



Audizione ANCI

AS 2646 conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - d.l. Trasporti

28 giugno 2022

VIII Commissione del Senato (Lavori Pubblici)

Un mese fa, lo scorso 17 maggio, ANCI è stata convocata in audizione informale dalla IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati sul tema dell'erogazione al trasporto pubblico locale dei ristori per i danni causati dall'emergenza COVID-19. Abbiamo a nome dei Comuni rappresentato l'emergenza in cui versa il settore che, sebbene sostenuto da una importante dotazione finanziaria, ha subito una enorme compressione dei ricavi da bigliettazione, stimabile in una forbice tra il 30% e 50%, a cui si aggiunge drammaticamente il caro energia e il caro carburanti. Ciò preoccupa enormemente ANCI e i Comuni per le ripercussioni sui propri bilanci. Indipendentemente, infatti, dalla ripresa graduale e poi stabile della frequenza scolastica in presenza e dal termine delle misure restrittive, il crollo verticale dei ricavi da traffico è evidente ed inevitabile almeno per i prossimi 2 anni, al netto della domanda "scolastica". Per tale ragione, ANCI auspicherebbe che le misure a sostegno del settore siano confermate anche nel 2022.

Insieme al tema della manutenzione delle infrastrutture, di cui abbiamo più volte parlato, inesorabilmente non contemplato dai principali strumenti finanziari vigenti, quello degli aumenti energetici e dei costi di gestione incrina ulteriormente la tenuta del comparto TPL, già messo a dura prova dal Covid.

In questo momento ci interroghiamo inoltre sul possibile ridisegno del quadro normativo del trasporto pubblico locale, alla luce della discussione in merito alla riforma del servizio, portata avanti dalla Commissione Mattarella, e del Fondo Nazionale di contribuzione pubblica al servizio. Per innovare realmente la mobilità nelle città e ridurre gli impatti ambientali e sul clima, la leva più importante crediamo sia il mix di mobilità pubblica collettiva attiva. Un mix intelligente e vario dei servizi è in grado di abbassare quella percentuale così alta in Italia di utilizzo dell'auto privata. Il ruolo del trasporto pubblico è fondamentale. Accanto alle infrastrutture serve oggi un intervento sistemico sugli assetti e sulla gestione del servizio TPL nelle città, puntando alla qualità, alla flessibilità, alla trasparenza dei dati, all'innovazione e all'interoperabilità, non da ultimo alla sostenibilità dei mezzi.

In particolare, le innovazioni per migliorare il servizio TPL sono costose e ciò potrà comportare un incremento del finanziamento pubblico, del Fondo nazionale trasporti, che copre attualmente circa il 40% della spesa complessiva. Il problema principale riguarda le modalità di ripartizione del Fondo, oggi riguardante solo le Regioni, in ordine al quale si deve tener conto della difficoltà di abbandonare il criterio della spesa storica, che garantisce la continuità dei servizi e della necessità di introdurre incentivi all'innovazione e all'efficienza della spesa. Ma è necessaria l'estensione del riparto diretto a Città metropolitane e a Comuni con più di 100 mila abitanti. Abbiamo più volte segnalato come gli affidamenti debbano essere orientati alla flessibilità, a servizi minimi, a elementi qualitativi minimi, basati sulle specificità dei singoli bacini, a partire dai fabbisogni dei territori e degli utenti, delle aree metropolitane fino alle aree a domanda debole. Similmente crediamo sia importante integrare nel ridisegno complessivo anche il servizio scolastico il cosiddetto scuolabus, servizio a domanda individuale, spesso con numeri esigui di utenti trasportati e di mezzi coinvolti, ma altamente strategico per le nostre comunità. Ha quindi senso puntare sull'innovazione reale del servizio, riformando le regole e le norme che impediscono un utilizzo ad esempio promiscuo delle flotte (si pensi alle aree periferiche e alle aree interne), che darebbero risposta ai fabbisogni di tanti cittadini in aree a domanda debole, in integrazione con il servizio TPL per fasce orarie di morbida, in definitiva ripensando tutti i servizi di mobilità pubblico - collettiva in maniera flessibile e nuova, grazie

all'aiuto della tecnologia. Ciò che l'amministrazione conosce e mette a sistema deve essere utilizzato in modo intelligente e semplice per restituire servizi e soluzioni efficaci – si chiama innovazione diffusa, si chiama MaaS e smart mobility, e il mobility management è un tassello importante in questo processo. Sono precondizioni essenziali delle azioni di sistema che offrano strumenti e modelli uniformi in tutti i territori italiani, a tutti i Comuni, con attività trasversali di accompagnamento amministrativo e supporto tecnico che consentano una messa a terra delle risorse e dei progetti, trasparenza nella condivisione dei dati, miglioramento dei servizi quindi della qualità della vita.

Per questa ragione, **condividiamo lo sforzo di sostenere la sharing mobility e la gestione della mobilità, ma siamo preoccupati dello strumento** in cui si è scelto di destinare le risorse per la mobilità condivisa, ovvero il Fondo nazionale TPL. Crediamo sia importante che in questa fase non passi il messaggio che servizio pubblico e mobilità collettiva sono in competizione, al contrario sono tasselli complementari e il TPL rimane la colonna portante della mobilità urbana.

In questo scenario, seppure inserito già nel Regolamento comunitario dedicato, il tema dei dati e della loro condivisione continua ad essere una criticità, ed è dirimente rispetto l'attuazione del MAAS. È necessario, pertanto, che in questo dispositivo si inserisca l'obbligo di condivisione dei dati di mobilità con gli enti locali competenti il servizio, sia rispetto l'offerta di servizi che rispetto la domanda, da parte di RFI e dei gestori il servizio ferroviario e da parte dei gestori del servizio TPL. **E' un elemento fondamentale per consentire un reale passo avanti nell'innovazione del comparto della mobilità e dell'intera competitività del Paese. E' altrettanto importante iniziare a lavorare sulla flessibilità dei contratti di servizio TPL, introducendo – con norme adeguate – forme di mobilità pubblica on demand – ben diversa dall'offerta di sharing mobility - oggi possibili solo in via sperimentale.**

Inoltre, avevamo sollecitato il Ministero a inserire una proroga al 2022 per l'utilizzo delle risorse del Fondo previsto dall'articolo 51 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 dedicato al rafforzamento delle azioni sul mobility management (50 Mil) che molti Comuni non sono riusciti a spendere, in quella modalità e con quei tempi, e ora rischiano di non riuscire a rendicontare le poche spese effettuate. Infatti, abbiamo riscontrato diverse criticità sul decreto attuativo ovvero il Decreto Direttoriale 104/22 che regola la rendicontazione da parte delle amministrazioni comunali delle risorse del Fondo, spese sostenute da Comuni, aziende e istituti scolastici, per cui si è previsto il termine per tale adempimento al 30 giugno prossimo. Abbiamo anche in questo caso chiesto al Ministro una proroga tecnica a settembre per la rendicontazione, mancando la quale i Comuni restituiranno l'intero importo. Ben venga il potenziamento dell'Osservatorio TPL che estende la sua osservazione all'intero perimetro della mobilità urbana, ma ci sembra poco utile l'inserimento di risorse per il mobility management al suo interno. **Ai MMA servono risorse dedicate per potenziare gli uffici, serve formazione, soprattutto al comparto scolastico. Dobbiamo infatti ripartire dal lavoro sulla mobilità casa scuola e casa lavoro, come direttrici fortemente impattanti la città. Rafforzare con risorse il mobility management equivale a potenziare la capacità pianificatoria dei Comuni e la gestione anche nel breve medio periodo dei cantieri che il PNRR porta ad attivare contemporaneamente nelle città e che congestioneranno gli spazi complicando la qualità di vita dei cittadini.**

Inoltre, ci aspettavamo che nel provvedimento di cui alla presente audizione fossero inseriti alcuni correttivi ai provvedimenti o agli strumenti vigenti necessari al pieno

dispiegamento di misure sulla ciclabilità, sul Piano Nazionale Strategico o sul mobility management, solo per citarne alcuni, che da tempo avevamo condiviso con gli uffici competenti del Ministero, tra le quali abbiamo potuto apprezzare solo la proroga della sperimentazione monopattini di ulteriori 12 mesi.

Riportiamo a seguire le istanze mancanti e che riteniamo debbano essere inserite come emendamenti in conversione:

Fondo Progettazione

Si chiede di estendere le tipologie di spesa ammissibili dal Fondo Progettazione Opere Prioritarie, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera a), del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, all'acquisto di sistemi di monitoraggio, software, ecc al fine di potenziare i Comuni su fabbisogni ancora elevati come il Mobility Management e la costruzione di un sistema di analisi della domanda e dei flussi. Si chiede inoltre di istituire un coordinamento MIMS sulla misura contenuta nel Decreto Ministeriale n. 215 del 19 maggio 2021 relativamente alla piattaforma di mobility management scolastico.

Rinnovo Bus

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole "*fino al 31 dicembre 2024*" sono soppresse.

Motivazione: è necessario **eliminare il cofinanziamento, e quindi le penali in caso di mancato cofinanziamento, dai fondi ripartiti fino al 2033 del Piano Nazionale Strategico della Mobilità sostenibile** per il rinnovo delle flotte bus e le relative infrastrutture di ricarica.

Risorse ciclomobilità

2. All'articolo 1, comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "*50 per cento del*" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: "*compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere*".

Motivazione: L'attuale fondo per le infrastrutture ciclabili istituito dalla Legge 160/2019 comma 48 prevede il **cofinanziamento al 50% da parte dei Comuni beneficiari**. Occorre inoltre allargare gli interventi oltre la mera offerta infrastrutturale, alla sicurezza e alle azioni di traffic calming, oltre che alla dotazione di strutture a supporto della domanda e dell'utilizzo.

Mobility management

3. "*Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle*

infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto - legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3, comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

5. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale”.

6. “Le risorse del fondo di cui all’art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 confluiscono nel fondo di cui al presente comma 3 e possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari dal 2022”.

7. All’art. 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole “, compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità”.

Motivazione: Istituzione di un fondo pluriennale dal 2022 al 2030, di cui parte corrente, a supporto del management della mobilità e dell’attuazione dei piani di mobilità casa scuola casa lavoro. In tal senso, si prevede anche che le risorse di cui al Fondo di 50 Milioni di cui alla legge 106 art. 51 destinati al Mobility Management non utilizzati nel 2021 possano essere utilizzati dal 2022 (punto 6). Infine, al punto 7 si estende al personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità la possibilità di avere attribuita dal Comune la nomina di mobility manager d’area.

Infrastrutture di ricarica elettrica

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall’art. 32-ter del DL 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole “*Gli operatori presentano all’amministrazione*

un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine”.

Motivazione: La norma, introdotta in sede di conversione in legge nel DL 77 all'art. 32 ter, inserisce una previsione molto critica per l'impatto sui Comuni, in termini procedurali e di governo e pianificazione del territorio e degli spazi urbani. Semplificare con attività di edilizia libera va bene ma è possibile soltanto vincolando gli operatori alla presentazione non di una semplice istanza ma di un piano con una semplice mappa, che evita problemi successivi e non è complessa per gli operatori, al fine di consentire agli enti che hanno un piano (dedicato/di settore o indicazioni nel PUMS vigente) di verificare la compatibilità con le proprie azioni e i propri fabbisogni, e ai Comuni che non hanno alcun piano di governare al meglio gli interventi.

Obbligo di condivisione dei dati di mobilità

Si chiede di inserire l'obbligo di condivisione dei dati di mobilità con gli enti locali competenti il servizio, sia rispetto l'offerta di servizi che rispetto la domanda, da parte di RFI e dei gestori il servizio ferroviario e da parte dei gestori del servizio TPL. **Tale previsione è dirimente per lo sviluppo efficace dei servizi MAAS a livello nazionale.**

Revisione del riparto e dell'entità del Fondo Nazionale TPL, con assegnazione diretta anche ai Comuni con più di 100 mila abitanti.