolare le regioni e i comuni. Sulla base di questo noi ci stiamo confrontando, come ho detto, la prossima settimana con la commissione Mattarella e procederemo successivamente per ciò che riguarda l'eventuale predisposizione di norme. Abbiamo bisogno di confrontarci intanto con le altre istituzioni, e poi con la Commissione stessa.

Ricordo al riguardo che nel disegno di legge sulla concorrenza (ora non ricordo

perché non pensavo fosse questo l'oggetto della nostra audizione) c'è un articolo che fa riferimento anche alla riforma delle modalità di assegnazione delle concessioni anche per i servizi locali, tra cui il trasporto pubblico locale, e quindi di fatto c'è già una proposta all'interno di quella legge. Per questo abbiamo bisogno di coordinare la tipologia di interventi, ma io sono a disposizione della Commissione per una pre-discussione e poi una discussione pubblica su questi aspetti, perché la trasposizione poi in normative, in atti, in proposte di legge è relativamente facile, una volta che abbiamo definito la direzione che vogliamo perseguire. Grazie.

PRESIDENTE. Sì, ora è più chiaro: quindi siamo ancora in una fase di discussione, non di predisposizione di norme. Io comunque le chiederei, Ministro, di farci sapere più o meno la tempistica perché, ripeto, i tempi in questo caso purtroppo non giocano a nostro favore per tante ragioni. Certamente il coinvolgimento della Commissione è importante, ma lo è anche il rispetto per l'impianto normativo degli impegni che ci eravamo presi, che erano i primi mesi di quest'anno.

L'onorevole Ficara ha chiesto di parlare. Io gli do la parola, però proprio per pochissimi minuti. Grazie.

PAOLO FICARA (*intervento da remoto*). Assolutamente sì, presidente, sarò velocissimo. Ministro, alcune questioni che forse esulano proprio dal cuore di queste audizioni, che però riguardano anche direttamente la diminuzione dell'uso del trasporto pubblico locale in tutta la situazione che stiamo vivendo. Vorrei sapere se si sta lavorando sui decreti attuativi relativi al buono mobilità per chi rottama l'auto senza un riacquisto, oppure per il Fondo sulle *cargo bike* che potrebbe servire al settore delle logistica, che era un fondo istituito nella legge di bilancio del 2021, dello scorso anno. Riguardo alle osservazioni che la Commissione ha avanzato sul Piano nazionale della sicurezza stradale, vorrei sapere se l'intendimento del Ministero era quello di acquisirle o comunque sia di fare una riflessione su questo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Se il Ministro vuole aggiungere qualcosa, con piacere. Le chiediamo di essere rapido, scusandoci.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Sarò rapidissimo. Per ciò che concerne alcuni degli aspetti legati agli incentivi e all'uso dei fondi, per ciò che riguarda gli incentivi in generale stiamo facendo delle riflessioni anche con gli altri Ministeri. Il *bonus* sulle biciclette in parte è stato utilizzato nell'ambito dell'integrazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Fondo complementare per le piste ciclabili in particolare, se era quello a cui faceva riferimento, ma è una parte soltanto del Fondo.

Per ciò che riguarda il Piano nazionale della sicurezza stradale, le osservazioni sono state recepite. Abbiamo la nuova versione, che sta per essere inviata alla Conferenza Stato-Regioni e al CIPRESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) per i passaggi ulteriori.

Colgo l'occasione per ringraziare le Commissioni per le osservazioni formulate, estre-

mamente importanti, estremamente precise, che hanno consentito di migliorare il Piano nazionale, in particolare rispetto alla tutela delle persone più a rischio. Troverete quindi nella nuova versione del Piano un'attenzione a tutti gli aspetti che sono stati segnalati dalle Commissioni.

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*).

Attendiamo il coinvolgimento per quanto riguarda il tema del trasporto pubblico locale e anche i dati a cui faceva riferimento l'onorevole Baldelli per poterli raffrontare. Grazie e scusi ancora per il ritardo.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.20.

