



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

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)**

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

Il 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
 - **30 agosto:** approvazione delle linee guida per i trasporti e avvio delle interlocuzioni con le parti sociali per le linee guida sulla sicurezza dei lavoratori

Il percorso seguito

- **Settembre:**
 - **1 settembre:** entrata in vigore delle linee guida e introduzione del green pass sui trasporti a lunga percorrenza
 - **2 settembre:** scadenza per l'invio da parte delle Regioni e delle Province Autonome dei piani per i servizi aggiuntivi per il Trasporto pubblico locale
 - **2 settembre:** approvazione del decreto-legge che chiarisce la possibilità per Regioni e Province Autonome di utilizzare i fondi per i servizi aggiuntivi anche 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

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

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)

Piani locali (sfasamento orari, servizi aggiuntivi, ecc.)

Regioni programmano e organizzano i servizi regionali e locali

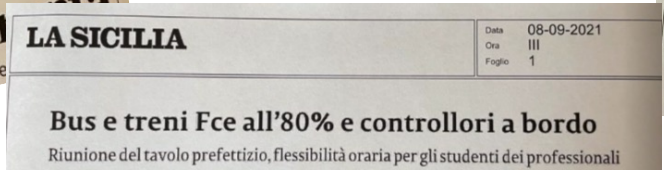
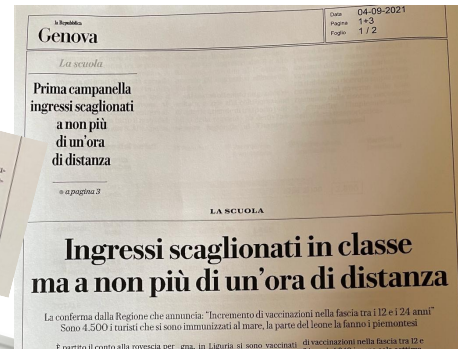
Piani regionali sui servizi aggiuntivi e i relativi costi

Aziende di trasporto svolgono i servizi in coerenza con le linee guida

Servizio di TPL

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

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 linee guida

Il Ministero riceve i
rapporti dei tavoli
prefettizi. Focus sulle
città metropolitane

Tavoli prefettizi
di trasporto

Interazione tra Ministero e
Regioni sulla base delle analisi
dei piani e dei rapporti dei
tavoli prefettizi

Piani locali (sfasamento orari, servizi
aggiuntivi, ecc.)

Regioni programmano e organizzano i
servizi regionali e locali

Piani regionali sui servizi aggiuntivi e
linee guida

Aziende di trasporto svolgono i servizi
in coerenza con le linee guida

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

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

Il potenziamento dell'offerta

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.

L'aumento dell'offerta nel primo semestre 2021

Sulla base della rendicontazione fornita dalle Regioni/Province Autonome, 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 trasporto.**

