Confartigianato Imprese

AUTO-BUS OPERATOR

# Camera dei Deputati

## XVIII Legislatura

## IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

# Documento di Osservazioni e Proposte

## Audizione informale
## sullo stato del trasporto pubblico locale
## con riferimento all'emergenza sanitaria

**Roma, 23 febbraio 2021**

## Premessa

**Confartigianato Auto-Bus Operator** rappresenta circa 2.500 imprese del comparto del trasporto pubblico non di linea operanti nei settori NCC vetture e autobus turistici.
Le imprese, operanti in tutto il territorio nazionale, sono capillarmente rappresentate grazie all'attività e la radicata presenza di Confartigianato Imprese con 103 Associazioni territoriali e 21 Federazioni regionali.

**L'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale**, nell'ultima relazione annuale al Parlamento, ha evidenziato che, nel 2017, le risorse per i servizi di TPL sono ammontate, sotto forma di corrispettivi, a circa 7,6 mld di euro, con una riduzione del 2,59% rispetto al 2016. Nella ripartizione per modalità di trasporto, la quota più elevata di corrispettivi, pari al 62,9%, è stata assegnata al trasporto urbano (bus, metro, tram, altro) e alle autolinee extraurbane, a fronte del 35,3% destinato al trasporto ferroviario regionale e al restante 1,8% destinato alla navigazione.

**I fondi** sono stati erogati attraverso 1.587 atti di affidamento stipulati tra 650 Enti committenti e 775 Imprese affidatarie, distribuite su tutto il territorio nazionale. Il numero di affidamenti è in forte diminuzione (erano stati 1.840 nel 2016), segnalando così una positiva tendenza al superamento dell'eccessiva frammentazione della governance del settore.

## L'impatto del COVID-19 sul Trasporto Pubblico Locale

**Mai come nel 2020 il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stato sotto la lente d'ingrandimento. Sono emerse criticità e limiti in un contesto che ha visto un impegno aggiuntivo di importanti risorse pubbliche.** L'emergenza da Covid-19 e i conseguenti provvedimenti restrittivi della circolazione delle persone hanno minato la tenuta di un sistema che, negli anni, non è stato in grado di innovarsi e consolidare l'integrazione con le altre modalità di trasporto. La situazione attuale di mercato vede una perdurante crisi rappresentata dalla pandemia che sta travolgendo sia il TPL che il settore del trasporto privato. I cambiamenti economici e sociali stanno facendo emergere molte criticità nel sistema del trasporto. Per questo riteniamo che si debbano mettere in campo, subito, delle importanti azioni correttive.

Con proprio decreto del 4 gennaio 2021 la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti ha istituito una **Commissione di Studio con l'incarico di riformare il Trasporto Pubblico Locale** i cui obiettivi dovranno essere:

- **proporre la definizione del quadro normativo** in relazione agli aspetti economici-finanziari anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale;
- **sviluppare modelli di integrazione intermodale** dell'offerta di trasporto pubblico su vari livelli individuando ogni possibile forma di efficientamento, razionalizzazione e competitività anche attraverso **l'attuazione dei costi standard**;
- **definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali per il settore del trasporto pubblico locale**, con particolare riferimento all'esigenza di garantire livelli adeguati dei servizi su tutto il territorio nazionale e individuare modalità telematiche innovative per l'acquisizione tempestiva dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati.

Crediamo che questa sia una grande opportunità per il sistema e un momento importante di confronto su temi strategici per un settore che ha bisogno di un innesto in termini di **innovazione, efficientamento di costi, qualità e flessibilità.** Inoltre permetterà di aprire scenari per il futuro e fornire un importante vantaggio competitivo per l'intera economia del Paese.

Ci permettiamo però di osservare che, **nella composizione della Commissione, è stato tralasciato il mondo delle associazioni di categoria** che riteniamo essere l'anello di congiunzione fondamentale per garantire un dibattito esaustivo, rappresentare al meglio le istanze di tutti gli attori del mercato e le esigenze delle categorie economiche e sociali.