*Licenziato per la stampa
il 21 febbraio 2022*



Il settore dei trasporti nell'emergenza sanitaria

Audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati

20 gennaio 2022

ALLEGATO

L'emergenza Covid-19 e il sostegno per il settore dei trasporti

Tra il 2020 e il 2021, per far fronte all'emergenza Covid-19 sono stati stanziati, a carico del bilancio dello Stato, **10,2 miliardi di euro per sostegni ai diversi comparti dei trasporti**. Queste risorse sono state destinate sia ai settori del trasporto ferroviario, su gomma, aereo e marittimo, sia al finanziamento della cassa integrazione, alla moratoria dei pagamenti e ad altre misure di sostegno agli investimenti. In particolare, sono stati stanziati:

- **2,79 miliardi** di euro per il trasporto pubblico locale nel biennio 2020-2021, di cui **1,2 miliardi negli ultimi dieci mesi** finalizzati alla copertura dei mancati ricavi e all'erogazione di servizi aggiuntivi di Trasporto pubblico locale, **48 milioni per il trasporto pubblico non di linea e 320 milioni per il trasporto scolastico;**
- **2,25 miliardi** per le imprese ferroviarie;
- **1,64 miliardi** per il trasporto aereo;
- **438 milioni** per l'autotrasporto e il trasporto merci su strada;
- **377 milioni** per il settore marittimo.

Allo stato attuale, l'erogazione delle risorse attraverso decreti ministeriali ammonta a 10 miliardi di euro.



Le azioni intraprese dal Ministero

Fin dall'inizio della pandemia, il Ministero ha sviluppato varie linee di azione, comprese quelle dedicate al dialogo con le associazioni degli operatori e al monitoraggio del settore. In particolare, si segnalano:

- la riunione dell'8 gennaio u.s. del Gruppo di coordinamento operativo, costituito all'inizio della pandemia per la verifica di adempimenti e il monitoraggio del settore. Tale gruppo riunisce, oltre alle strutture del Ministero, i rappresentanti di ENAC, RFI, ecc.;
- l'aggiornamento della piattaforma che raccoglie, da giugno, i dati sui servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale aggiornati settimanalmente dagli operatori, strumento fondamentale per il monitoraggio costante e granulare della situazione del settore;
- analisi dei dati sul traffico merci e passeggeri nei diversi comparti dei trasporti.



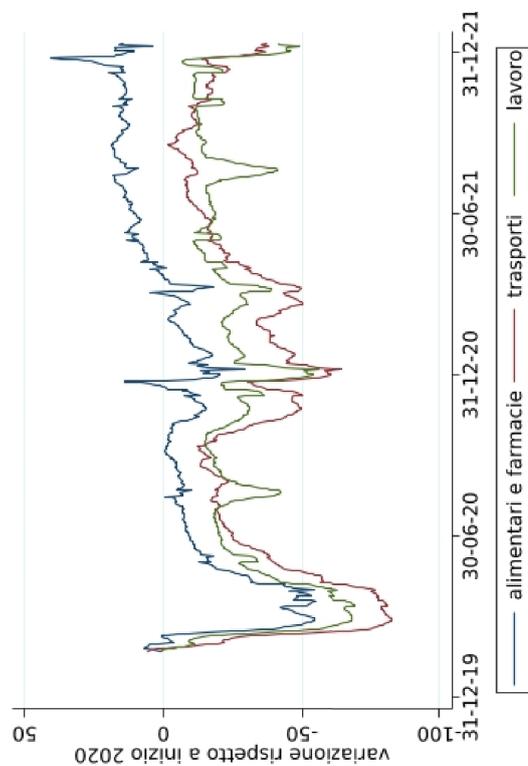
Il quadro attuale dei trasporti

- La situazione attuale, grazie alla campagna vaccinale e alle decisioni assunte dal Governo, è significativamente diversa da quella che ha caratterizzato gli anni 2020-2021.
- **La ripresa della curva dei contagi ha determinato una contrazione della domanda di trasporto nell'ultimo trimestre 2021**, pur in assenza di chiusure di attività e di operatività del sistema educativo. In particolare:
 - gli **spostamenti quotidiani** verso le stazioni e le fermate delle metropolitane e degli autobus sono diminuiti nell'ultimo trimestre del 2021;
 - il **traffico di mezzi leggeri** sulla rete stradale e autostradale si colloca, anche negli ultimi mesi, sui livelli del 2019;
 - il **traffico stradale di mezzi pesanti** è tornato ai livelli pre-pandemia, talvolta superandoli;
 - il **trasporto ferroviario**, sia regionale che AV, è ancora inferiore a quello pre-pandemico;
 - nel **traffico aereo** l'Italia ha registrato il migliore recupero tra i principali Paesi europei, pur rimanendo ancora lontano dai livelli del 2019;
 - per il **trasporto marittimo** di passeggeri il recupero rispetto ai livelli pre-pandemici è stato quasi completo, ma si evidenzia una nuova divergenza nell'ultimo trimestre.