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

L'aumento dell'offerta nel secondo semestre 2021

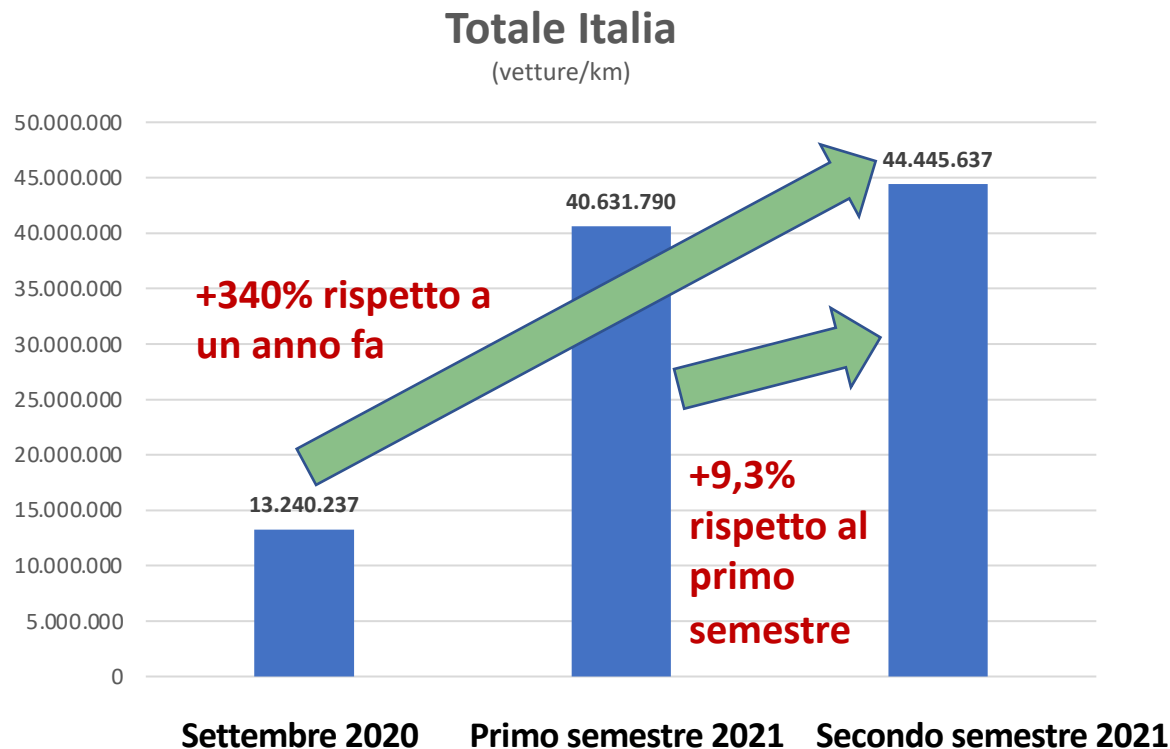
Sulla base dei piani inviati dalle Regioni/Province Autonome, costruiti a partire dalle conclusioni dei tavoli prefettizi, sono attualmente previsti servizi aggiuntivi per complessive 44.445.637 vetture/km, a fronte di un valore pari a 13.240,237 vetture/km aggiuntive messe in campo a settembre 2020.

I servizi aggiuntivi previsti per l'autunno 2021 sono pari a 3,4 volte quelli messi in campo a settembre 2020.

I 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



La distribuzione della domanda

Lo sfasamento degli orari nelle città metropolitane

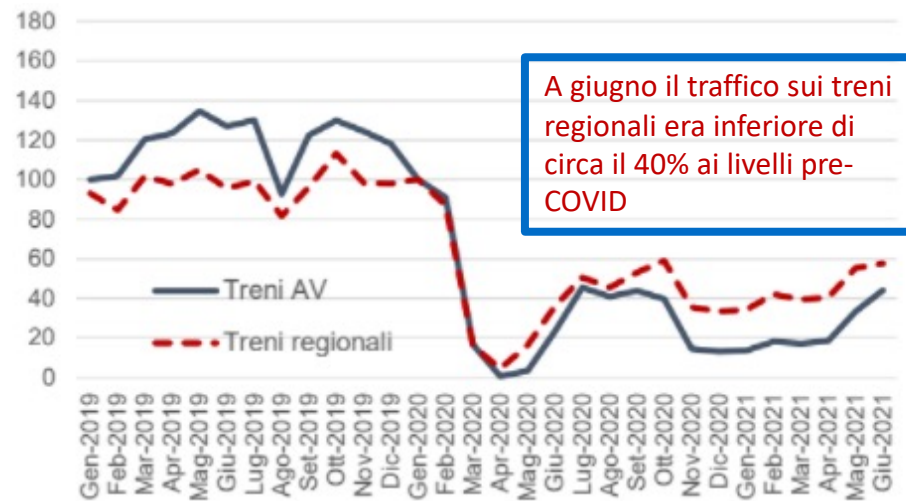
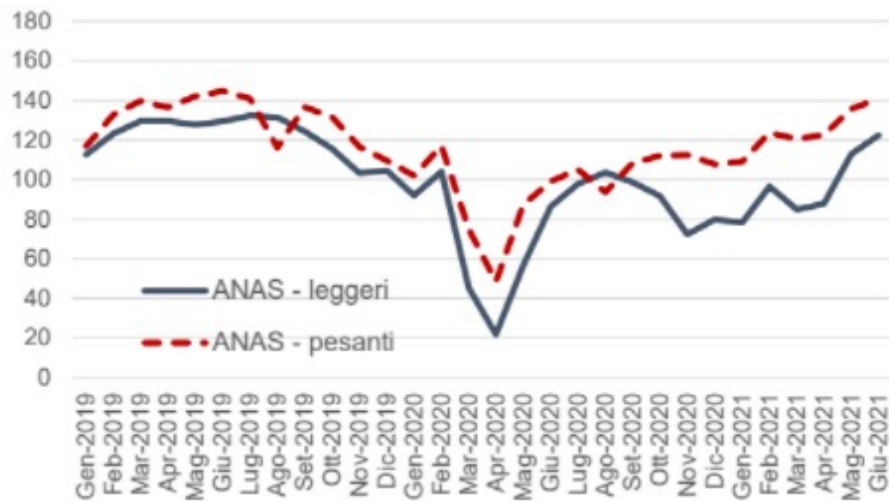
Poiché in passato le maggiori criticità sono state evidenziate nelle grandi città, il Ministero ha avviato un monitoraggio sui piani concordati nei tavoli prefettizi delle città metropolitane, da cui emerge il seguente quadro:

- **ampio uso dello scaglionamento in fasce degli orari** (in alcune città, oltre agli orari delle scuole, sono stati concordati orari diversi di 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

CITTA'	DIFFERENZIAZIONE DEGLI ORARI
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

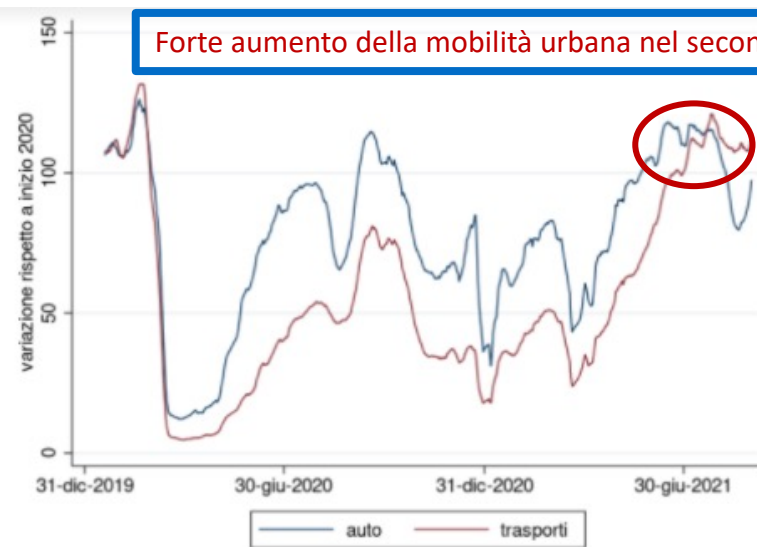
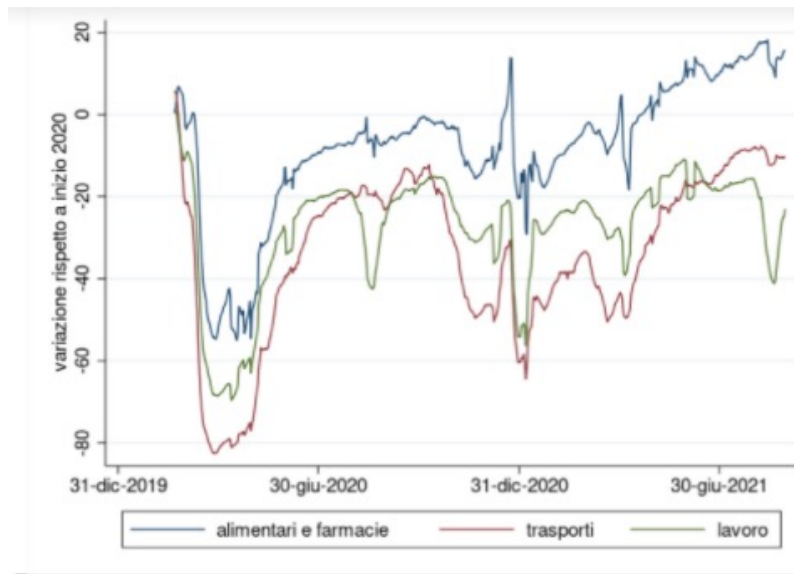
Le tendenze della mobilità