**La domanda di mobilità è stata fortemente segnata al ribasso**. Il forte utilizzo di lavoro agile o a distanza" e in generale la paura del contagio hanno diminuito la richiesta di trasporto verso centri urbani, uffici ecc. La chiusura delle scuole e la didattica a distanza hanno significativamente ridotto i servizi di trasporto scolastico, mettendo in ginocchio le moltissime imprese e consorzi appaltanti il servizio.

## Le proposte

Crediamo che per quanto sopra evidenziato, sia urgente e necessaria un'azione di **forte ripensamento dei meccanismi organizzativi del TPL**, pensando ad una maggiore e più efficace

integrazione con il trasporto non di linea e lo sviluppo di forme di mobilità alternativa serie, efficaci e coerenti con il territorio sulle quali andranno ad insistere.

E' fondamentale **favorire la collaborazione e le sinergie nei servizi di mobilità tra pubblico e privato** nell'ottica della sussidiarietà. In molte Regioni questa sinergia si basa sull'esercizio di servizi in co-affidamento o in sub-affidamento. E' sicuramente un meccanismo valido che può creare le condizioni per una collaborazione flessibile e adattiva ai vari sistemi di trasporto territoriale, con indubbi vantaggi per tutti gli attori coinvolti. Andrebbe esportato in tutte le aree del Paese per migliorare gli assetti del trasporto pubblico locale anche nei territori che, oggi, risentono di forti disservizi e necessitano di una spinta verso la riorganizzazione e ci riferiamo ai territori montani o alle periferie urbane che potrebbero godere di servizi all'altezza con maggiore qualità, meno costi e più flessibilità.

Il comparto dei servizi pubblici locali dal 2008 è stato oggetto di una serie di interventi normativi, nella cui successione temporale si sono inserite anche un'abrogazione referendaria ed una pronuncia di illegittimità costituzionale. Per effetto della successione in un ristretto contesto temporale di interventi, spesso adottati con provvedimenti d'urgenza, l'assetto regolamentare del comparto non ha ancora assunto una connotazione stabile.
In questo quadro anche i pur timidi tentativi di apertura alla libera concorrenza non hanno generato effetti positivi. **Rimaniamo convinti della necessità di introdurre elementi coerenti con il principio che sancisce la separazione tra funzioni di programmazione e controllo - in capo alla pubblica amministrazione - e funzioni di erogazione e gestione dei servizi - riservati invece a soggetti che si aggiudicano il servizio a seguito di bandi di gara con l'applicazione del criterio dei costi standard.**
Il rapporto tra la Pubblica Amministrazione e questi soggetti non può che essere regolato da strumenti contrattuali, in cui vengono definiti gli standard qualitativi minimi e le caratteristiche del servizio. **Riteniamo necessario introdurre misure che portino ad una reale ed effettiva dismissione dei servizi da parte degli enti locali, orientata a sviluppare condizioni di concorrenza nell'offerta degli stessi, valorizzando gli elementi di sussidiarietà e favorendo l'offerta delle imprese private in condizioni di prossimità territoriale.**
Sarebbe auspicabile un intervento volto a sistematizzare le norme che regolamentano il settore, superando così le criticità oggi esistenti, comprese quelle derivanti dalla disomogenea somma di interventi da parte dei diversi livelli amministrativi, ed introducendo elementi innovativi che

confermino e garantiscano una vera apertura al mercato.

**Al contempo dovrebbero essere sostenuti processi finalizzati a qualificare le imprese del settore**, anche favorendo processi di aggregazione, per metterle in condizione di confrontarsi alla pari con le imprese di altri Paesi europei in un mercato aperto.

Riteniamo pertanto che **implementare l'integrazione del TPL** con i servizi delle imprese private, creando quindi una partnership consolidata con il settore Autobus con conducente e NCC auto per l'offerta di risorse (mezzi e personale), sia una priorità e possa essere utile per garantire, anche nel rispetto delle norme sul distanziamento sociale, un alto livello di qualità e sicurezza di servizio al passeggero. Abbiamo assistito nei mesi scorsi a situazioni di grave criticità che, spesso hanno determinato disservizi e in molti casi anche situazioni di assembramento sui mezzi di trasporto che avrebbero potuto essere eliminate nel caso fosse stato messo in campo un efficace supporto alle linee da parte delle imprese private.