Trasporto Pubblico Locale (2019-2021)

Variazione degli spostamenti, per tipologia



Nel 2020 l'utilizzo dei mezzi pubblici è diminuito di circa il 40% rispetto al 2019.

Nel corso del 2021 gli spostamenti verso le stazioni e le fermate delle metropolitane e degli autobus sono progressivamente aumentati, pur rimanendo più bassi rispetto al periodo pre-pandemico, mentre **nell'ultimo trimestre dell'anno sono diminuiti nuovamente**.

I dati complessivi del 2021 indicano un utilizzo che rimane circa il 25% inferiore rispetto al periodo pre-pandemico.

Nota: I dati Google Mobility Report distinguono la mobilità per tipologie di luogo: quelli dei trasporti indicano gli spostamenti verso stazioni e fermate degli autobus.
Fonte: Google Mobility Report, media mobile su sette giorni.



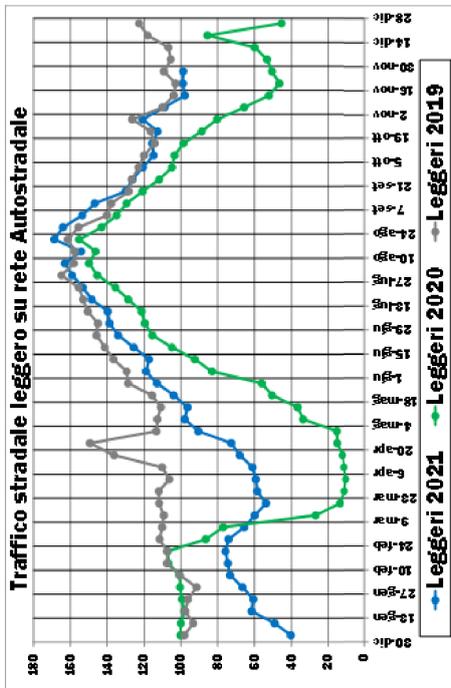
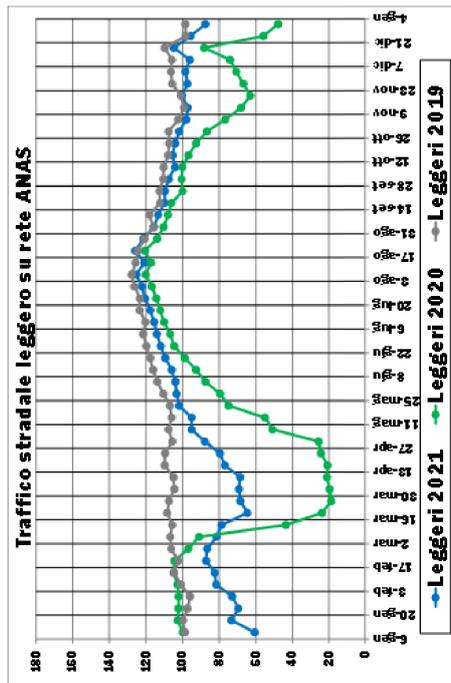
Mims

- 5 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

Traffico stradale leggero (2019-2021)

A partire dai mesi estivi, nel 2021 il traffico di mezzi leggeri sulla rete stradale e autostradale è quasi tornato ai livelli del 2019, tendenza confermata anche negli ultimi mesi

