



**AUDIZIONE**  
**IX COMMISSIONE TRASPORTI**  
**CAMERA DEI DEPUTATI**  
**11 giugno 2020**



***Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19***

### **Premessa**

Il settore del trasporto pubblico locale è stato uno tra i settori più colpiti dagli impatti dell'emergenza COVID – 19 (Domanda -90% nel lockdown; -75% attualmente) e, pertanto, il decreto legge rilancio può rappresentare un tassello fondamentale per proseguire nel solco delle misure introdotte dal DL "cura Italia", a sostegno di un settore cruciale per il perseguimento degli obiettivi ambientali, sociali ed economici del nostro Paese. Solo per fornire alcuni elementi quantitativi ogni anno in Italia le imprese di trasporto locale e regionale portano sui propri autobus, treni e vaporetti 5,4 miliardi di passeggeri, producono un fatturato complessivo di 12 miliardi di euro, impiegando oltre 124.000 addetti.

Nel seguito vengono analizzate le questioni di maggiore rilevanza per il trasporto pubblico locale e regionale, che risulta fra i settori più colpiti dall'emergenza epidemiologica.

## Fondo indennizzo ricavi da traffico per il trasporto pubblico locale e regionale

Si evidenziano *in primis* alcune criticità legate alle misure introdotte dall'articolo 200 "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale".

Nel dettaglio, i commi 1 e 2 prevedono l'istituzione di un fondo presso il Mit, con una **dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari (periodo 23 febbraio 2020 - 31 dicembre 2020)** rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Nei limiti delle risorse disponibili, il fondo provvede anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 (Misure di tutela per i pendolari di trasporto ferroviario e TPL) del presente decreto.

L'attuazione del provvedimento è prevista mediante adozione di un decreto interministeriale (Mit, di concerto con il Mef) per stabilire i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione ai soggetti beneficiari. Viene inoltre specificato che i criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, terranno conto dei costi cessanti e aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Come sottolineato dall'Associazione nelle varie sedi istituzionali, pur apprezzando l'attenzione e lo sforzo economico messo in campo dal Governo, **l'attuale dotazione del fondo per indennizzo ricavi da traffico risulta insufficiente a coprire le perdite che il nostro settore ha subito e sconterà nel corso dei prossimi mesi.** Infatti, nonostante il fondamentale intervento messo in campo con l'articolo 92 comma 4-bis del "Cura Italia" che ha disposto l'invarianza dei corrispettivi dei contratti di servizio alle imprese di trasporto pubblico locale, rispetto a possibili decurtazioni o penali, in ragione delle minori percorrenze dovute all'emergenza Covid 19, per il periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e le misure sulla liquidità per le Regioni a statuto ordinario di cui al comma 4 e 6 dell'articolo 200, **il pacchetto delle misure non risulta ancora sufficiente ad assicurare l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio e ad arginare la crisi di liquidità delle imprese.**

Nel dettaglio, rispetto al livello Pre-covid, i passeggeri trasportati durante il periodo di lockdown sono stati il 10% di quelli normali di settore. La riapertura parziale di alcune attività economiche del Paese ha fatto registrare, dal confronto con il lockdown, un timido incremento di 7 punti percentuali (17%). E' ragionevole stimare che, a partire dal 18 maggio con la progressiva apertura delle attività economiche e produttive, a livello medio nazionale la domanda crescerà gradualmente, con incrementi di rilievo a settembre per il riavvio delle attività didattiche.

Tuttavia, pur considerando un ragionevole e graduale incremento della domanda di trasporto, le elaborazioni interne fondate sui dati delle perdite avute nel periodo di lockdown e di quelle che si avranno per effetto del calo della domanda e della ridotta capacità di trasporto legata al distanziamento a bordo dei mezzi, si attestano su **minori entrate per ricavi da traffico pari a oltre 1,5 mld di euro rispetto alla precedente annualità.**

Si auspica quindi che la dotazione del fondo possa essere incrementata in occasione dei provvedimenti normativi che saranno messi in campo nei prossimi mesi.

È fondamentale garantire l'equilibrio economico dei contratti di servizio del settore.

## Erogazione contributi arretrati per le imprese di trasporto pubblico locale e regionale

La crisi di liquidità che stanno vivendo le imprese di trasporto pubblico locale e regionale rende necessario introdurre disposizioni finalizzate ad **accelerare l'assegnazione e l'erogazione alle aziende di trasporto pubblico locale e regionale aventi titolo, rispettivamente: dei maggiori oneri relativi ai rinnovi del CCNL autoferrotranvieri per le Regioni a statuto speciale per i bienni 2004-2005 e 2006-2007 (comma 1) e degli oneri relativi ai trattamenti economici previdenziali di malattia per gli addetti ai servizi**. I processi approvativi e contabili normativamente previsti per il riparto, l'assegnazione e l'erogazione delle risorse in questione sono estremamente lunghi ed appesantiti da fasi burocratiche che hanno determinato ritardi oramai quinquennali, nel completamento dell'iter di emanazione dei previsti decreti interministeriali. In particolare, con riferimento alla assegnazione ed erogazione dei maggiori oneri relativi ai rinnovi del CCNL per le aziende operanti nelle Regioni a Statuto speciale, l'ultima annualità erogata è il 2014 con riferimento all'art. 1, comma 2, del D.L. n.16/2005 e s.m.i., ed il 2013 per l'art. 1, comma 1230, della legge 296/2006, per un arretrato complessivo di circa 190 milioni di euro. Relativamente alla indennità di malattia l'ultimo rimborso ex art. 1, comma 273, della legge n. 266/2005 è relativo all'anno 2013, con un arretrato disponibile di circa 270 milioni di euro. Al fine di velocizzare la concreta erogazione delle somme arretrate le disposizioni prevedono che i decreti interministeriali di riparto e definitiva assegnazione vengano emanati entro 30 giorni dalla entrata in vigore delle nuove norme e sulla base dei dati già trasmessi allo scopo alla data del 23 febbraio 2020 dalle Regioni e dalle aziende aventi titolo, prescindendo quindi dalle ulteriori verifiche e fasi per il completamento delle procedure. Le disposizioni non comporterebbero maggiori spese per la finanza pubblica.

Altresì, per quanto riguarda **i pagamenti per il finanziamento dei maggiori oneri del CCNL autoferrotranvieri biennio 2004-2005 e 2006-2007 per le Autonomie speciali**, si propone che a regime l'erogazione delle risorse sia effettuata in due soluzioni, la prima pari all'80% delle risorse, a titolo di anticipazione e la seconda, a saldo, a seguito dei controlli giuridico-contabili utili all'elaborazione della ripartizione definitiva delle risorse. Occorre sottolineare infatti che i processi approvativi e contabili hanno comportato ritardi di oltre cinque anni, ritardi, come si può ben comprendere, non più sostenibili dalle aziende di settore. Tale misura non comporterebbe una maggiore spesa o una minore entrata per la finanza pubblica.

## Modifiche al “Nuovo codice della strada”: lunghezza massima autosnodati e filosnodati e massa complessiva dei veicoli

Appare evidente come sia necessario in questo periodo di emergenza in cui la regola del distanziamento sociale ha avuto un impatto immediato sulla capacità di carico dei mezzi di trasporto pubblico locale **ammettere per gli autosnodati e filosnodati lunghezze superiori a quelle attualmente previste dal codice della strada (18 metri) e conformi a quanto previsto dalle direttive europee.**

Oltre a non determinare alcun problema di sicurezza o di circolazione, apporterebbe immaginabili benefici in termini di risorse umane (un solo autista guiderebbe un veicolo con una capacità maggiore), passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. È solo il caso di evidenziare che in Europa è già possibile immatricolare veicoli snodati di tali lunghezze (in Francia, Germania, Belgio, Svizzera) non essendo prevista nessuna restrizione a riguardo.

Le innovazioni tecnologiche oramai consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18 metri da potere utilizzare su linee specifiche ad alta capacità di trasporto ben definite ed autorizzate.

L'estensione sino a 24 metri consentirebbe di poter fare circolare in Italia, così come avviene in ormai quasi tutti gli altri paesi dell'Unione Europea, veicoli con caratteristiche particolari; peraltro si evidenzia che la deroga può inoltre contenere prescrizioni relative all'esercizio, alle quali è subordinata l'omologazione dei veicoli, in sede di verifica della circolabilità su tratte definite e regolamentate della linea di trasporto pubblico di persone. Si segnala, altresì, che l'utilizzo di veicoli snodati di 24 metri, consentirebbe una maggiore capacità di trasporto secondo le nuove disposizioni dettate dall'emergenza COVID 19, riducendo parzialmente le perdite economiche subite dalle aziende di TPL.

Inoltre, per quanto concerne i veicoli adibiti al trasporto persone, il Codice della Strada in Italia fissa in 18000 kg la Massa Totale per gli autobus interurbani (Classe II e Classe III) ed in 19000 kg quella degli autobus urbani (Classe I). Tali valori risultano estremamente limitativi nel caso di alimentazioni alternative.

La crescente richiesta di autobus alimentati con combustibili alternativi (metano, idrogeno, elettrico, ibridi) viene, infatti, fortemente condizionata dalle caratteristiche ponderali dei veicoli che per ragioni costruttive hanno una massa a vuoto molto più alta dei veicoli esclusivamente alimentati a gasolio. Tale limitazione riduce il numero di passeggeri trasportati. Considerando anche la differenza di costo fra le due tipologie veicolari, per le aziende del trasporto pubblico diventa quindi molto oneroso indirizzarsi verso scelte di minore impatto ambientale.

Per quanto sopra esposto, **per gli autobus ad alimentazione alternativa (elettrica, ibrida, metano, ecc.), sarebbe opportuno un provvedimento che autorizzi un peso massimo incrementato con adeguato incremento della massa sull'asse motore in analogia a quanto già attuato da altri paesi europei.**

Resta inteso che i veicoli dovranno essere certificati con omologazione europea a totale copertura delle prescrizioni di sicurezza che impattano sulle masse maggiorate.

## Questioni relative al lavoro

La situazione di emergenza e di forte crisi che anche il settore del Trasporto Pubblico sta vivendo negli ultimi mesi ha generato un massiccio ricorso agli strumenti di sostegno al reddito del personale attivabili attraverso l'accesso al Fondo di Solidarietà delle aziende di trasporto pubblico locale.

Proprio con riferimento a tale profilo, è necessario rilevare come aziende e lavoratori del settore attendano ormai da quasi tre mesi che le risorse stanziare dal Governo in materia entrino effettivamente nella disponibilità degli interessati. Allo stato attuale, infatti, risultano autorizzate solo una trentina di domande rispetto alle oltre 750 inoltrate.

Il grave ritardo, presumibilmente legato all'esiguità delle risorse amministrative ed all'esaurimento delle risorse statali aggiuntive, unito alle carenti risposte del mondo bancario alle domande dei lavoratori per ottenere l'anticipo dei trattamenti e alle difficoltà per le aziende di disporre della necessaria liquidità (non è infatti ancora operativa la Convenzione con ABI per i Fondi di Solidarietà), sta producendo una situazione sociale non più sostenibile, pure alla luce degli sforzi richiesti a tutti gli attori coinvolti al fine di assicurare un servizio di trasporto conforme agli impegnativi standard raccomandati.

L'art. 68 del DL n. 34/2020 prevede ora la possibilità di accesso al Fondo di solidarietà per 5 settimane aggiuntive rispetto alle precedenti 9 settimane, da usufruire entro il 31 agosto 2020, e di ulteriori 4 settimane per il periodo settembre/ottobre 2020. Per tutti i Fondi di cui all'articolo 26 del Dlgs. N. 148/2015, il finanziamento delle 5 settimane aggiuntive viene assicurato con una dotazione di 250 milioni da trasferire all'Inps e ai Fondi stessi senza che sia individuato un criterio di ripartizione.

**Diventa quindi assolutamente necessario assicurare un rapido trasferimento delle risorse al Fondo di Solidarietà per il TPL, commisurato all'effettivo fabbisogno dello stesso, e, contestualmente, rimuovere ogni impedimento nelle procedure di autorizzazione delle domande di accesso al Fondo rendendo disponibili i pagamenti per lavoratori e aziende.**

In considerazione della ripresa delle attività scolastiche da settembre, e, quindi, della necessità di garantire al 100% se non oltre i servizi di trasporto, si sottolinea la necessità di introdurre, per il solo settore del trasporto pubblico locale, una deroga all'art. 68 del D.L. Rilancio che prevede la possibilità di fruire di un ulteriore periodo di 9 settimane di integrazione salariale, delle quali però solo cinque utilizzabili nell'immediato e le restanti quattro nei mesi di settembre e ottobre 2020. Poiché le quattro settimane da fruire in tali mesi risulterebbero prive di utilità per il settore, la deroga dovrebbe consentire la fruizione delle complessive e ulteriori nove settimane in modo continuativo rispetto ai periodi di integrazione salariale già fruiti.

## Questioni relative al rimborso dei titoli di viaggio.

L'articolo 215 del DL Rilancio ha previsto una forma di ristoro degli utenti pendolari dei servizi di trasporto pubblico che non abbiano potuto utilizzare i titoli di viaggio in conseguenza delle misure di contenimento previste dall'articolo 1 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 marzo 2020, n. 13, dall'articolo 1 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, nonché dai relativi provvedimenti attuativi.

La disposizione, per quanto chiara nelle volontà, non sembra tuttavia esserlo nell'individuare con la necessaria chiarezza ed univocità elementi, quali ad esempio portata applicativa e l'arco temporale di riferimento, indispensabili per garantirne un'applicazione uniforme oltre che coerente con il dettato normativo.

A ciò aggiungasi un elemento che, pur non interessando il rapporto con gli utenti, tuttavia incide in misura rilevante sulle aziende e sul rapporto contrattuale con gli enti affidanti e che è quello relativo alle coperture finanziarie legate all'applicazione della norma ed ai tempi di disponibilità delle stesse.

**È, dunque, necessario rimuovere le difficoltà riscontrate nell'applicazione della disposizione in parola intervenendo sulla stessa con misure correttive volte ad eliminare le sopra indicate criticità nonché a differire l'efficacia della norma all'individuazione delle risorse necessarie ad assicurare la sostenibilità economica delle aziende di trasporto pubblico locale.**

## Questioni relative al trasporto ferroviario.

Appare evidente come il contesto emergenziale che condiziona anche i prossimi mesi abbia profondamente modificato le condizioni in cui le aziende rappresentate si trovino a dover garantire il proprio servizio. È proprio in tale contesto, a fronte delle misure di distanziamento imposte a garanzia del contenimento del contagio del Covid-19 e delle conseguenti significative perdite di capacità dei mezzi di trasporto, che gli operatori hanno necessità di massimizzare l'utilizzo del materiale rotabile di cui dispongono al fine di cercare di compensare le perdite di capacità.

L'art. 3 comma 8 del DM 28 ottobre 2005 (c.d. Decreto Gallerie) prevede l'adeguamento di tutto il materiale rotabile alle normative di sicurezza antincendio, secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche Europee (EN). Quanto premesso, tuttavia, impedisce alle aziende di distogliere dal servizio il materiale già destinato all'adeguamento richiesto dal DM in parola proprio al fine di intensificare il servizio e tentare di compensare, seppur parzialmente, la riduzione dei posti a bordo dei propri treni.

La situazione è aggravata ulteriormente dalla riduzione della capacità produttiva dei costruttori derivante dall'emergenza sanitaria. Infatti, preme sottolineare come il lockdown degli scorsi mesi abbia comportato non solo il blocco degli interventi già programmati sul materiale rotabile esistente, ma anche una dilatazione dei tempi di consegna del nuovo materiale in produzione atteso

che la capacità produttiva delle aziende è fortemente condizionata dai presidi posti in atto a garanzia della salute dei lavoratori.

Lo scenario che si profila è particolarmente preoccupante considerato che il rispetto dei termini previsti dall'art. 3 comma 8 del DM in oggetto, comporterebbe la **necessità di distogliere dal servizio un numero di treni che determinerebbe, secondo una stima dell'Associazione, una perdita dell'offerta giornaliera di circa 420.000 posti a sedere destinati ai passeggeri. Ciò va ad aggiungersi alle limitazioni di capacità derivanti dalle prescrizioni Covid, creando una situazione insostenibile, non solo sotto il profilo del servizio ma anche dei ricavi.**

**Per tutto quanto premesso, si richiede un provvedimento urgente volto a disporre un differimento all'8 aprile 2023 del termine attualmente fissato dal Decreto Ministeriale all'8 aprile 2021.**

Le esigenze di sicurezza non verrebbero in alcun modo compromesse, se si considera che la norma italiana, anche in caso di approvazione della proroga proposta, resterebbe più stringente della normativa europea. Le STI vigenti infatti prevedono l'obbligo di adeguamento del materiale rotabile solo in caso di rinnovo o ristrutturazione, a differenza della norma italiana che è molto più severa, in quanto dispone un adeguamento a scadenza (2021) anche in assenza di rinnovi o ammodernamenti.

Le criticità sopra evidenziate con riferimento all'emergenza sanitaria hanno causato, inoltre, un congelamento delle procedure amministrative per la progettazione e l'approvvigionamento dei sistemi di sicurezza oggetto di finanziamento di cui all'art. 4 del DM n. 30 del 1/2/2018, di cui erano destinatarie le reti ferroviarie isolate, nonché di cui al punto 2.1 della Delibera CIPE 28/2018, destinate alle reti interconnesse. Ciò ha condotto ad una impossibilità di assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti nei tempi previsti e, pertanto, **si auspica un intervento normativo che preveda una proroga di un anno delle tempistiche individuate nella citata normativa, così da tenere in considerazione le sopravvenute criticità, non dipendenti dalla responsabilità del soggetto attuatore.**

Infine, con riferimento all'art. 40-bis del **decreto-legge 26 ottobre 2019, n.124, si evidenzia la necessità di prorogare di due anni le scadenze previste per la dismissione progressiva del materiale rotabile con toilette a circuito aperto.** Anche detto differimento di termini si rende necessario in relazione all'emergenza sanitaria in atto per tutto quanto sopra illustrato.

## **Semplificazione e interpretazione autentica delle disposizioni di cui al D.Lgs. 175/2016.**

Come è noto il TUSP (D.Lgs. 175/2016) ha operato una riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle società a partecipazione pubblica. Tuttavia, dopo la sua emanazione si sono registrate interpretazioni delle norme in esso contenute poco coerenti con il

dettato normativo e che generano confusione soprattutto tra le imprese pubbliche che gestiscono servizi pubblici locali.

In considerazione del fatto che il Decreto Rilancio interviene anche su disposizioni vigenti con l'intento di favorire un rilancio e una ripresa delle attività economiche attraverso norme di semplificazione, le modifiche che si propongono al Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175 sono volte, dunque, a semplificare e a rendere maggiormente coerenti con l'intero impianto del TUSP alcune disposizioni in esso contenute.

**L'intervento interpretativo si ritiene ancora più urgente nella fase di emergenza epidemiologica che il Paese sta affrontando. Occorre, infatti, evitare dubbi interpretativi e garantire la certezza del diritto per le società pubbliche che svolgono servizi pubblici essenziali e che sono oggi chiamate ancor più a rispondere ad esigenze insopprimibili della collettività.**

# DOCUMENTO DI POSIZIONE

MARZO 2020 con proiezione APRILE 2020

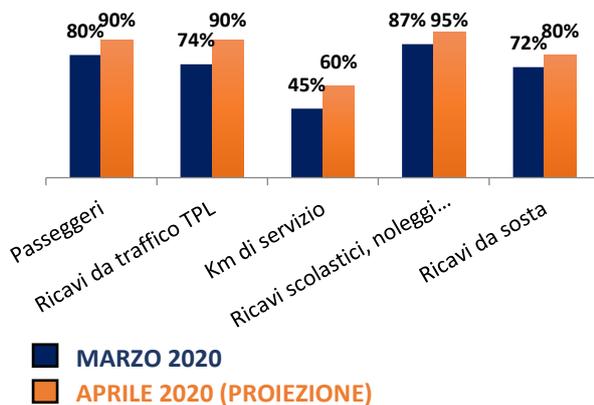


## COVID-19

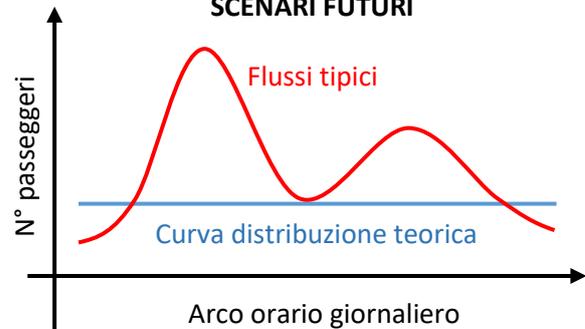
### Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico locale e scenari futuri

#### PRINCIPALI EVIDENZE

PERDITA % MEDIA RISPETTO ALLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE



DISTRIBUZIONE DELLA DOMANDA - SCENARI FUTURI



**PERDITA RICAVI TARIFFE: 200 MILIONI/MESE**  
**PERDITA PASSEGGERI: 400 MILIONI/MESE**

\*\*\*

\*\*\*

**ASSTRA - Associazione Trasporti** - è l'associazione nazionale **maggiormente rappresentativa** delle imprese di **trasporto pubblico locale** in Italia. Aderiscono ad **ASSTRA** le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, le ferrovie locali nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

#### I NUMERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Operatori: circa **930**  
 Passeggeri trasportati: **5,4** miliardi l'anno  
 Km percorsi: circa **1,9** miliardi di vetture-km oltre **220** milioni di treni-km  
 Addetti: **124.000**  
 Fatturato: circa **12** miliardi di euro/anno

## INTRODUZIONE

La situazione che sta vivendo il Paese, che non ha eguali considerando come spazio temporale l'ultimo secolo, va affrontata con un approccio totalmente nuovo, senza cadere nell'errore di ricalcare soluzioni legate ad altre tipologie di crisi parziali o settoriali.

Il richiamato arco temporale si basa su alcuni esempi storici, che hanno generato un cosiddetto "mondo nuovo". Ci si riferisce a questo periodo, poiché in esso si è passati da un mondo globale ad una globalizzazione oramai, per così dire, intima, sia da un punto di vista prima industriale, poi finanziario e tecnologico e irreversibilmente anche in ambito trasportistico.

A valle di ogni grande crisi mondiale – si citano solo alcune tappe più significative dalla pandemia della "spagnola" nel 1918, per chiudersi con la grande crisi di Wall Street del 1929, oppure dopo le drammatiche conseguenze della seconda guerra mondiale, o della crisi finanziaria del 2008 - si è parlato di un mondo nuovo, di un approccio rivisto delle economie e del modo di vivere.

La pandemia che stiamo vivendo in questa ultima triste tappa del 2020 è a tutti gli effetti interpretabile in una Fase 2, così come viene definita da tutti nel perimetro di un ripensamento globale e sistemico del nostro modo di vivere.

**L'ufficio studi e ricerche ASSTRA**, che qui di seguito farà emergere una serie di evidenze di settore, vuole contribuire a concepire soluzioni che vadano proprio nella **direzione di immaginare non una fase transitoria a sé stante, ma piuttosto di offrire una visione e strumenti che, almeno a livello nazionale, si ispirino ad un'ottica completamente nuova.**

Sarebbe un errore immaginare di rispondere solamente alle esigenze immediate di natura finanziaria e settoriale e non fare lo sforzo di proporre un **approccio sistemico** ad un mondo che sarà nuovo da molti, se non da tutti i punti di vista.

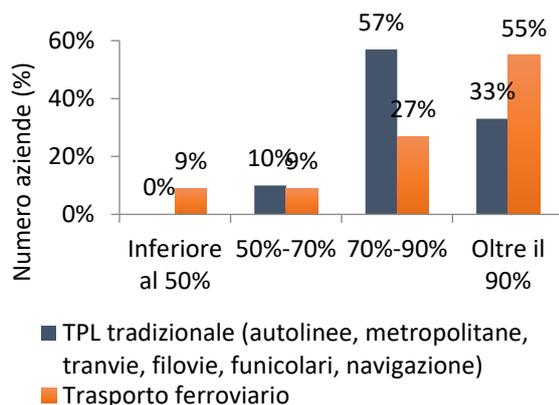
Il dibattito al quale si sta assistendo in questi giorni potrebbe concludersi con misure settoriali ed emergenziali, o con soluzioni che, a medio termine riportino le lancette dell'orologio della storia a modalità lavorative e di relazione sociale pre Covid 19. Sembra volersi dotare il Paese di piani che prevedano nella cosiddetta stanza dei bottoni soluzioni emergenziali pronte all'uso.

**Riteniamo invece che sia indispensabile, vista l'esperienza che stiamo attraversando, trasformare in senso positivo lo straordinario che stiamo vivendo, in una nuova normalità, proponendo al Governo un nuovo patto sociale, non con proposte esclusivamente di settore, ma unendo in uno sforzo comune tutto il sistema produttivo e le istituzioni di formazione scolastica e universitaria.**

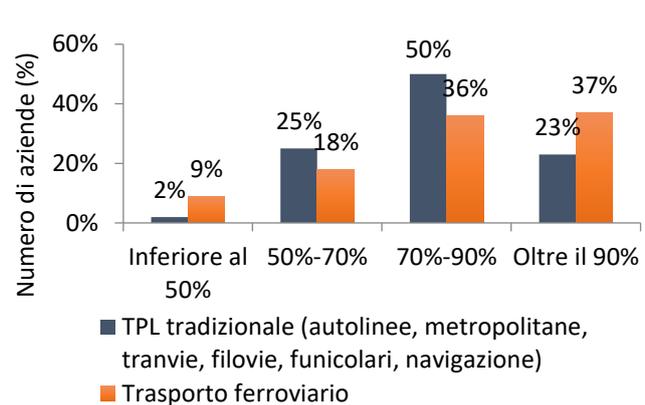
## ANALISI CONGIUNTURALE MARZO 2020 CON PROIEZIONE APRILE 2020<sup>1</sup>

Nel mese di marzo 2020 l'effetto COVID-19 ha determinato un **crollo verticale della domanda di mobilità pubblica** (-80%) e dei ricavi da biglietti e abbonamenti (-74%). Tale situazione, come rilevato da indagini dirette, è destinata a peggiorare nel mese di aprile 2020. La **perdita di ricavi da traffico media mensile è stimabile, a livello medio nazionale, in oltre 200 milioni di euro.**

**PERDITA PASSEGGERI TPL**  
**(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)**



**PERDITA RICAVI TPL**  
**(VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)**

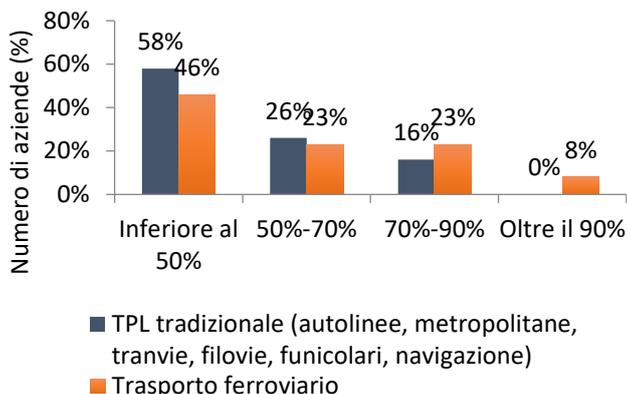


Sul versante dell'offerta si registra una contrazione delle percorrenze nell'ordine del 45%. La riduzione sarà ben più rilevante nel mese di aprile, oltre il 60%.

<sup>1</sup> NOTA METODOLOGICA: I dati emergono dall'elaborazione di informazioni tratte dai questionari che sono stati inviati il 6 aprile 2020 a tutte le aziende associate ad ASSTRA. Le aziende rispondenti sono state 67 e riproducono con fedeltà la struttura dell'universo del **trasporto pubblico locale** sia in termini di distribuzione territoriale, di classe dimensionale nonché di parametri economico-produttivi. E' stato chiesto alle aziende di quantificare la variazione percentuale nel mese di marzo 2020 dei principali indicatori economico-produttivi del settore rispetto al mese di marzo 2019. La proiezione per il mese di Aprile 2020 è stata svolta attraverso un'indagine diretta presso le principali aziende del campione al fine di valutare gli effetti che si avranno conseguentemente all'applicazione di misure a livello nazionale sempre più stringenti e alle ordinanze emesse dalle singole Regioni. Ad integrazione di tali analisi sono state poste ulteriori domande volte ad indagare le misure adottate in questa fase di crisi sia in termini di ricorso a forme di ammortizzatori sociali, sia in termini di eventuale modifica/congelamento dei piani di investimento attuali e futuri. Non da ultimo è stata chiesta anche l'eventuale difficoltà nell'approvvigionamento di dispositivi di protezione (mascherine e gel igienizzante), attrezzature fondamentali a garantire la **sicurezza** agli autisti e a tutti coloro che si trovano a contatto con l'utente.

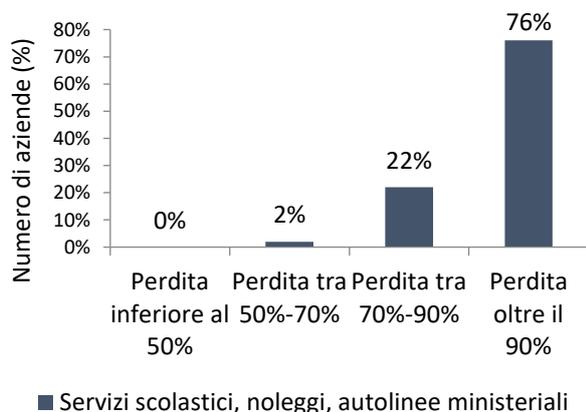
## COVID-19 Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico locale e scenari futuri

### RIDUZIONE PERCORRENZE TPL (VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)

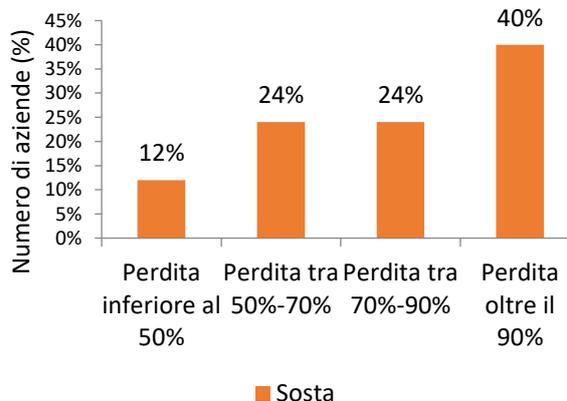


Le aziende di trasporto pubblico offrono una vasta gamma di altri servizi di mobilità, anche quest'ultimi duramente colpiti dalle misure introdotte per arginare l'epidemia. Le attività per il trasporto scolastico e turistico su autobus sono ferme dall'inizio dell'emergenza a seguito della chiusura delle scuole, della cancellazione dei viaggi in gruppo e della sospensione delle gite scolastiche. Le aziende dichiarano una perdita media dei ricavi pari al 87%. Per non parlare dei ricavi derivanti dalla gestione della sosta, attività nella maggior parte dei casi redditizia per le aziende, che hanno registrato una diminuzione media pari al 72%.

### PERDITA RICAVI SERVIZI SCOLASTICI, NOLEGGI AUTOLINEE MINISTERIALI (VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)



### PERDITA RICAVI SOSTA (VARIAZIONE % MARZO 2020 SU MARZO 2019)



Come in altri settori, la riduzione dell'attività ha costretto l'86% aziende di trasporto pubblico locale a far ricorso a **forme di ammortizzatori sociali**.

Quasi tutte le aziende rispondenti (88%) hanno dichiarato di aver avuto **forti difficoltà nel reperire i dispositivi di protezione** (mascherine e gel igienizzante).

## PROPOSTE

### Proposte generali per le fasi emergenziali

1. Istituire una **cabina di regia** tra società di trasporto, rappresentanze di imprese e lavoratori, amministrazioni locali e Università necessaria per definire le **modalità operative di ripartenza**;
2. Definire un **ripensamento globale dei servizi** che tenga conto sia del reale potenziale di mobilità oggi disponibile, sia di una **diversa e nuova organizzazione** della vita lavorativa, della vita scolastica e di tutti quei settori che devono ripensare modelli produttivi che garantiscano la sicurezza dei cittadini e dei lavoratori nella ripartenza, da perseguirsi attraverso un **ridisegno degli orari delle città e dei territori** e una transizione **dall'integrazione modale all'integrazione tra il sistema di trasporti e il sistema produttivo**;
3. Valorizzare il **principio di unitarietà ed integrazione della rete di trasporto** da perseguirsi attraverso una rimodulazione dei servizi necessaria a garantire il distanziamento sociale all'interno dei mezzi di trasporto, evitando inefficienti duplicazioni tra servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico e servizi di mercato che incidono negativamente sull'equilibrio economico del contratto di servizio;
4. Prevedere, nell'alveo dei contratti di servizio e ove non già prevista, la possibilità per le aziende di trasporto di offrire **servizi di trasporto dedicati** (ad esempio collegamento con le fabbriche) e parallelamente incentivare attraverso **la leva fiscale** gli accordi tra le imprese e i lavoratori finalizzati ai servizi di trasporto;
5. Utilizzare le opportunità offerte dai **servizi a chiamata** che può rappresentare una risposta efficace per rispondere alla rimodulazione degli orari delle città;
6. Dare impulso ai criteri legati alla **flessibilità**: il ricorso che stiamo sperimentando oggi, grazie alle tecnologie, ad un forzato e temporaneo *smart working* deve diventare strutturale e sistemico.

*Tutto parte da una semplice considerazione: senza conoscere i termini definitivi della cosiddetta Fase 2, è comunque evidente che essa sarà caratterizzata dal criterio del distanziamento sociale, che inevitabilmente cambierà in radice la nostra esistenza, sia privata, sia lavorativa e sociale. Il sistema dei trasporti dal suo privilegiato punto di vista ed in particolare il TPL con i suoi numeri pre-crisi, valutabili in circa 5,4 miliardi di viaggiatori annui, evidenzia alcune necessità che a nostro modo di vedere potrebbero, in via teorica, rappresentare una chiave per risolvere parte del problema. Entrando nel dettaglio, oggi la mobilità vive quotidianamente due fasi che sono identificabili, per semplificazione, nella curva dei servizi erogati ai pendolari, o più in generale agli utenti del trasporto pubblico in due momenti: le cosiddette "punte", cioè i momenti di massima concentrazione presso le pensiline ed il relativo affollamento di autobus (con egual condizione di convivenza forzata relativamente alle stazioni ferroviarie e ai treni) e una fase detta di "morbida". In questa seconda fase, pur essendoci servizi, l'affollamento e quindi la concentrazione sociale, che oggi devono essere scongiurati per finalità epidemiologiche e sanitarie, sono ridotti. Tutto questo, compreso evidentemente anche un modello scolastico che faccia tesoro di questa emergenza, avrebbe come conseguenza un'espansione del tempo lavorativo durante la giornata, una maggior frammentazione delle concentrazioni di cittadini in viaggio, riducendo sensibilmente i cosiddetti picchi di servizi, con l'inevitabile conseguenza di aver un servizio pubblico più distribuito e una rarefazione dei passeggeri che contribuirebbero, almeno in parte, ad ottemperare al cosiddetto distanziamento sociale. Queste soluzioni rappresenterebbero un'autentica rivoluzione che cambia in radice, per tornare al nostro specifico settore, l'esperienza del viaggio, i modelli di contratto pubblico da siglare, e gli stessi mezzi di trasporto che sarebbero interessati da una inevitabile evoluzione. Proprio partendo dalle misure emergenziali si arriverebbe ad una riprogettazione del viaggio, sempre finalizzato a garantire al massimo il servizio ad un mondo che lavora in modo diverso, ma non per questo meno produttivo. Anche il sistema dei trasporti si vedrà costretto a cambiare e per le medesime ragioni potrebbe essere addirittura più produttivo.*

**COVID-19**  
**Gli impatti sulle imprese di trasporto pubblico**  
**locale e scenari futuri**

Proposte economiche

1. Istituire un **fondo statale con una dotazione iniziale di 600 milioni di Euro** per compensare le minori entrate per **ricavi da traffico** e i **maggiori costi** imputabili alla gestione della crisi, al netto dei **conguagli** necessari per tener conto dei minori costi di produzione sostenuti (costi per la trazione, ammortizzatori sociali);
2. Reintegrare la dotazione patrimoniale del **Fondo di Solidarietà TPL** in misura corrispondente alle risorse dallo stesso erogate per la causale Covid-19 e stanziare **risorse aggiuntive** per la copertura delle **misure di sostegno al reddito** e per periodi ulteriori rispetto alle 9 settimane previste dal DL n. 18/2020;
3. Per un periodo di un anno dalla data di avvio delle misure di contenimento del virus Covid-19, incentivare e finanziare la stipula di **contratti di solidarietà** in modo da fronteggiare la necessaria gradualità nella ripresa dei servizi di trasporto pubblico locale fino al ripristino della normale programmazione;
4. Introdurre meccanismi di **indicizzazione del Fondo Nazionale Trasporti e ripristinare la dotazione 2019** per avviare un processo di rafforzamento duraturo e strutturale del settore e parallelamente istituire un **fondo statale** per assicurare anche nelle **Regioni a statuto speciale e Province autonome** continuità e stabilità del concorso finanziario pubblico;
5. Dare sollievo finanziario alle aziende anche attraverso **l'anticipazione** entro Giugno dell'80% del Fondo nazionale trasporti e dei Fondi per le Autonomie Speciali legati al finanziamento dei CCNL pregressi;
6. Attuare quanto richiesto dagli enti affidanti in sede di Conferenza Unificata al fine di escludere in sede di prima applicazione l'obbligo di **cofinanziamento** previsto dal PSNMS per l'acquisto di **autobus** dando facoltà ai soggetti beneficiari di scegliere la modalità di **alimentazione** dei mezzi da acquistare;
7. Posticipare la riduzione delle **agevolazioni fiscali per l'accisa sul gasolio** per autotrazione per i veicoli Euro III ed Euro IV al secondo anno successivo all'entrata in vigore del Piano strategico della mobilità sostenibile;
8. Incrementare la dotazione finanziaria a copertura dei maggiori costi sostenuti per gli **oneri di malattia**, anche alla luce dei numerosi eventi di malattia che si stanno registrando nel corso del 2020;
9. **Prorogare tutte le scadenze** degli **adempimenti** necessari a garantire l'esercizio dei sistemi di trasporto pubblico analogamente a quanto previsto per la revisione periodica dei veicoli.



DOCUMENTO DI POSIZIONE

APRILE 2020



## COVID-19

### *Fase 2 e Fase 3 - Misure per il trasporto pubblico locale*

**ASSTRA - Associazione Trasporti** - è l'associazione nazionale **maggiormente rappresentativa** delle imprese di **trasporto pubblico locale** in Italia. Aderiscono ad **ASSTRA** le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, le ferrovie locali nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

#### **I NUMERI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Operatori: circa **930**

Passeggeri trasportati: **5,4** miliardi l'anno

Km percorsi: circa **1,9** miliardi di vetture-km

oltre **220** milioni di treni-km

Addetti: **124.000**

Fatturato: circa **12** miliardi di euro/anno

## PREMESSA E OBIETTIVI

Il documento ha lo scopo di individuare le **misure operative** che le imprese di trasporto pubblico locale possono mettere in atto, nel breve e medio periodo e compatibilmente con i vincoli economici, normativi ed organizzativi, per la **gestione della ripartenza**, con l'**obiettivo primario** di **garantire la sicurezza sanitaria dei clienti e del personale** e di evitare il più possibile **un insostenibile incremento nell'utilizzo dell'auto privata**.

E' bene precisare che gli obiettivi e le misure proposte nel presente documento si riferiscono alla gestione delle fasi emergenziali. E' indubbio che si deve trarre il massimo del beneficio da alcune soluzioni che hanno un'incidenza positiva di carattere strutturale sui sistemi della mobilità e sulle integrazioni tra il mondo dei trasporti e il tessuto produttivo, ma allo stesso tempo gli obiettivi strategici di medio lungo periodo, vale a dire **gli investimenti in mobilità sostenibile e la qualità della vita dei territori**, non possono essere sostituiti e devono rappresentare il cardine di ogni sana politica della mobilità.

Sotto il **profilo temporale** per le informazioni ad oggi disponibili si individuano due fasi della ripartenza:

- **Fase 2** – Inizio eventuale: 4 maggio con riapertura limitate del commercio e attività produttive e ripresa graduale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- **Fase 3** – Inizio eventuale: settembre con riapertura attività didattiche e ripresa massiccia di tutto il tessuto produttivo, commerciale e professionale. E' necessario fin da subito definire le linee di azione per prepararsi alla riapertura delle scuole.

Dal punto di vista **operativo** la Fase 2 e poi la Fase 3 poggiano su **sei pilastri**:

1. Istituzione di una **Cabina di regia nazionale** con il compito di dare gli indirizzi di carattere generale per lo svolgimento in sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale;
2. **Coordinamento** tra l'Autorità regolatrice (Regione, Ente Locale, Agenzia) e aziende di trasporto pubblico attraverso lo strumento delle **cabine di regia territoriali**;
3. Definizione delle **modalità** di utilizzo dei sistemi trasporto da parte dell'utenza;
4. Declinazione del principio del **distanziamento fisico** in funzione delle caratteristiche di fruizione dei servizi e delle modalità di trasporto (autobus, filobus tram, treni regionali, metropolitane) e delle Fasi temporali dell'emergenza;
5. **Flessibilizzazione della produzione** (servizi a chiamata, servizi dedicati con impianti produttivi);
6. **Corretta attribuzione delle attività di controllo**.

Il **successo delle misure aziendali** si fonda su **tre precondizioni esogene al settore**:

- **Limitazione degli spostamenti** attraverso il ricorso a *smart working* e nuove tecnologie;
- **Ridefinizione dei tempi e dell'organizzazione delle città e dei territori** al fine di distribuire su un arco temporale più lungo il flusso dei passeggeri;
- **Regole per la riduzione e gestione dei flussi** tali da consentire da un lato la sicurezza sanitaria e dall'altro l'efficacia del servizio di trasporto pubblico locale, l'efficienza gestionale e la riduzione degli assembramenti alle fermate e alle stazioni.

Sulla base degli **indirizzi generali forniti dalla Cabina di Regia nazionale**, occorre declinare, con la necessaria flessibilità, le misure a livello regionale e locale in funzione di un'analisi delle caratteristiche demografiche, socio-economiche e, quindi, trasportistiche proprie del territorio considerato. Attività questa che si fonda sul **necessario coordinamento tra Enti ed imprese di trasporto pubblico locale** che

**COVID-19**  
**Fase 2 e Fase 3- Misure per il trasporto pubblico locale**

parta da **un'analisi, attuale e prospettica, dei flussi della domanda di mobilità** e della entità di questa allo scopo di individuare le misure più idonee.

A livello nazionale nell'Italia ante COVID-19, in un giorno medio feriale, si registravano circa 100 milioni di spostamenti e si percorrevano 1,1 miliardi di km<sup>1</sup>. L'85,8% degli spostamenti motorizzati veniva effettuato con auto e moto, la quota del trasporto pubblico si fermava al 14,2 %.

Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto	2018
Auto	81,5
Moto	4,3
Mezzi pubblici	14,2
Totale	100

Fonte: 16° Rapporto ISFORT sulla mobilità degli italiani

Gli spostamenti garantiti attraverso la mobilità pubblica sono oltre 14 milioni al giorno, per un totale complessivo annuo di quasi 5,4 miliardi di spostamenti. Nei primi mesi dell'emergenza (Marzo, Aprile 2020) si sono persi quasi 400 milioni di viaggi al mese (-90% dei passeggeri).

Nel corso della fase 2 sarà presumibile attendersi un utilizzo del mezzo di trasporto pubblico quasi esclusivamente per motivazioni legate al lavoro e a situazioni di necessità.

È ipotizzabile prevedere un contributo pressoché nullo della quota di spostamenti dovuta a motivi di studio, atteso che in questa fase non è previsto un ripristino delle attività scolastiche che si auspica possano riprendere nel mese di settembre.

Distribuzione % degli spostamenti per motivazione	2018
• Lavoro	29%
• Studio	3,9%
Totale lavoro e studio (a)	32,9%
• Gestione familiare dedicata ai servizi	22%
• Gestione familiare dedicata alle persone	11%
Totale gestione familiare (b)	33%
Tempo libero (c)	34,2%
Totale (a+b+c)	100%

Fonte: 16° Rapporto ISFORT sulla mobilità degli italiani

Subiranno inoltre brusche contrazioni le categorie afferenti gli "spostamenti per gestione familiare" ancora fortemente condizionate dall'emergenza epidemiologica, come l'accompagnare figli a scuola, lo svolgimento di visite mediche e visite a parenti.

In termini generali, la quota modale degli spostamenti motorizzati afferente la mobilità privata dovrebbe crescere in maniera importante in questo periodo. Sarà plausibile prevedere un calo delle frequentazioni dei mezzi TPL legato al trasferimento di una parte di utenza che preferirà affidarsi alla mobilità privata.

Alla luce dei dati a disposizione si può ragionevolmente prevedere che nelle fasi emergenziali la domanda di mobilità pubblica potrebbe subire una riduzione di circa il 50%.

<sup>1</sup> Fonte: 16° Rapporto ISFORT sulla mobilità degli italiani



## LE MISURE OPERATIVE

### A. Coordinamento Ente/Azienda

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<p><b>A.1</b> Istituzione organismi di coordinamento tra Enti competenti e aziende di trasporto (Pre-condizione)</p>	<p>Le imprese di trasporto urbano ed extraurbano sono, per tradizione, per organizzazione, per flussi di dati posseduti e gestiti, i <b>soggetti in grado di proporre un'offerta di servizi in linea con le esigenze derivanti dalla gestione dell'emergenza</b>. Spesso le imprese di trasporto sono anche titolari della gestione della sosta di superficie oltre che in struttura, delle attività correlate alla gestione del traffico (es. rimozione veicoli, gestione segnaletica ecc.) e dei servizi di sharing mobility.</p> <p>Per tali competenze e capacità esse rappresentano, quindi, il <b>soggetto</b> che, in coordinamento con l'Ente di riferimento e nel rispetto di ruoli e responsabilità, è <b>in grado di garantire efficacemente nell'immediato il pieno coordinamento dell'offerta di mobilità collettiva</b> sul territorio assicurando uniformità nella comunicazione e nel rapporto con utenza e soprattutto omogeneità nell'applicazione delle regole sanitarie a presidio della salute pubblica.</p> <p>Ciò significa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Istituzione Tavolo Coordinamento Enti/Gestore TPL;</li> <li>- Attribuzione al Gestore dei compiti sopra descritti;</li> <li>- Fornire le necessarie agevolazioni e semplificazioni normative ed amministrative per la rapida attuazione degli obiettivi e favorire, ove necessario, la collaborazione con i privati;</li> <li>- Disporre, ove necessario, le adeguate coperture economiche.</li> </ul>	<p>Breve periodo</p>	



## B. Regolazione dei flussi di mobilità complessiva

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<p><b>B.1</b> <b>Rimodulazione orari città e territori</b> <b>(Pre-condizione)</b></p>	<p><b>Diversificazione degli orari di avvio delle attività scolastiche, universitarie, lavorative, produttive;</b> <i>Ciò consente di distribuire gli spostamenti e, quindi, la domanda di mobilità in modo più fluido nell'arco della giornata evitando le curve, tipiche del tpl, caratterizzate da orari di punta ed orari di morbida. Questa misura è già da sola di per sé idonea a limitare gli assembramenti ed a soddisfare livelli accettabili di domanda di mobilità senza produrre effetti insostenibili sul congestionamento urbano e non solo. Inoltre, sotto il profilo gestionale, consentirebbe alle aziende di evitare l'incremento dei fattori produttivi (personale e mezzi) necessari per garantire le maggiori frequenze che sarebbero richieste negli orari di punta.</i></p>	<p><b>Breve periodo</b></p>	
<p><b>B.2</b> <b>Smart working e digitalizzazione</b> <b>(Pre-condizione)</b></p>	<p><b>Ulteriori incentivazioni del ricorso allo smart working</b> da parte delle imprese e delle pubbliche amministrazioni;</p>	<p><b>Breve periodo, già parzialmente attuato</b></p>	
	<p><b>Digitalizzazione</b> delle attività e dei servizi offerti dalle pubbliche amministrazioni.</p>	<p><b>Medio periodo</b></p>	
<p><b>B.3</b> <b>Mobility Manager</b></p>	<p>Incentivazione dell'utilizzo della figura del Mobility Manager aziendale.</p> <p><i>Tale misura, specie per le grandi aziende da attuarsi in collaborazione con le funzioni del "Personale", consente una migliore pianificazione dell'uso dello smart working, della diversificazione orari di lavoro e delle modalità di spostamento manager aziendale.</i></p>	<p><b>Breve periodo</b></p>	
<p><b>B.4</b> <b>Azioni per incrementare la velocità commerciale</b></p>	<p><b>Incremento delle corsie preferenziali e della semaforica intelligente</b></p> <p>Tali azioni garantirebbero un incremento della velocità commerciale con l'effetto benefico di aumentare la frequenza del servizio e ridurre i tempi di stazionamento sia alle fermate che all'interno del mezzo e conseguentemente il rischio di contagio.</p>	<p><b>Breve periodo</b></p>	

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<b>B.4</b> <b>Azioni per incrementare la velocità commerciale</b>	<b>Disincentivazione all'uso del mezzo privato.</b> Occorre adottare politiche volte a disincentivare l'uso del mezzo privato e contribuire così alla fluidificazione del traffico ed all'incremento della velocità commerciale dei servizi di tpl. Pertanto <b>NO a gratuità delle aree di sosta</b> sia per i potenziali effetti di congestionamento da questa derivanti sia per il depauperamento di risorse destinate, ancor più in un momento come questo, alla mobilità collettiva.	<b>Immediato</b>	

### C. Il trasporto pubblico al servizio della ripresa

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
In correlazione a quanto previsto al punto A.1. occorre agevolare, sotto il profilo amministrativo ed economico, i gestori del TPL nella produzione di un'offerta fondata anche su forme flessibili quali:			
<b>C.1</b> <b>Offerta di servizi dedicati</b>	Servizi per target  Servizi point to point - da un terminal ad un generatore di traffico	<b>Breve periodo, già attuato in alcuni territori</b>	<b>Bassi/Medi</b>
<b>C.2</b> <b>Offerta di servizi a chiamata</b>	Modello di servizio per spostamenti individuali effettuato in base alle richieste degli utenti	<b>Breve periodo, già attuato in alcuni territori</b>	<b>Bassi/Medi</b>
<b>C.3</b> <b>Offerta di servizi a prenotazione obbligatoria</b>	Servizi tipo executive da svolgersi su alcune linee e con la possibilità di saltare delle fermate con tariffazione differenziata	<b>Breve periodo</b>	<b>Bassi</b> <b>Bassi/Medi</b>



## D. Trasporto pubblico sicuro in sicurezza

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<p><b>D.1</b> <b>Sanificazione e igienizzazione dei mezzi e delle infrastrutture</b></p>	<p>Le imprese di trasporto pubblico hanno immediatamente attuato misure per la sanificazione ed igienizzazione dei mezzi e delle infrastrutture nel pieno rispetto delle prescrizioni sanitarie in materia oltre che delle ordinanze regionali e del Protocollo siglato dalle associazioni di categoria, OO.SS. e MIT in data 20 marzo 2020.</p> <p><b>La sicurezza dei mezzi e delle infrastrutture è una priorità già posta in essere dalle imprese allo scopo di assicurare ai propri utenti la garanzia di luoghi sicuri.</b></p> <p>L'impegno delle aziende a garantire i migliori livelli di sicurezza sotto il profilo sanitario deve essere sostenuto da <b>adeguate coperture economiche.</b></p> <p>Analogamente potrebbero favorirsi iniziative nazionali o regionali di screening gratuito e periodico del personale delle imprese di trasporto a contatto con l'utenza.</p>	<p><b>Già attuata</b></p>	<p><b>Medi, a carico aziende. Prevista defiscalizzazione con limiti.</b></p>
<p><b>D.2</b> <b>Obbligo di utilizzo dei dispositivi di protezione individuale da parte degli utenti</b></p>	<p>Utilizzo obbligatorio da parte degli utenti dei servizi di trasporto pubblico dei dispositivi di protezione individuati dalla ormai copiosa letteratura sanitaria in materia: <b>mascherine naso-facciali, guanti;</b></p> <p>L'obbligo di utilizzo di dispositivi di protezione individuale quale <b>condizione per l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico ed alle aree comuni</b> (fermate, banchine, stazioni, biglietterie ecc.) deve essere <b>normativamente previsto</b> e rafforzato attraverso la collaborazione con Forze dell'Ordine preposte all'effettuazione dei controlli.</p> <p>Fermo restando che <b>l'obbligo di dotarsi dei dispositivi di protezione individuale è da porre in capo agli utenti</b>, si possono valutare soluzioni organizzative atte a favorirne, ove possibile e in relazione alle specifiche realtà aziendali, l'approvvigionamento in prossimità delle stazioni e fermate (es. distributori/dispenser ecc.) oltre a soluzioni che prevedano, ove possibile, la disponibilità di gel disinfettanti.</p>	<p><b>Immediata se per obbligo di legge</b></p>	<p><b>A carico passeggeri</b></p> <p><b>A carico delle aziende previa idonea copertura finanziaria/o a carico Protezione Civile</b></p>



MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
	E', altresì, necessario definire regole per l'accesso delle persone diversamente abili e per la gestione dei casi problematici.		
<b>D.3</b> <b>Gestione della capacità di trasporto</b>	<p><b>Non potendosi applicare nel settore rigide regole di distanziamento, occorre incidere a monte, attraverso la combinazione delle misure indicate sub A, B e D.1., sulla capacità di trasporto rendendola coerente con le esigenze di sicurezza sanitaria, da un lato, e con la necessità di garantire un servizio universale dall'altro.</b></p> <p>Obbligare al distanziamento attuale (1 persone/mq) comporterebbe, infatti, riduzioni della capacità di carico dei mezzi non sostenibili (riduzioni che si aggirano tra il 50% ed il 70% della capacità di carico; 70% di riduzione del carico per autobus urbani/extrurbani e circa 50% per treni regionali) con conseguente rischio del ricorso indiscriminato al mezzo privato non potendosi, nell'immediato, incrementare le frequenze per indisponibilità di mezzi e di personale (la produzione di mezzi richiederebbe tempi variabili che vanno dai 18 ai 36 mesi in relazione alla tipologia dei mezzi, bus o treni) e per mancanza di capacità delle reti ferroviarie.</p> <p>La rigida applicazione di tale regola, oltre a non essere compatibile con la conformazione dei mezzi di trasporto pubblico, determinerebbe, pur in presenza di una domanda sensibilmente ridotta, l'insufficienza della offerta di trasporto.</p> <p>Sotto il profilo gestionale sarebbe, invece, utile valutare gli spazi per eventuali <b>deroghe normative</b> atte a consentire alle imprese un <b>utilizzo più flessibile del personale</b> massimizzandone l'efficienza in relazione alle esigenze di distribuzione dell'offerta dei servizi.</p>	<b>Breve periodo</b>	<b>Bassi</b>
<b>D.4</b> <b>Gestione dell'afflusso dei passeggeri</b>	<p>Anche qui, la gestione del flusso dei passeggeri è direttamente collegata all'adozione delle misure sub A e sub B.</p> <p>Solo agendo, a monte, sulla riduzione dei flussi di utenti, il settore del trasporto pubblico è in grado di erogare un'offerta di servizi calibrata</p>		

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<p><b>D.4</b> <b>Gestione dell'afflusso dei passeggeri</b></p>	<p>sulle necessità di sicurezza sanitaria.</p> <p><b>In linea generale occorre che i Tavoli di coordinamento territoriali individuino, sulla base delle caratteristiche della domanda, delle modalità di trasporto presenti sul territorio, delle tecnologie esistenti e di quelle realisticamente ed economicamente realizzabili nel breve periodo, specifiche modalità di gestione dei flussi.</b></p> <p>A titolo esemplificativo queste possono prevedere:</p>		
	<p><b>Istituzione di forme di collaborazione strutturale tra gestori e Forze dell'Ordine per la gestione dei flussi.</b> In tal senso si possono prevedere, ove possibile ed economicamente sostenibile, soluzioni atte a favorire l'utilizzo di personale, interno o esterno, che abbia il compito di monitorare i flussi di utenti e di segnalare eventuali criticità richiedendo intervento dei soggetti competenti (Forze dell'Ordine o soggetti dotati di poteri). <i>Ciò può essere più agevolmente realizzabile per sistemi metro/ferroviari. Nei sistemi urbani, per l'elevato numero di fermate, solo a campione e/o nelle fermate con maggiore afflusso di utenza;</i></p>	<p><b>Immediato/ breve</b></p>	<p><b>Medio/alto</b></p>
	<p>Separazione, ove possibile, dei flussi in salita/discesa (es. autobus dotati di due o tre porte prevedere la salita da una porta e la discesa dall'altra) o entrata/uscita (es. nelle metropolitane le vie di entrata in stazione e quelle di uscita dalle stazioni devono essere separate);</p>	<p><b>Immediata</b></p>	<p><b>Nessun costo diretto</b></p>
	<p>Per i sistemi a gate (es. metropolitane) utilizzo di tecnologie atte ad individuare l'afflusso alle banchine ed a segnalare il raggiungimento dei livelli di saturazione stabiliti;</p>	<p><b>Medio periodo</b></p>	<p><b>Medio/alti</b></p>
	<p><b>Collegamenti diretti tra il mezzo di trasporto con la centrale operativa</b> per eventuali situazioni di sovraccarico e gestione flessibile del servizio (ad esempio corse bis);</p>	<p><b>Medio periodo.</b></p>	<p><b>Medio/alti</b></p>

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<b>D.4</b> <b>Gestione dell'afflusso dei passeggeri</b>	<p>In generale <b>uso di tecnologie</b> in grado di fornire indicazioni sulla concentrazione dei passeggeri sui mezzi o alle fermate (es. dati derivanti dalla geolocalizzazione attraverso celle telefoniche) e di tecnologie fruibili dall'utenza per verificare l'afflusso di passeggeri alle fermate e tempi di attesa;</p>	<p><b>Breve /medio periodo</b></p>	<p><b>Medio/alti</b></p>
	<p>Utilizzo dei sistemi di videosorveglianza e/o telecamere intelligenti per monitorare i flussi ed evitare assembramenti eventualmente con la possibilità di diffusione di messaggi sonori/vocali/scritti</p>	<p><b>Medio periodo</b></p>	<p><b>Medio/Alti</b></p>
	<p>Installazione di apparati, ove possibile, per <b>l'acquisto self-service dei biglietti</b> e predisposizione di app per l'acquisto on line</p> <p>***</p> <p><i><b>I tempi ed i costi di attuazione delle misure, ove previste, possono variare in funzione delle dotazioni di tecnologie da parte delle imprese e della estensione di queste a tutta la rete o a tutta la flotta.</b></i></p> <p><i>Per quel che riguarda l'uso delle tecnologie occorre prevedere normativamente <b>deroghe alle disposizioni in materia di privacy.</b></i></p>	<p><b>Medio/ Lungo periodo</b></p>	<p><b>Medio/alti</b></p>
<b>D.5.</b> <b>Informazione all'utenza</b>	<p><b>Informazione puntuale all'utenza</b> attraverso i canali aziendali (sito internet, app, biglietterie, spazi di fermata, campagne di comunicazione ecc.) sulle condizioni di accesso ai servizi, sulle prescrizioni obbligatorie poste in capo ai viaggiatori e sulle conseguenze delle violazioni.</p>	<p><b>Breve</b></p>	<p><b>Bassi</b></p>
	<p>Utilizzo sistematico dei sistemi di informazione all'utenza di bordo (se disponibili) e alle stazione e fermate per informare in merito a prescrizioni comportamentali.</p>	<p><b>Breve</b></p>	<p><b>Bassi</b></p>
<b>D.6.</b> <b>Controlli</b>	<p>Tutti i vincoli e le prescrizioni imposte all'utenza, necessari per avviare la fase di riapertura, dovranno necessariamente essere veicolate al pubblico in una <b>logica di autotutela, soggette quindi in prima battuta alla</b></p>		

MISURA	DESCRIZIONE	TEMPI	COSTI
<p><b>D.6.</b> <b>Controlli</b></p>	<p><b>responsabilità personale di ognuno.</b></p> <p>In seconda battuta la responsabilità di effettuare i controlli necessari per verificare il rispetto di tali norme <u>da parte degli utenti</u> potrà essere attribuita solo ed esclusivamente alle Forze dell'Ordine.</p> <p>Ancora in merito ai controlli, <b>non è materialmente attuabile un'attività sistematica di misurazione della temperatura corporea dei passeggeri a cura dei gestori di TPL.</b></p> <p>Allo stesso modo <b>non è possibile, in quanto estranee ai compiti e responsabilità delle imprese, attribuire al personale viaggiante e di stazione la responsabilità di impedire il mancato rispetto delle distanze o delle capacità massime dei mezzi e delle infrastrutture.</b></p> <p>La funzione del personale di bordo e di stazione, in questi casi, potrà essere quella di attivare procedure di segnalazione di situazioni anomale, la gestione però di tali anomalie non può che essere demandata alle Forze dell'Ordine.</p>		
<p><b>D.7</b> <b>Sicurezza del personale aziendale</b></p>	<p>Il presente documento non interviene sulle misure di sicurezza del personale aziendale per il quale valgono le misure già in atto come definite nei protocolli nazionali ed aziendali vigenti.</p> <p>È necessario garantire l'approvvigionamento dei DPI da parte delle aziende non solo prevedendo procedure semplificate per il loro acquisto ma anche l'accesso prioritario alle disponibilità della Protezione Civile.</p>		