Nello scenario riorganizzativo del TPL **anche il trasporto scolastico gioca un ruolo fondamentale, soprattutto in questo periodo**. Per esso valgono gli stessi principi di competitività, sussidiarietà, integrazione e innovazione. Chiediamo pertanto non solo attenzione al TPL ma anche al trasporto scolastico che ad oggi ha visto riservate insufficienti risorse.

Ci desta infatti molta preoccupazione la notizia pervenuta da alcuni territori che **i Comuni non stiano ristorando le imprese affidatarie dei servizi di trasporto scolastico**, così come previsto dal Decreto Rilancio. Ricordiamo che i Comuni italiani sono stati, sono e rimarranno il principale committente per il trasporto scolastico, pertanto è prioritario mantenere un rapporto forte su basi di confronto e proposizione. Si richiedono pertanto garanzie in ordine al fatto che venga riconosciuto l'impegno da parte dei Comuni nel ristorare le imprese e lo stanziamento di fondi sufficienti perché il trasporto scolastico non sta godendo dei minimi vantaggi compensativi, non concessi ai nostri rappresentati i quali, coprendo spesso linee minori in Comuni di piccole dimensioni e/o effettuando servizio di scuolabus, specialmente in zone impervie del territorio nazionale, si trovano ora completamente in forte difficoltà economica.

Ci sentiamo di evidenziare che le imprese del trasporto persone e del noleggio autobus, come evidenziato sin dai primi momenti di crisi, si trovano a dover gestire un crollo pressoché totale delle prenotazioni e delle commesse per i mesi a venire oltre che all'immediato contraccolpo economico

prodotto dal blocco circostanziale degli spostamenti di queste settimane. L'anno scolastico bruscamente interrotto in presenza a fine febbraio e il blocco totale del turismo, hanno messo in ginocchio quelle imprese del settore il cui *core business* era proprio il trasporto di studenti.

Per questo le misure economiche e fiscali attualmente messe in campo dal Governo non sono state però sufficienti per far fronte all'impatto che questo stop forzato ha avuto sulle imprese. Servono ristori rispetto agli investimenti in strutture e beni strumentali delle nostre imprese. Serve fare riferimento alle perdite di fatturato su lungo periodo (da marzo a dicembre 2020), non è corretto basarsi sui codici Ateco. Serve il prolungamento della cassa integrazione e prolungare le moratorie Covid sui finanziamenti.

## Conclusioni

In sintesi, e concludendo occorre **ripensare all'organizzazione di un nuovo modello di mobilità**, tralasciando i criteri e le modalità storiche per mettere al centro, focalizzare, intercettare direttamente la richiesta di mobilità dell'utente/cliente mediante l'utilizzo di sistemi applicativi, piattaforme tecnologiche ecc. che consentano inoltre di analizzare e pianificare flussi e necessità

Per questo servirà:

- Ipotizzare servizi di trasporto classico (bus/metro) ad alta frequenza lungo le principali direttrici ad alta domanda di traffico, integrato con servizi a chiamata con auto e minibus da zone periferiche. Servizi a chiamata su aree disagiate per tipologia di territorio o scarsa densità abitativa o su fasce orarie a domanda debole.
- Utilizzare l'intermodalità e l'integrazione fra tutte le forme e modalità di trasporto: gomma (auto, bike, bus), ferro (treno, metro, tram) e relativi raccordi con trasporto aereo e marittimo. Questo consentirebbe di decongestionare il traffico delle nostre città, minore inquinamento, migliore qualità della vita e sarebbe un volano per lo sviluppo e la crescita di tutta l'economia.

E' necessario però che per raggiungere questi obiettivi venga costituita una **cabina di regia** (Agenzia della Mobilità o altro ente governativo) in grado di organizzare e pianificare a livello territoriale questo progetto rivolto alla mobilità del passeggero secondo il nuovo concetto di "mobilità come servizio".