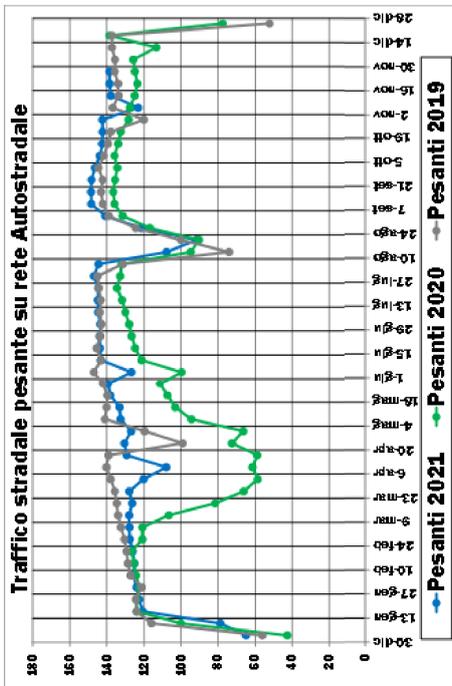
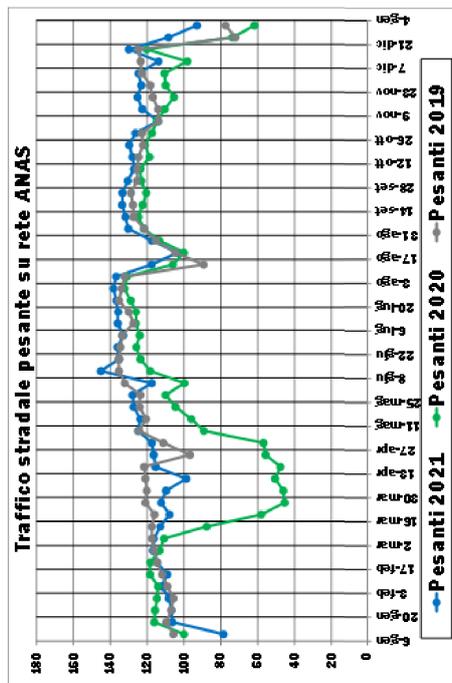


Fonte: Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19, STM MIMS.



Traffico stradale pesante (2019-2021)

Il traffico di mezzi pesanti è tornato ai livelli pre-pandemia, superando in alcuni casi anche le rilevazioni dell'anno 2019.

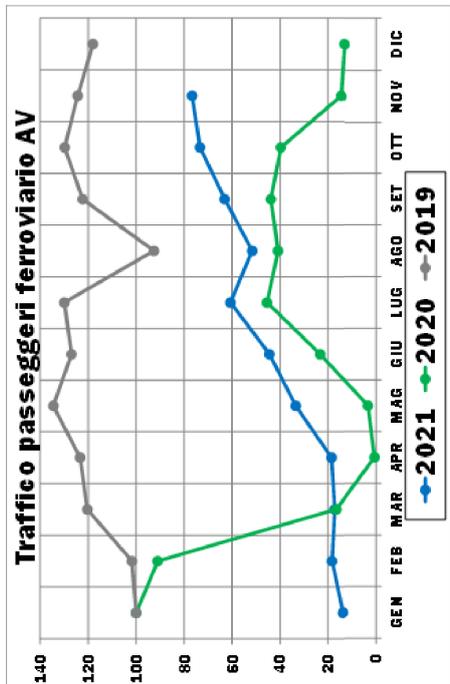
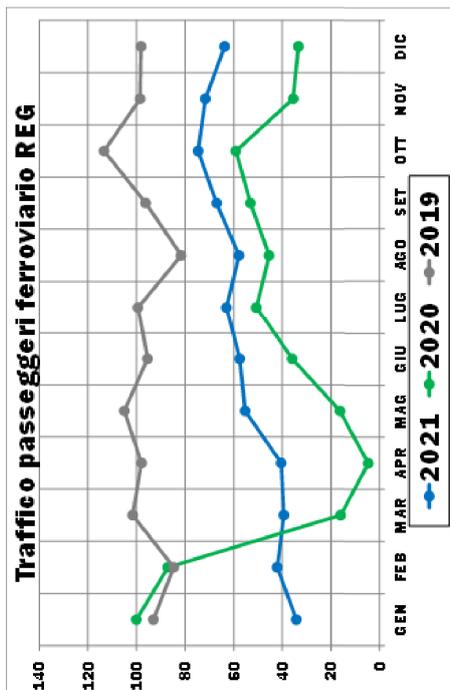


Fonte: Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19, STM MIMS.



Traffico ferroviario (2019-2021)

Nonostante la netta ripresa rispetto ai livelli del 2020, il trasporto ferroviario, sia regionale che AV, è ancora significativamente inferiore a quello pre-pandemico.

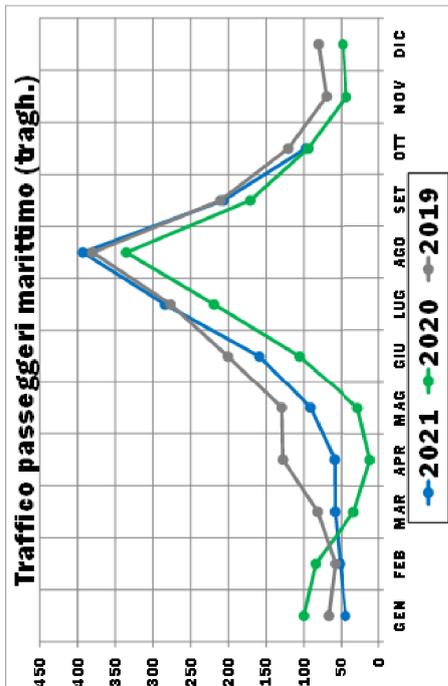
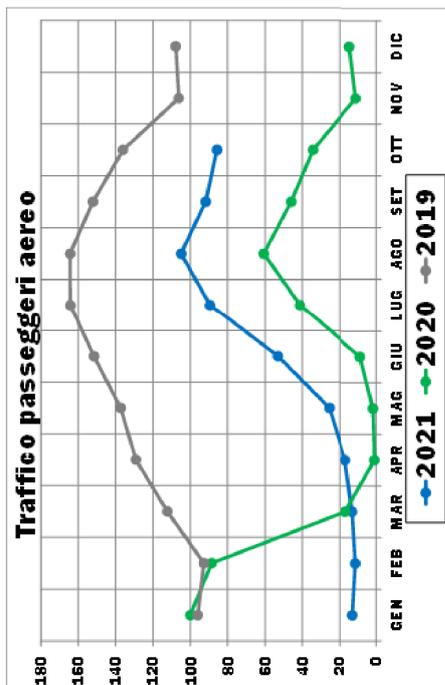


Fonte: Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19, STM MIMS.

Traffico aereo e marittimo (2019-2021)

Nel 2021 l'Italia ha registrato il migliore recupero di traffico aereo tra i principali Paesi europei, pur rimanendo ancora lontano dai livelli del 2019.

Per il trasporto marittimo di passeggeri il recupero rispetto ai livelli pre-pandemici è stato quasi completo, ma si evidenzia una nuova divergenza nell'ultimo trimestre.



Fonte: Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19, STM MIMS; Eurocontrol.



Mims

Dieci anni per trasformare l'Italia

Gestione delle criticità: trasporto pubblico locale

L'aumento dei contagi degli ultimi mesi dovuto alla variante Omicron ha avuto un impatto anche sull'operatività del personale addetto ai trasporti. La situazione per gli operatori è eterogenea e strettamente correlata all'andamento dei contagi nelle varie regioni e alle tipologie di servizio.

Nel caso del TPL, **le assenze del personale di guida in alcuni casi hanno raggiunto picchi del 15%** per positività, quarantene e mancanza di *green pass* base. Tale fenomeno è stato fronteggiato con misure organizzative che hanno consentito di limitare l'impatto sull'offerta di servizi all'utenza. **A livello nazionale la riduzione delle corse si attesta tra il 5% e il 10%.**

L'aumento dei contagi potrebbe determinare un ulteriore incremento delle assenze del personale per positività o per quarantena, mentre, sulla base del quadro normativo esistente e dell'obbligatorietà del *Green pass* rafforzato sui mezzi pubblici, l'eventuale passaggio di una Regione in zona arancione non comporterebbe la riduzione dei limiti di capienza dei mezzi dall'80% al 50%.

Per i servizi aggiuntivi sono stati **programmati, stanziati e ripartiti 840 milioni di euro** per il 2021, che hanno consentito, a partire da settembre, di offrire un livello di servizi aggiuntivi più che triplo rispetto a quello dello stesso periodo del 2020.

Il dato relativo ai servizi aggiuntivi effettivamente realizzati nel 2021 può essere attualmente stimato in circa 470 milioni di euro per circa 115 milioni di vetture/km. **Pertanto, Regioni e Province Autonome hanno ritenuto sufficiente utilizzare solo il 55% circa delle risorse programmate.** La recente Legge di Bilancio prevede che le eventuali risorse residue dello stanziamento in oggetto possano essere destinate alle coperture di perdite rilevate nel 2021.

Nota: il dato sui servizi aggiuntivamente programmati ed eseguiti potrà essere confermato a seguito della rendicontazione a febbraio 2022



Mims

- 10 -

Dieci anni per trasformare l'Italia

Gestione delle criticità: trasporto ferroviario

- Anche per quanto riguarda il settore del trasporto ferroviario si riscontra una contrazione della domanda in corrispondenza dell'insorgenza della variante Omicron e una crescita delle assenze del personale operativo per contagi e quarantene. La pronta risposta degli operatori ha determinato la soppressione di alcune corse e la conseguente riorganizzazione del servizio.
- Dalla fine delle festività natalizie, a livello nazionale si è avuta una **soppressione del 9% circa delle tratte regionali** dovuta all'aumento delle assenze del personale addetto.
- **Per quanto riguarda le tratte ad Alta Velocità, la soppressione è stata maggiore**, con incidenze pari al 19% circa delle tratte gestite da Trenitalia e al 30% circa delle tratte gestite da Italo.
- Rispetto al comparto del **trasporto merci, la mancanza di personale si attesta al 10% circa** a causa di contagi e quarantene, un livello giudicato dagli operatori ancora sostenibile.

Gestione delle criticità: trasporto aereo

- Al momento, non si registrano particolari criticità nella gestione degli aeroporti nazionali e le cancellazioni dei voli operate dai vettori, a causa della contrazione della domanda, non hanno determinato problematiche in merito alle riprotezioni dei passeggeri, con lo spostamento su altri voli.
- Le iniziative intraprese da ENAC e ENAV sono:
 - il congelamento delle squadre di turnisti per limitare le quarantene in caso di contagio; negli aeroporti a basso traffico è stata prevista una pre-autorizzazione per procedure di *contingency*, se necessarie;
 - la richiesta ai concessionari aeroportuali che gestiscono aeroporti aperti al traffico commerciale di dotarsi di un piano di *contingency* che garantisca l'operatività dello scalo ove i contagi dovessero crescere significativamente, eventualmente con il richiamo di personale in CIg e i c.d. "stagionali";
 - la richiesta di un piano di *contingency* sia ai vettori aerei che possiedono una licenza di esercizio rilasciata da ENAC sia alle compagnie aeree non nazionali basate in Italia;
 - il rafforzamento del presidio delle strutture territoriali laddove dovessero verificarsi disservizi nei confronti dei passeggeri a seguito delle nuove misure varate con il Decreto-legge del 5 gennaio scorso.



Gestione delle criticità: trasporto marittimo

- **Dall'indagine effettuata presso le compagnie di navigazione, la situazione riguardante i casi accertati a bordo delle navi non appare critica.** In particolare:
 - dal mese di dicembre 2021, la percentuale del personale che è venuto a contatto diretto e/o indiretto con il virus Covid-19 oscilla tra il 10% e il 20% della forza lavoro impiegata;
 - le infezioni da Covid-19 derivano soprattutto da contatti avvenuti nel contesto familiare, segno che il «Protocollo sanitario marittimi» adottato dal Governo è in grado di contenere i contagi a bordo delle navi.
- Per quanto riguarda il personale a riposo, si registrano alcuni casi di positività accertata e di isolamento fiduciario.
- Un eventuale aumento dei contagi potrebbe compromettere, nel breve periodo, l'operatività delle navi per mancanza di personale da imbarcare, con riferimento particolare al personale navigante delle navi che operano nei collegamenti regolari con le isole maggiori. Tale rischio non riguarda il personale impiegato nei collegamenti con le isole minori.



Conclusioni

- Alla luce del quadro pandemico corrente e atteso per il prossimo futuro, **la contrazione della domanda in alcuni settori potrebbe comportare un impatto significativo, ma limitato nel tempo, sull'equilibrio dei bilanci delle imprese di trasporto.**
- **La situazione attuale è però significativamente diversa da quella nella quale sono stati erogati gli strumenti di sostegno durante la prima fase della pandemia**, sia per l'assenza di lockdown generalizzati, sia per la fase di forte ripresa economica in atto, che si prevede continui anche nell'anno in corso.
- In tale contesto, sarà necessario tenere in considerazione anche **l'orientamento della Commissione europea in merito a sostegni diretti a settori o ad operatori specifici.**
- Alle luce di tali considerazioni, si stanno valutando le misure e le modalità di intervento più appropriate. Il Ministero sta definendo **un nuovo quadro esigenziale per mirati interventi di sostegno ai diversi comparti dei trasporti.**
- **Una speciale attenzione è rivolta al trasporto pubblico locale, allo scopo di mantenere l'operatività dei servizi aggiuntivi assicurati nel corso del 2021, specialmente a partire dal mese di settembre.**





Mims

**Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili**



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



18STC0173180