A giugno il traffico sui treni regionali era inferiore di circa il 40% ai livelli pre-COVID

Fonte: Anas e Trenitalia.

Le tendenze della mobilità



Ogni punto della linea rappresenta la variazione rispetto all'inizio del 2020 (pre-covid) della mobilità. I dati calcolati come medie mobili su sette giorni, per tenere conto dei diversi pattern di mobilità tra i giorni della settimana. I dati di Google (figura di sinistra) distinguono la mobilità per tipologie di luoghi come, per esempio, spostamenti verso i luoghi di lavoro, verso punti vendita di beni alimentari e farmacie e, infine, verso stazioni e 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.

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

CALO DEGLI SPOSTAMENTI PER STUDIO E LAVORO

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.

IL COVID DETERMINA SCELTE DIVERSE PER LE MODALITÀ 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.

DIMINUISCE L'USO DEL MEZZO PUBBLICO, AUMENTA IL RICORSO 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.

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

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

	GENNAIO-FEBBRAIO 2020	SETTEMBRE OTTOBRE 2021
5 giorni a settimana e più	81,6	68,1
Da 1 a 4 giorni a settimana	13,2	18,7
Nessuno spostamento	3,4	10,3
Meno di 1 spostamento a settimana	0,2	2,1
All'epoca non ero occupato o studente	1,6	--
Non risponde	0,0	0,8

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

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	6,0	5,5
Bus, metropolitana, treno	27,3	22,6
Altro	0,9	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.

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

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 50.000 abitanti (oltre 6.000). Sono state pubblicate le linee guida che i *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 dei servizi del Tpl.

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

Le regole di funzionamento dei trasporti nell'attuale quadro epidemiologico

Il protocollo per la gestione dei servizi di trasporto

Definito d'intesa con Regioni/Province/Comuni, validato dal CTS e 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.

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.

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

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;**
- **igienizzazione, sanificazione e disinfezione dei treni e dei mezzi pubblici,** anche ripetendo l'operazione per i mezzi a più elevata frequenza;
- **obbligo per tutti di indossare una mascherina chirurgica o un 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;
- le aziende devono dare **adeguata informazione** circa le disposizioni e **adeguare la frequenza dei mezzi** specialmente nelle ore di punta e dare 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 attività di controllo del possesso dei titoli di viaggio e delle prescrizioni relative ai dispositivi di protezione individuale** (non sul Green Pass, non 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 eventuali risorse residue del fondo destinato a finanziare i servizi 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 dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19.**

La scelta delle Regioni e delle Province Autonome

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

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

- **9 settembre:** incontro con i firmatari del protocollo in vigore (OO.SS., imprese, ecc.) allo scopo di aggiornare il testo alla luce della nuova fase 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.

Verso la riforma del sistema del Trasporto pubblico locale

Il rapporto della Commissione Mattarella

Istituita a gennaio 2021 e presieduta dal professor Bernardo Mattarella, **la Commissione ha predisposto una relazione che offre riflessioni e proposte per aggiornare il quadro normativo sul trasporto pubblico locale**, con particolare riferimento al miglioramento della qualità del servizio grazie all'evoluzione tecnologica e alle modifiche degli assetti 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.



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili