



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 44

**7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI SULLE PROBLEMATICHE DEL TRASPORTO  
PUBBLICO COLLETTIVO CONNESSE ALLA MOBILITÀ DI  
STUDENTI E ALUNNI DELLE SCUOLE DI OGNI ORDINE E  
GRADO, ALLA LUCE DELL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA  
COVID-19

197<sup>a</sup> seduta: martedì 3 novembre 2020

Presidenza del presidente NENCINI

**I N D I C E****Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle problematiche del trasporto pubblico collettivo connesse alla mobilità di studenti e alunni delle scuole di ogni ordine e grado, alla luce dell'emergenza epidemiologica Covid-19**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 21, 22 e <i>passim</i>
ALESSANDRINI (L-SP-PSd'Az) . . . . .	20
DE MICHELI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	3, 22, 23
GALLONE (FIBP-UDC) . . . . .	15
GRANATO (M5S) . . . . .	14
MOLES (FIBP-UDC) . . . . .	14
MONTEVECCHI (M5S) . . . . .	20
PITTONI (L-SP-PSd'Az) . . . . .	18
* SAPONARA (L-SP-PSd'Az) . . . . .	17
VANIN (M5S) . . . . .	18

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA e CAMBIAMO: Misto-IeC; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.*

*Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,05.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle problematiche del trasporto pubblico collettivo connesse alla mobilità di studenti e alunni delle scuole di ogni ordine e grado, alla luce dell'emergenza epidemiologica Covid-19**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulle problematiche del trasporto pubblico collettivo connesse alla mobilità di studenti e alunni delle scuole di ogni ordine e grado, alla luce dell'emergenza epidemiologica Covid-19

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, Youtube e satellitare del Senato della Repubblica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei nostri lavori.

Avverto inoltre che la pubblicità della seduta odierna, con collegamento in videoconferenza, è assicurata anche attraverso il Resoconto stenografico.

Lascio la parola al ministro De Micheli per la sua esposizione introduttiva.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatrici e onorevoli senatori, come sapete, la pandemia ha obbligato tutti i Paesi del mondo all'individuazione in tempi molto veloci di una serie di misure capaci di contrastare, contenere e mitigare l'effetto della pandemia stessa sulle persone e sui cittadini della stragrande maggioranza dei Paesi del mondo.

In particolar modo, nella prima fase il Governo italiano, attraverso lo strumento del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e con decreti poi convertiti dalle Camere, ha adottato una serie di misure che hanno anche riguardato la possibilità per le persone di muoversi, toccando quindi le questioni relative sia al trasporto pubblico locale, che è lo strumento con il quale esse si muovono all'interno della stessa Regione e della stessa città e che dipende appunto dalle Regioni e dagli enti locali, sia al trasporto di media e lunga percorrenza, che invece dipende direttamente dalla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

È innegabile che l'esperienza del Covid-19 abbia avuto un fortissimo impatto sul tema del trasporto pubblico locale in particolar modo, oggetto della nostra audizione di oggi. Durante i mesi di *lockdown*, nonostante le limitazioni derivanti dall'applicazione delle misure di contenimento, il trasporto pubblico locale ha comunque continuato a svolgere la propria funzione di servizio essenziale, a garanzia del diritto alla mobilità delle persone e, in particolar modo, dei lavoratori impiegati presso le attività che non sono state interdette nella fase del *lockdown*. Il trasporto pubblico locale viene utilizzato in questa fase di emergenza da Covid-19 soprattutto da coloro che non sono in possesso di un mezzo di trasporto privato o si caratterizzano per avere redditi medio-bassi.

Occorre considerare che il trasporto pubblico locale strutturalmente è a servizio di tutte le attività che si svolgono sui territori, ivi compresa la scuola. Inoltre occorre sempre ricordare che la modalità di organizzazione dei trasporti è conseguenza di quella dei tempi di vita della società e in particolar modo delle città.

In base ai dati Istat richiamati nel verbale del Comitato tecnico-scientifico del 26 agosto 2020, tra gli utenti dei mezzi di trasporto pubblico gli studenti rappresentano una percentuale che oscilla fra il 13,7 e il 24,7 per cento, di cui oltre la metà impiega meno di trenta minuti per compiere il tragitto casa-scuola. Detta percentuale non tiene conto degli studenti che fruiscono del trasporto scolastico dedicato (gli scuolabus), destinato agli alunni della scuola primaria e assicurato su istanza di parte, a richiesta delle famiglie degli alunni, dietro pagamento di una quota di partecipazione da parte loro e che non rientra nella dicitura «trasporto pubblico locale», ma viene organizzato o dai Comuni o dalle Province.

Anche durante il *lockdown* il trasporto pubblico locale è stato organizzato e programmato sulla base della domanda di trasporto relativa alle attività che erano rimaste aperte, che si è attestata attorno al 10 per cento dei livelli ordinari pre-Covid.

A partire dallo scorso mese di aprile, il Ministero dei trasporti, unitamente al Comitato tecnico-scientifico, all'INAIL e all'Istituto superiore di sanità, ha avviato un'analisi puntuale dei flussi degli utenti dei mezzi di trasporto pubblico, al fine di valutare la domanda e il fabbisogno di trasporto collegato alle progressive riaperture che si sarebbero determinate dal mese di maggio (in particolar modo dal 18 maggio in poi), al fine di poter dare indicazioni alle Regioni per organizzare questo servizio in ragione del numero di persone da trasportare, degli orari e dei luoghi da raggiungere.

A partire dal successivo mese di giugno, detta analisi è stata ulteriormente sviluppata con il contributo delle medesime Regioni, che sono titolari dei servizi di trasporto pubblico locale, delle Province e dei Comuni, che sono invece appunto titolari dei trasporti di servizio scolastico dedicato (ovvero gli scuolabus), in considerazione dell'ulteriore domanda di trasporto derivante dalla progressiva riduzione delle misure di contenimento e dalla richiesta da parte delle Regioni Liguria, Lombardia, Piemonte, Veneto e Friuli-Venezia Giulia di ripristinare il riempimento al

100 per cento di tutti i mezzi di trasporto pubblico locale. Tale analisi è stata richiesta fortemente al Ministero delle infrastrutture perché la determinazione del Governo già nel mese di giugno era di riaprire le scuole a settembre.

Evidenzio che, a partire dal 4 maggio, con l'inizio della fase due dell'emergenza, il numero dei passeggeri trasportati dal TPL (acronimo che utilizzerò da adesso in poi per riferirmi al trasporto pubblico locale) è salito dapprima ai livelli del 17 per cento pre-Covid per arrivare poi fra il 30 e il 40 per cento pre-Covid dal 18 maggio e in concomitanza, in particolar modo con la riapertura delle attività commerciali. In questa fase, su mia richiesta, il Dipartimento di protezione civile ha attivato il sistema di protezione civile regionale, che ha assicurato per i primi quindici giorni di riapertura delle attività commerciali, tramite l'intervento di 2.000 volontari, l'assistenza all'utenza per la prima applicazione delle nuove linee guida sul TPL.

Nel frattempo, vi rappresento che, anche sul fronte della protezione dei lavoratori, sono in vigenza le linee guida approvate da questo Ministero e da sempre allegate ai DPCM dal 22 marzo in poi, che riguardano tutti i mezzi di trasporto per proteggere i lavoratori del trasporto e quindi anche i lavoratori del TPL (linee guida concordate con i sindacati e con tutte le associazioni che rappresentano le imprese del trasporto nel nostro Paese).

All'esito dell'analisi compiuta, le Regioni hanno richiesto al Comitato tecnico-scientifico la possibilità di procedere a una revisione delle linee guida applicate durante il periodo del *lockdown* e anche di quelle applicate nella fase due, che sostanzialmente prevedevano il riempimento del TPL al 50 per cento, alla luce dell'epidemia che nella fase estiva – come sapete – ha registrato una riduzione del numero dei contagi e in considerazione del fatto che il mantenimento di dette linee guida avrebbe garantito una percentuale dei mezzi di trasporto fra il 50 e il 60 per cento, quindi con la conseguente necessità di procedere a un sostanziale raddoppio del servizio per garantire l'integrale soddisfazione della domanda.

A seguito di questa richiesta, con il parere del 26 agosto 2020, reso con verbale n. 102, sul documento relativo al «Contributo tecnico congiunto ANCI-Regioni sulle problematiche del trasporto pubblico locale scolastico causate dal Covid-19», il CTS ha evidenziato la possibilità di ammettere una percentuale di riempimento fino a un massimo del 75 per cento della capienza omologata del mezzo di trasporto, prevedendo una maggiore riduzione dei posti in piedi rispetto a quelli seduti, fermo restando quanto segue: in primo luogo, l'utilizzazione dei dispositivi di protezione individuale obbligatoria; in secondo luogo, l'installazione – anche in modo graduale, ma obbligatorio – degli appositi *dispenser* per la distribuzione di soluzioni idroalcoliche e per la frequente detersione delle mani; in terzo luogo, la previsione di ingressi e uscite separati sui mezzi di trasporto; in quarto luogo, l'obbligo di garantire la massima aerazione naturale dei mezzi di trasporto, ove strutturalmente possibile, anche mediante l'apertura dei finestrini in maniera stabile oppure con specifici in-

terventi tecnici (come la sostituzione della tipologia del filtraggio dei mezzi); in quinto luogo, l'adozione di misure organizzative che consentano di assicurare una costante gestione dell'affollamento, autorizzando il conducente a non effettuare alcune fermate o impiegando sistemi di videosorveglianza e telecamere intelligenti in grado di rilevare il numero di presenze delle persone sulle banchine, accompagnati dalla diffusione di appositi messaggi sonori o scritti nei luoghi di sosta in attesa dei mezzi.

Al contempo, in relazione al trasporto scolastico dedicato, quindi agli scuolabus, il medesimo Comitato, con precedente parere reso il 5 agosto 2020, con verbale n. 98, aveva ritenuto ammissibile un riempimento del mezzo di trasporto nella misura del 100 per cento per un periodo massimo di quindici minuti nell'itinerario del percorso casa-scuola-casa, in quanto la programmazione del percorso, che è appunto determinato dalla richiesta delle famiglie, tenuto conto che gli alunni utilizzano stabilmente e sempre lo stesso mezzo, consente di assicurare il rispetto della predetta capienza massima per un periodo di tempo non superiore ai quindici minuti. Anche in questo caso il riempimento del mezzo è consentito in presenza dell'utilizzo di dispositivi di protezione individuale, dell'attuazione delle misure di prevenzione connesse alla sanificazione dei mezzi, della costante areazione del mezzo, dell'utilizzo di aperture differenziate per la salita e la discesa dai mezzi di trasporto scolastico, dell'obbligo di consentire la salita sul mezzo in maniera ordinata e solo dopo che il precedente passeggero si sia seduto, della preventiva misurazione della temperatura e dell'acquisizione delle dichiarazioni da parte dei genitori o del tutore in materia di prevenzione sanitaria del contagio da Covid-19.

Ciò sull'assunto dei tempi di permanenza media dei passeggeri e in considerazione delle evidenze scientifiche, che escludono – come precisato nella circolare del Ministero della salute del 29 marzo 2020 – di poter qualificare come contatto ravvicinato, e quindi come potenziale rischio di contagio, la permanenza nel medesimo luogo di più persone, distanziate anche meno di un metro, per un tempo inferiore a quindici minuti, sempre che vengano adottate le misure organizzative e comportamentali già richiamate, quali in particolare la sanificazione dei mezzi, la costante areazione del mezzo, l'utilizzo di aperture differenziate per la salita e la discesa dai mezzi di trasporto e l'obbligo di consentire la salita sul mezzo in maniera ordinata.

Le stesse evidenze scientifiche, richiamate nella circolare del Ministero della salute, escludono inoltre la trasmissione per via aerogena del virus Covid-19, cioè sostanzialmente attraverso i sistemi di areazione. L'intesa del 31 agosto 2020, raggiunta in sede di Conferenza unificata, sulle linee guida in materia di TPL, nonché di trasporto scolastico dedicato, ovvero di scuolabus, ha pertanto previsto un coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto pubblico locale non superiore all'80 per cento dei posti consentiti e omologati e un coefficiente di riempimento degli scuolabus pari al 100 per cento dei posti consentiti per un periodo non superiore a quindici minuti nel tragitto casa-scuola-casa, nonché lo stanziamento di 300 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi

di trasporto pubblico locale e di 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi per il trasporto scolastico dedicato.

In attuazione di detto accordo sono stati adottati il decreto-legge 8 settembre 2020, n. 111, nonché le nuove linee guida in materia di TPL e di trasporto scolastico dedicato, che sono state allegate per la prima volta al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 7 settembre 2020, nelle quali sono state ribadite tutte le misure organizzative e comportamentali di sostegno all'avvio dell'anno scolastico, che per i trasporti rappresentava il momento *post-Covid* di maggiore criticità.

Nel mese di ottobre, dopo i primi quindici giorni di riapertura delle scuole, ho incontrato in più occasioni sia le associazioni che rappresentano le aziende del TPL, sia i rappresentanti della Conferenza delle Regioni, dell'Associazione nazionale Comuni italiani (ANCI) e dell'Unione delle Province d'Italia (UPI) per verificare gli esiti del primo monitoraggio relativo all'attuazione delle misure di contenimento indicate nelle linee guida e l'individuazione delle modalità attraverso cui assicurarne il pieno rispetto.

Nel corso di quegli incontri di coordinamento è stata evidenziata la volontà del Governo di costituire tavoli operativi permanenti finalizzati alla risoluzione delle situazioni di maggiore criticità, che nei primi dieci giorni di avvio dell'anno scolastico non si sono registrate, anche in considerazione del carattere provvisorio degli orari di ingresso e di uscita degli studenti. Ho anche rappresentato alle associazioni, alle Regioni, all'ANCI e all'UPI che, a seguito delle segnalazioni di problematicità verificatesi invece in alcuni grandi centri urbani a seguito dell'adozione dell'orario scolastico definitivo, il Ministero è intervenuto per evidenziare l'urgente necessità, da parte delle aziende e delle Regioni, di garantire il rispetto delle misure di contenimento, il rafforzamento di tutti i controlli, il costante monitoraggio dell'andamento della domanda di trasporto, anche collegata agli orari di apertura dei luoghi di lavoro e delle scuole, e il conseguente incremento, in caso di necessità, del numero di corse, laddove possibile, utilizzando le risorse stanziato dal Governo. Vi rappresento inoltre che nessuna criticità è mai stata segnalata a questo Ministero, né da parte dei Comuni né da parte delle famiglie né in via diretta attraverso l'utilizzo dei canali *social*, rispetto alla gestione degli scuolabus, ovvero del trasporto scolastico dedicato, che sostanzialmente si rivolge a una domanda di trasporto esclusivamente legata agli studenti che hanno età inferiore ai quattordici anni.

Al contempo, nel corso di detti incontri, ho altresì illustrato i risultati degli studi internazionali che ci sono pervenuti, e che ovviamente metterò a disposizione della Commissione non appena terminata la mia relazione, che prendono in considerazione la situazione di Paesi che consentono – tutti – il riempimento del 100 per cento dei mezzi di trasporto; il nostro infatti è l'unico Paese che ha adottato una misura di limitazione sul trasporto pubblico locale. Da tali studi epidemiologici emerge l'impossibilità di rilevare una correlazione tra la capacità di riempimento dei mezzi consentita dalle attuali e vigenti linee guida e l'incremento del numero di con-

tagi, sempre che siano pienamente attuate tutte le specifiche misure organizzative e comportamentali indicate nelle linee guida. Ciò sulla base delle evidenze scientifiche attualmente disponibili e in considerazione soprattutto di uno dei pilastri della prevenzione del Covid-19, ovvero il tempo di permanenza e di vicinanza tra le persone, che per i passeggeri del TPL – come affermato dal Comitato tecnico-scientifico nel suo parere del 26 agosto 2020 – è decisamente più ridotto che in altri luoghi dedicati alle attività sociali.

In quelle medesime sedi, le Regioni, le Province e i Comuni hanno confermato di aver già provveduto a incrementare i mezzi per le tratte con maggiore domanda, utilizzando 120 dei 300 milioni di euro a disposizione, che hanno consentito l'utilizzo di 2.000 mezzi di trasporto privati aggiuntivi (secondo i dati aggiornati a domenica scorsa; oggi è martedì e potrebbero esserci state delle modifiche), potenziando i controlli da parte del personale sulle banchine e nelle aree di sosta dei mezzi e garantendo un intervento a seguito di segnalazioni di criticità. Ovviamente l'efficacia delle iniziative assunte dalle Regioni e dagli entilocali è risultata maggiore e più evidente in quelle situazioni caratterizzate già nel periodo pre-Covid da un sistema di trasporto pubblico locale più efficiente e moderno. Come tutti sapete bene, il sistema del trasporto pubblico locale ha livelli di efficienza molto diversificati da Regione a Regione, in virtù delle scelte storiche intrattenute dalle Regioni medesime, soprattutto negli ultimi dieci o quindici anni, relative al potenziamento o meno degli stessi sistemi di trasporto pubblico locale.

Quanto poi alla possibilità di un intervento diretto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della regolazione e della programmazione del servizio del TPL, anche non di linea, secondo modalità tali da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti, evidenzio che, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle Regioni, di cui al Titolo V della Costituzione, in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 32 della legge 23 dicembre 1978, n. 833, tale potere non è rimesso nelle facoltà del Ministro ma riguarda esclusivamente i Presidenti delle Regioni, com'è stato anche indicato dai DPCM che sono seguiti alla decisione del 7 settembre.

In ogni caso evidenzio che, nel corso delle riunioni di monitoraggio, tutte le scelte sono state oggetto della più ampia condivisione. La Conferenza delle Regioni ad agosto ha votato all'unanimità sia la disponibilità del Governo all'appostamento di risorse, sia le linee guida, nel senso di consentire una percentuale di riempimento pari all'80 per cento per il TPL e pari al 100 per cento per il trasporto pubblico dedicato, per i quindici minuti di trasporto degli studenti.

Infatti, rispetto ai 16 milioni di viaggi effettuati giornalmente durante il periodo pre-Covid, il monitoraggio eseguito dopo la riapertura delle scuole ha rilevato che comunque l'utilizzo dei mezzi di trasporto si attesta attorno a una riduzione sostanziale del 50 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019 e che generalmente viene rispettata anche durante le ore di



punta – mattutine dalle 7 alle 10 e pomeridiane dalle 18 alle 20 – la percentuale massima di riempimento dell'80 per cento, perché tale riempimento consente di soddisfare l'intera domanda di trasporto pubblico.

Come Governo, abbiamo messo a disposizione vari strumenti che consentono di implementare l'offerta del TPL, soprattutto nelle Regioni dove l'organizzazione sconta ritardi storici, e di ridurre l'impiego di autovetture private per gli spostamenti, mettendo a disposizione risorse ulteriori per l'erogazione di servizi aggiuntivi che – come ho ricordato – hanno già consentito l'impiego di 2.000 bus privati e che hanno garantito il potenziamento di 4.000 tratte, introducendo procedure semplificate, in particolar modo quella prevista dall'articolo 1 del decreto-legge semplificazioni, per l'affidamento di detti servizi. Inoltre con il decreto-legge rilancio sono stati incentivati l'utilizzo dei mezzi di trasporto non di linea, taxi e NCC, e la mobilità sostenibile, quella ciclabile in particolar modo nelle città e nei grandi centri urbani.

Per quanto attiene al potenziamento dei servizi di TPL a seguito dell'emergenza epidemiologica, oltre allo stanziamento dei 500 milioni previsti con l'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, che sono stati destinati alla compensazione dei mancati ricavi da traffico, di cui 412 milioni sono già stati erogati e i restanti 88 milioni erogabili a seguito del consuntivo che verrà presentato da parte delle Regioni, sono stati stanziati inoltre dall'articolo 44, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, ulteriori 400 milioni di euro impiegabili nel limite di 300 milioni anche per l'affidamento di servizi di TPL aggiuntivi.

Quanto all'utilizzo di queste ultime risorse, evidenzio che l'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 111, poi confluito nel comma 1-bis del citato articolo 44, ha previsto l'immediato – ripeto, l'immediato – impiego, con l'entrata in vigore del decreto, dei primi 150 milioni da parte delle Regioni e ha rinviato a uno specifico decreto interministeriale le modalità definitive di riparto degli ulteriori 150 milioni, per un totale di 300 milioni stanziati, che peraltro verranno implementati con la legge di bilancio che a breve arriverà alle Camere. Ebbene, la costante interlocuzione tra gli uffici del MIT, del MEF e delle Regioni ha consentito non solo di definire rapidamente il contenuto del citato decreto interministeriale, su cui poi la Conferenza unificata si è espressa il 30 ottobre, ma anche di individuare un meccanismo a consuntivo che ha permesso e permette alle Regioni di effettuare, anche prima dell'adozione e della pubblicazione del decreto finale di riparto, spese per un importo complessivo di 300 milioni. Essendo questa un'autorizzazione di spesa a valere su risorse stanziato, è del tutto evidente che le risorse sono totalmente utilizzabili a prescindere dai decreti attuativi.

Aggiungo che lo schema di decreto su cui è stata espressa l'intesa il 30 ottobre prevede anche l'erogazione di altri 100 milioni a compensazione dei minori ricavi, con la conseguente attuazione dell'intera autorizzazione di spesa pari a 900 milioni, prevista dal combinato disposto del decreto-legge n. 34 e del decreto-legge n. 104. A dette risorse si aggiun-

gono quelle destinate al finanziamento dell'acquisto di nuovi mezzi di trasporto.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel corso del 2020, ha assegnato, ripartito ed erogato, per investimenti per il rinnovo e il potenziamento dei servizi di TPL, 3 miliardi di euro e i trasferimenti ordinari effettuati a valere sulle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri di trasporto pubblico locale, che ammontano a circa 5 miliardi. A tale ultimo riguardo ricordo che la Conferenza unificata, nella seduta del 30 ottobre, ha sancito l'intesa sullo schema di decreto interministeriale anche per l'assegnazione degli ulteriori 900 milioni, sempre a titolo di concorso finanziario dello Stato per gli oneri del trasporto pubblico locale: 5 miliardi più 900 milioni più 300 milioni.

Con specifico riguardo invece al trasporto scolastico dedicato, evidenzio che l'articolo 5 del decreto legislativo n. 53 del 2017 prevede, al comma 2, che le Regioni e gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, assicurino il trasporto degli alunni delle scuole primarie statali per consentire loro il raggiungimento della più vicina sede di erogazione del servizio scolastico. Il servizio è assicurato su istanza di parte, dietro pagamento di una quota di partecipazione diretta, senza nuovi o maggiori oneri per gli enti territoriali interessati.

In base agli ultimi dati disponibili, la spesa totale per il servizio risulta pari a 440 milioni di euro, a fronte di un numero di Comuni pari a 5.932, e risultano immatricolati 13.500 veicoli impiegati per tale servizio, di cui 121 veicoli immatricolati tra il 1° giugno 2020 e il 18 giugno 2020, ovvero i veicoli aggiuntivi per il servizio scuolabus finanziati con i 150 milioni appostati dal Governo.

In considerazione dell'esigenza di assicurare l'effettività del diritto allo studio, della necessità di ridurre il ricorso alla mobilità privata quale presupposto per rendere più veloci e più economici gli spostamenti da parte degli studenti e delle loro famiglie, e dell'esigenza di garantire che l'erogazione del servizio di trasporto scolastico dedicato avvenga secondo modalità compatibili con le misure di contenimento Covid-19, il Governo, in attuazione dell'accordo in Conferenza unificata del 31 agosto, ha autorizzato, con l'articolo 2 del decreto-legge n. 111 e con il decreto-legge n. 104, l'impiego di 150 milioni di euro per il trasporto dedicato per i servizi aggiuntivi, quindi senza oneri per le famiglie, ma esclusivamente a carico della finanza pubblica. Al contempo, al fine di rendere ancora più rapido l'affidamento dei servizi di trasporto scolastico dedicato, è stato previsto che, qualora per far fronte alla ripresa delle attività scolastiche, nell'esecuzione dei contratti in essere di appalto e di concessioni aventi a oggetto il trasporto scolastico, siano affidati i servizi aggiuntivi di trasporto scolastico anche ai sensi degli articoli 106 e 175 del decreto legislativo n. 50, e per l'esecuzione di tali servizi aggiuntivi si debba ricorrere a subaffidamenti, l'appaltatore o il concessionario provvede a comunicare all'amministrazione il nominativo del soggetto individuato o a individuare il contratto di subappalto o subconcessioni e le dichiarazioni rese da parte del soggetto subaffidatario, ai sensi del testo unico di cui al decreto del

Presidente della Repubblica n. 445 del 2000, attestanti il possesso dei requisiti di idoneità professionale e l'assenza di motivi di esclusione, ai sensi dell'articolo 80 del decreto n. 50. Abbiamo, cioè, consentito ai Comuni di utilizzare tutti gli strumenti possibili a legislazione vigente per evitare le gare e fare anche attività di subappalto e di subconcessione per poter affidare ulteriori servizi ai privati per potenziare il trasporto scolastico, quindi gli scuolabus. In tali casi, l'amministrazione è tenuta ad autorizzare il subaffidamento e dunque l'immediata erogazione del servizio, che è tuttavia condizionata risolutivamente all'esito dei controlli sulle dichiarazioni rese (che siano ovviamente veritiere).

Con il disegno di legge di bilancio per il 2021 provvederemo a rafforzare ulteriormente gli strumenti a sostegno del trasporto pubblico locale (TPL) e anche del trasporto scolastico dedicato (scuolabus), con l'obiettivo precipuo di continuare a garantire l'erogazione di detti servizi secondo le modalità definite dalle linee guida sanitarie. A tal fine verranno stanziati risorse per il servizio dei finanziamenti aggiuntivi anche per il 2021, fermo restando che, con specifico riguardo al TPL, in ambito urbano è certamente possibile incrementare il numero di corse attraverso l'impiego di ulteriori autobus. Tuttavia detto incremento, lungi dall'essere illimitato, è condizionato dalla necessità di reperire mezzi di trasporto idonei alla circolazione nei centri urbani e compatibili con le caratteristiche della viabilità cittadina, che non in tutte le aree delle città e non in tutte le città sono sovrapponibili e uguali.

Ricordo a tale riguardo che, diversamente da quanto emerso dal dibattito di questi giorni sul tema del TPL, l'acquisto di nuovi bus, pur finanziato con i 3 miliardi erogati dal Ministero dei trasporti, non è equiparabile per tempistica all'acquisto di un'autovettura, dal momento che molto spesso si tratta di veicoli che devono essere realizzati *ex novo* e che hanno un tempo di consegna, a partire dall'ordine, che si aggira attorno ai tredici o quattordici mesi e in alcuni casi, per i mezzi più complessi, quindici mesi.

Quanto all'impiego dei bus turistici in funzione aggiuntiva, segnalo che molto spesso si tratta di mezzi che, per caratteristiche costruttive, possono rispondere all'esigenza di una rapida fruibilità, in entrata e in uscita, dei servizi di linea dei centri urbani, però solo in caso di bus di dimensione contenuta e spesso soltanto a seguito di una riconfigurazione che, per entità, a volte appare poco compatibile per il loro impiego meramente temporaneo ovvero per soddisfare la domanda di TPL durante questa fase di emergenza.

Pertanto, anche sulla base di queste considerazioni, è stata prevista con il decreto-legge rilancio la possibilità di impiegare per i servizi di linea e per il trasporto di persone i taxi e gli NCC, con un contributo (un *voucher*) che viene erogato ai Comuni, che a loro volta lo erogano alle persone.

Per quanto concerne il trasporto pubblico su gomma in ambito extraurbano, invece, la possibilità di ricorrere ai bus turistici è molto più ampia, ma deve comunque rispondere alle specifiche domande di trasporto anche

per dimensioni e percorribilità delle tratte (penso per esempio ad alcune tratte montane). Allo stato, sulla base del monitoraggio che abbiamo effettuato, questa specifica domanda di trasporto risulta soddisfatta con le iniziative in corso, che si caratterizzano anche per il coinvolgimento di 2.000 bus privati, che potranno crescere nel corso del tempo.

Quanto invece al trasporto rapido di massa (metropolitane, tramvie e trasporto ferroviario regionale), l'incremento del numero di corse incontra inevitabilmente la rigidità rappresentata non solo dalla disponibilità dei mezzi ma anche dalla capacità delle infrastrutture di sostenere, nel rispetto degli *standard* di sicurezza, l'aumento della frequenza. Segnalo per esempio che gli *slot* disponibili sul fronte ferroviario regionale in alcune delle grandi città capoluogo di Regione del nostro Paese sono saturi e quindi un incremento di corse sarebbe sostanzialmente impossibile garantendo anche la sicurezza. Ciò non toglie che queste corse, soprattutto sul trasporto regionale, possano essere accompagnate dall'implementazione di bus, che ovviamente in quel caso percorrerebbero non la ferrovia ma la strada.

Alla luce di queste considerazioni, come riportato nelle linee guida allegate ai DPCM adottati, ho evidenziato l'esigenza di prevedere una forte differenziazione degli orari di ingresso e di svolgimento di tutte le attività della città, al fine di alleggerire la domanda di trasporto nelle ore di punta, in particolar modo in ingresso e in uscita dai luoghi di lavoro e dalle scuole. La differenziazione degli orari di ingresso e di uscita dai luoghi di lavoro e dalle scuole, unita all'incremento della modalità di lavoro agile e del numero di corse urbane ed extraurbane e all'affiancamento delle corse su ferrovia, specialmente durante gli orari di punta per prevenire i rischi di aggregazione connessi alla mobilità dei cittadini, rappresentano il vero *mix* di risposte possibili per consentire alle persone di muoversi in massima sicurezza. A tal fine, a partire dal decreto-legge cura Italia, è stato incentivato, anche attraverso l'impiego di procedure semplificate, l'utilizzo di *smart working*.

Il DPCM del 24 ottobre 2020 ha inoltre previsto come specifica misura di contenimento della diffusione del Covid-19 l'obbligo per le istituzioni scolastiche secondarie di adottare, previa comunicazione al Ministero dell'istruzione da parte delle autorità regionali locali o sanitarie delle situazioni critiche e di particolare rischio riferite agli specifici contesti territoriali, forme flessibili nell'organizzazione dell'attività didattica, incrementando il ricorso alla didattica digitale integrata per una quota pari almeno al 75 per cento delle attività, modulando ulteriormente la gestione degli orari di ingresso e di uscita degli alunni anche attraverso l'eventuale utilizzo di turni pomeridiani e disponendo che l'ingresso non avvenga in ogni caso prima delle ore 9.

Al contempo, nelle linee guida in materia di trasporto pubblico locale allegate al medesimo DPCM, è stata ribadita la necessità – già evidenziata dalle linee guida sul TPL allegate del 7 agosto – dell'articolazione dell'orario di lavoro differenziato con ampie finestre di inizio e di fine dell'attività lavorativa, nonché della differenziazione del prolungamento degli orari di apertura degli uffici, degli esercizi commerciali, dei servizi pub-

blici e delle scuole di ogni ordine e grado (queste ultime mediante intese a livello territoriale con gli enti locali, nell'ambito del coordinamento delle direzioni generali regionali del Ministero dell'istruzione e dei competenti assessorati regionali all'istruzione), per consentire ingressi e uscite differenziati; quindi massimo coordinamento su tutti i fronti, sia degli orari lavorativi, sia degli orari scolastici.

Come anticipato dal Presidente del Consiglio nelle comunicazioni di ieri avvenute alle Camere, il mutamento dello scenario epidemiologico impone l'adozione di un nuovo DPCM, che individuerà – proprio in queste ore, tra l'altro – tre aree corrispondenti ad altrettanti scenari di rischio per ciascuno dei quali sono previste misure via via più restrittive.

L'inserimento di una Regione all'interno di una delle tre aree, con la conseguente e automatica applicazione delle misure previste per quella specifica fascia, avverrà con ordinanza del Ministero della salute e dipenderà esclusivamente e oggettivamente dal coefficiente di rischio raggiunto dalla Regione all'esito della combinazione dei diversi parametri, quale certificato dal *report* ufficiale dell'Istituto superiore di sanità che viene diffuso periodicamente. Sempre con ordinanza del Ministero della salute sarà possibile poi uscire da un'area di rischio ed entrare in un'altra area, qualora la Regione registri coefficienti compatibili con il passaggio di fascia.

Pertanto, per l'intero territorio nazionale, dove non si segnalano livelli di rischio elevato invece verranno introdotte alcune specifiche misure che possono contribuire a rafforzare ulteriormente il piano di contenimento e di mitigazione del contagio.

A proposito di trasporto, pertanto, saranno previste misure di riduzione della possibilità di muoversi tra le Regioni e sono allo studio ipotesi per le quali saranno previste limitazioni anche al riempimento del TPL, per rispondere alle condivisibili preoccupazioni espresse anche in sede parlamentare nei dibattiti di questi giorni. Tali riduzioni, per il periodo di durata del DPCM, a mio avviso dovranno consentire alle Regioni di usare questo tempo per utilizzare tutte le risorse rese disponibili dallo Stato al fine di potenziare tutti i sistemi di trasporto, monitorare le linee più congestionate per la presenza sia di lavoratori e lavoratrici sia per la futura presenza di studenti, quando auspicabilmente si ritornerà alla didattica in presenza.

Inoltre riteniamo che questo tempo debba essere utilizzato per poter affrontare in maniera radicale accordi territoriali per prevedere alla riapertura – ovvero quando sarà finita anche questa fase pandemica – la possibilità di differenziazione oraria, altrimenti la sola definizione del riempimento massimo possibile del trasporto pubblico locale non sarà sufficiente per rispondere al problema (ovvero 22 milioni di persone che, in condizioni normali Covid – apertura delle attività produttive e delle attività commerciali, nonché didattica in presenza, in particolar modo delle scuole superiori – hanno l'esigenza di muoversi con il trasporto pubblico locale). Solo con l'integrazione di tutte le disponibilità che il Governo ha dato ai territori (utilizzo delle risorse per il rafforzamento del TPL e dello *smart*

*working*, nonché differenziazione degli orari di lavoro e di accesso a scuola), si potrà dare una risposta vera anche alle condivisibili preoccupazioni espresse sul fronte del riempimento dei mezzi di trasporto destinati al trasporto pubblico locale.

GRANATO (*M5S*). Signor Ministro, la ringrazio per questo dettagliato resoconto.

Purtroppo, come lei sa, la situazione di alcune Regioni è particolarmente pesante sotto il profilo della curva epidemiologica, quindi dei contagi. Pertanto volevo chiederle se effettivamente queste Regioni possano essere sottoposte a un monitoraggio sotto il profilo della programmazione del trasporto pubblico locale, onde verificare che effettivamente quelle misure che avete concertato insieme in più tavoli – a quanto ho capito – siano state applicate adeguatamente. È anche molto probabile che, laddove si verificano queste situazioni, ci siano stati anche dei difetti nell'applicazione delle misure. Quindi, se eventualmente non dovessero sopraggiungere dei *feedback* convincenti, le chiedo se magari si può adottare qualche misura, da parte del Ministero, per verificare che effettivamente le cose stiano come viene dichiarato. Abbiamo infatti una situazione che rischia di sfociare nell'incremento esponenziale della dispersione scolastica, perché quello delle scuole secondarie di secondo grado è il segmento scolastico che comunque verrà sacrificato. Dunque non vorrei che alcune Regioni, in qualche modo, si adagiassero sulla misura della riduzione della didattica in presenza, non impegnandosi adeguatamente per una rettifica dei provvedimenti adottati a livello locale.

MOLES (*FIBP-UDC*). Desidero innanzitutto ringraziare il signor Ministro per la sua amplissima relazione. Spero mi consentirà di fare alcune considerazioni, anche critiche – non me ne voglia – ma che intendono essere costruttive.

Credo sia innegabile che purtroppo il nostro Paese è costretto a nuove e continue restrizioni – a cui è stato fatto riferimento nella relazione del signor Ministro – anche a causa del settore dei trasporti. Lo stesso presidente Conte, in un intervento a Montecitorio, ha ammesso che c'è un'oggettiva difficoltà ad assicurare il distanziamento nei mezzi di trasporto. Signor Ministro, non faccio riferimento alla nota polemica sui monopattini, ma avanzo una serie di considerazioni e quindi – se mi consente – delle domande.

È vero ed è giusto che sono stati stanziati 300 milioni di euro a fine agosto per il potenziamento del trasporto e che le Regioni ne hanno spesi 120; è vero anche però che i fondi sono stati materialmente ripartiti due mesi dopo, con un decreto firmato venerdì scorso: le chiedo quindi se non si sarebbe potuto fare prima.

Inoltre, signor Ministro, le chiedo se sia vero che il problema consiste nel fatto che le aziende di trasporto non sono mai riuscite a conoscere la reale domanda di mobilità. Fino a metà ottobre il Ministro dell'istruzione non ha preso in considerazione le indicazioni venute da tante parti, forse

da tutti, sullo scaglionamento degli orari e proprio lei, signor Ministro, ha fatto riferimento al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 ottobre, con la previsione di forme di flessibilità in questo senso.

Chiedo anche se è vero che, già da luglio, l'ASSTRA ha presentato un piano di collegamenti sicuri, che in qualche modo sollevava una serie di perplessità sulla capienza all'80 per cento, considerandola forse un po' troppo elevata. La anticipo, signor Ministro, dicendo che è vero che lo stesso CTS aveva stabilito una capienza al 75 per cento, ma visto che oggi in realtà andiamo verso il 50 per cento, forse c'è stato un oggettivo errore di valutazione, da parte del CTS o del Governo interessa poco.

Ministro, lei sa che il 45 per cento degli autobus privati è di misura inferiore a sette metri (per riallacciarmi a quello che ha detto nella sua relazione) e mi ha fatto molto piacere il riferimento al futuro e alla possibilità di accordi territoriali nelle varie Regioni. Le chiedo però se tutto questo non potesse essere fatto prima. Non dico che si tratti di una responsabilità sua o esclusivamente sua, ma abbiamo più volte sottolineato una serie di enormi preoccupazioni, che in realtà poi ad oggi si sono purtroppo scaricate sul settore di sua competenza. Ecco perché le ho chiesto cosa ne pensa della mia considerazione sulla domanda di mobilità e sull'impossibilità di ottenere, previo accordo con il Ministero dell'istruzione, soltanto a fine ottobre, con l'apertura delle scuole il 14 settembre, la mobilità per le scuole.

Concludo dicendo che se una serie di considerazioni sono la fotografia della realtà di oggi, è anche vero che, con l'autonomia scolastica e quindi con la differenziazione generale e – me lo consenta – anche con lo scarico di responsabilità sulle scuole e le autonomie stesse, si è aggiunta confusione a una mancanza di programmazione.

GALLONE (*FIBP-UDC*). Ringrazio il Ministro che si sta rendendo disponibile a diversi momenti di incontro e di audizione: l'ho infatti già incontrato in sede di Commissioni congiunte trasporti e lavori pubblici di Senato e Camera, in Assemblea e ora in Commissione istruzione pubblica, perché dalla scuola partono tutte le situazioni che si stanno creando oggi.

Come sa, ho a cuore la questione della scuola, così come la possibilità di utilizzare il trasporto pubblico locale e i bus privati: anzi, l'avevo a cuore, perché oggi con la didattica a distanza è chiaro che il problema dei trasporti si solleva.

Vorrei invece chiedere ancora che i ragazzi possano tornare a scuola, mettendo in atto una serie di correttivi, che secondo me già potevano essere messi in atto in forma preventiva durante l'estate. Sapendo che si sarebbe tornati a scuola il 14 settembre, sapendo che le scuole comunque erano assolutamente pronte ad accogliere i ragazzi e che la questione più delicata sarebbe stata quella dei trasporti, forse, piuttosto che pensare a tavoli permanenti o ad altre *task force*, sarebbe stata più produttiva una bella *task force* tra Ministero dell'istruzione, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze.

Da donna di scuola e da insegnante, ritengo che si possa cominciare – ho visto che il Ministro lo ha raccolto tra i suggerimenti – a pensare a riaprire, in qualche modo, il sistema della scuola in presenza, pensando anche solo semplicemente a un doppio turno distinto di entrata: metà degli studenti a scuola al mattino e metà al pomeriggio. Ciò avrebbe anche consentito di evitare l'acquisto dei banchi e magari una serie di spese inutili, utilizzando invece le risorse, ad esempio, per ristorare i docenti, assumerne di nuovi o pagare gli straordinari. Ad ogni modo, è inutile parlare del passato, ma lo ripetiamo anche in questo momento.

Come lei sa, Ministro, non c'è stata neanche una lamentela da parte dei genitori o delle scuole in relazione al trasporto degli scuolabus; certo, perché gli scuolabus utilizzano e mettono in atto una serie di accorgimenti che probabilmente il trasporto pubblico locale da solo non riesce a realizzare. Ed è inutile che si parli di tempo di permanenza o vicinanza delle persone, dicendo che va tutto bene e che non sono state rilevate criticità persino sui mezzi pubblici, perché ci sono i filmati da vedere. Anche in questo caso forse sarebbe meglio andare *de visu* a verificare le situazioni di ogni giorno, perché il problema della chiusura della scuola, con conseguente attivazione della didattica a distanza, è derivato davvero esclusivamente dal sistema dei trasporti e questo è un peccato mortale. Oggi la situazione che vede ragazzi a casa per la chiusura della scuola, che si sommano ai genitori che lavorano a casa e a tutta una serie di situazioni che stanno creando criticità che potevano essere prevenute, ci dispiace profondamente.

Quindi auspichiamo che all'interno del prossimo DPCM, anziché prevedere chiusure *tout court*, si corra ai ripari, si ascoltino le proposte e si vada a intervenire di concerto, lavorando insieme fra Ministeri e Parlamento per poter ricominciare, girare pagina e far finta che la scuola ricominci tra una settimana o fra quindici giorni, ma che ricominci. Questo è il mio pensiero, perché stiamo provocando un danno gravissimo. È vero certamente che dobbiamo stare attentissimi alla prevenzione del contagio, però – lo ribadisco – il problema non è della scuola in quanto scuola, perché le scuole si sono organizzate perfettamente; anzi, oggi hanno un *surplus* di banchi. Erano tante risorse di soldi pubblici che avrebbero potuto essere utilizzate per far rialzare un settore in ginocchio come quello del trasporto privato, ad esempio, e per organizzare nella maniera ideale un rientro a scuola, che avrebbe consentito e consentirà – mi auguro sempre che ciò possa avvenire – anzitutto di far uscire i ragazzi dalla depressione. Infatti domani avremo una generazione di ragazzi depressi, con socialità compromessa e oltretutto acquisizioni di formazione e crescita assolutamente deficitarie. Di questo dobbiamo tenere conto se questa è la Commissione Istruzione: avremo un grandissimo problema.

I miei colleghi insegnanti mi chiamano tutti i giorni per dirmi che i ragazzi li contattano privatamente perché vogliono parlare, hanno bisogno di confrontarsi, non sanno più come interagire anche a casa, senza contare ciò che significa didattica a distanza. Forse al posto dei banchi sarebbe



stato più opportuno potenziare le reti, potenziare il sistema, visto che tanto lì saremmo dovuti arrivare.

Spero davvero con tutto il cuore che da questo momento in poi si possa lavorare ascoltando le proposte di chi la scuola la vive e delle famiglie che hanno a casa i figli, senza basarsi semplicemente su quello che dicono le *task force* o i tavoli di coordinamento, perché bisogna andare in mezzo alla strada e nelle case, bisogna ascoltare, e da lì cercare di intervenire.

SAPONARA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, spero di non annoiarla perché purtroppo dovrò ripetere in parte quello che hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto.

Lei ha svolto una relazione sicuramente molto dettagliata, anche piena di riferimenti a fondi importanti, ma – com'è già stato detto – si tratta di fondi che probabilmente sono arrivati un po' tardi, in uno stato avanzato. Ciò che mi permetto di rimproverare è una tardiva programmazione rispetto a uno stato di cose che si poteva immaginare già da marzo-aprile; la situazione del trasporto degli studenti non è infatti una novità. Da sempre assistiamo a pullman, a corriere piene di ragazzi ammassati l'uno all'altro; non ci voleva uno studio dettagliato per capire che a settembre ci saremmo trovati di nuovo in questa condizione, per cui già da prima si poteva prevedere la necessità di aumentare il numero dei mezzi. Non sto parlando degli scuolabus, perché giustamente i Comuni, nel loro piccolo, anche con l'aiuto generoso di famiglie, hanno provveduto, magari anche acquistando nuovi mezzi per il trasporto dei bambini che frequentano la scuola materna, le elementari e le medie. Mi riferisco principalmente a tutti quei ragazzi che, dai paesi delle province, si spostano nelle città per frequentare le scuole superiori.

Io e lei, Ministro, siamo vicine di casa, quindi lei conoscerà la Provincia di Parma. Io abito in un paese della Provincia e le garantisco che da Noceto – dove abito io – a Parma i ragazzi non stanno sull'autobus solo quindici minuti; molte volte, se c'è traffico, anche quarantacinque minuti. Quindi, non penso che i quindici minuti possano giustificare il riempimento al 100 per cento di questi mezzi.

Colgo l'occasione per ringraziarla – so che lei è recentemente venuta a Parma – delle assicurazioni che ha dato al sindaco di Parma su importanti partite che riguardano la nostra Provincia (Pontremolese, Tibre, Ponte Taro). Spero veramente di vedere realizzate queste importanti infrastrutture. Mi scusi se ho divagato, però volevo ringraziarla delle sue assicurazioni.

Circa la programmazione, ciò che davvero mi dispiace è il fatto che non si sia pensato da subito a una collaborazione tra pubblico e privato. Sempre ritornando al fatto che io e lei siamo vicine di casa, sappiamo benissimo che in Emilia la collaborazione tra pubblico e privato funziona perfettamente e ha risolto tanti problemi nel tempo. Il fatto che i fondi siano stati utilizzati dagli enti locali per incrementare il trasporto utilizzando mezzi privati mi fa sicuramente piacere, tuttavia in questo mo-

mento, a prescindere, bisogna pensare a una collaborazione tra pubblico e privato in tutti i settori (lo avevamo detto anche per gli ambienti delle scuole) e dovrebbe essere proprio il Governo a dare questo *input* importante. In questo modo, come ha detto la mia collega, anziché dare contributi a fondo perduto, si pagano le persone, si pagano gli NCC, i tassisti e tutte quelle persone che diversamente non lavorerebbero.

Spero vivamente che il problema del trasporto si possa risolvere perché – non voglio ripetermi – lo scuolabus che porta i bambini di scuola materna, elementari e medie, funzionando, permette agli stessi bambini di frequentare la scuola in presenza. Al contrario, il trasporto pubblico, che porta i ragazzi delle superiori, non funziona, non ha funzionato, e questo obbliga e ha obbligato gli stessi a non frequentare la scuola e a doversi accontentare della DAD. Questo non è assolutamente positivo per la socialità e per tutto ciò che concerne la didattica.

Ministro, mi scusi se ho divagato un po'. La ringrazio dell'audizione e spero che tenga presenti alcuni dei nostri suggerimenti.

PITTONI (*L-SP-PSd'Az*). Sarò assolutamente telegrafico, anche perché le cose più importanti sono già state dette. Faccio solo una domanda: quando il Ministro dei trasporti è stato coinvolto dal ministro dell'istruzione Azzolina sulle problematiche della scuola legate al trasporto?

VANIN (*M5S*). Signor Ministro, la sua è un'audizione che aspettavamo da tempo e della quale la ringrazio. Le chiedo cortesemente di condividere i dati con il documento che ha esposto con molta determinazione alla Commissione, così possiamo verificare tutto insieme.

Ho ascoltato con grande attenzione ciò che lei ha condiviso con noi, però, per il mio territorio e non solo, per il Nord-Est dell'Italia, di segnalazioni di disservizi e di carenze, non solo sui *social* ma anche in maniera diretta, ne ho avute tantissime. Proprio perché faccio parte di questa Commissione, mi sono poi premurata tutti i fine settimana – quando ognuno di noi torna nei luoghi della propria residenza – di andare a verificare l'organizzazione dei trasporti.

Vorrei fare una precisazione, che forse non è chiara o non è condivisa: almeno da noi, il trasporto scolastico è una delle determinanti dell'organizzazione tutta del sistema scuola. Mi spiego meglio: essendo stata amministratrice, abbiamo sempre lavorato organizzando le linee di trasporto – parlo dello scuolabus, ma non solo – in base alle fasce che potevano raggiungere gli istituti.

Ora è da chiarire ancora di più ai colleghi, che forse non hanno chiara questa condizione, che in questo momento a decidere gli orari di ingresso degli studenti sono i dirigenti e i consigli dei docenti, i quali organizzano la didattica in base alle situazioni in essere e alle soluzioni che hanno potuto attivare nei propri plessi. Mi sono quindi sentita dire dai dirigenti che organizzano in base al modo in cui arrivano gli studenti e poi cercano di ottimizzare i tempi e le risorse.

Ritengo quindi dovuta questa precisazione perché, signor Ministro, da mesi mi sento segnalare dai consiglieri comunali di molte appartenenze politiche – trasversalmente, quindi, e proprio in senso generale – la mancanza di ascolto in tal senso. Mi domando allora perché questi tavoli tecnici così tardivi: questa cosa – come giustamente hanno segnalato i nostri colleghi – andava fatta subito per pianificare, perché sappiamo tutti che ci vogliono mesi per pianificare i contratti e gli affidamenti non solo degli scuolabus (è un servizio a domanda individuale, quindi per pianificare questo ci vuole molto tempo). Non solo: per acquistare gli autobus ci vogliono quindici mesi, secondo l'informazione che lei ci ha dato, ma forse anche di più (lo sa meglio di me).

Abbiamo perso tempo? Sì, ma allora sarebbe importante chiarire chi ne ha responsabilità. Come giustamente sottolineava il senatore Moles, alla fine questi soldi in parte sono arrivati ma in parte devono ancora arrivare: e allora, non si poteva fare prima? Mi chiedo anche un'altra cosa: le linee guida pubblicate in merito al trasporto risalgono al 7 settembre; è molto tardi, perché la riorganizzazione richiede molto tempo e lei lo sa benissimo.

La relazione che ha fatto è molto dettagliata; giustamente la collega Saponara diceva che è molto dettagliata ma forse bastava andare in giro e muoversi un pochino per le città. È veramente un problema l'organizzazione non solo comunale per il trasporto delle scuole primarie, ma ancora di più per le scuole secondarie superiori.

La mia domanda allora è quali sono le indicazioni e le osservazioni che le hanno fatto le Province e le Città metropolitane in merito. Ancora di più: io vengo da un territorio molto particolare, Venezia; da noi i servizi sono stati tagliati e i vaporetto e i nostri motoscafi sono sempre strapieni, anche qui quindi con sofferenze importanti nei bilanci comunali.

Sui quindici minuti, sinceramente non posso che essere d'accordo: famiglie che vivono nelle Dolomiti in quindici minuti non fanno neanche un tornante, a volte; è una cosa impossibile, poiché i nostri studenti partono alle 6 di mattina per arrivare a scuola in orario (quando potevano andarci). Anche in questo caso il problema ha riguardato ovviamente le risorse messe a bilancio nelle città; nelle Province prima di tutto e nelle Città metropolitane poi.

Cosa possiamo auspicare? Che ci siano un piano A, un piano B e un piano C; che ci sia quindi una pianificazione efficace, perché solo ed esclusivamente con una pianificazione rigorosa ed efficace potremo sostenere e ampliare i servizi.

Per quanto riguarda il trasporto locale dei cosiddetti pendolari, sa qual è la domanda che mi sento fare continuamente, Ministro? D'accordo, i treni regionali non possono essere aumentati, ma almeno aumentate i vagoni, fate almeno questo; e credo che sia una risposta da dare quanto prima a tutte quelle migliaia di persone che si muovono ogni giorno.

La ringrazio e conto molto sulla condivisione dei suoi dati e dei suoi documenti. Siamo tutti a disposizione per approfondire ogni situazione.

MONTEVECCHI (M5S). Ringrazio anch'io il signor Ministro per essere qui con noi oggi.

Sposo in pieno l'intervento testé fatto dalla collega Vanin – così taglio una parte del mio – e mi associo alle domande che giustamente ha aggiunto a quelle già fatte dai colleghi che l'hanno preceduta.

Vorrei richiamare però pochissimi punti sui quali ho bisogno di un chiarimento, perché non ho compreso alcuni passaggi nel corso della relazione. Prima di tutto, vorrei capire quando è stata fatta la ricognizione del trasporto privato, perché giustamente – sono d'accordo con lei – non tutti i mezzi sono adeguati a sopperire ad alcuni servizi. Immagino quindi sia stata fatta una ricognizione sui mezzi che il trasporto privato avrebbe potuto mettere a disposizione e sul loro impiego, perché appunto immagino che, senza questa ricognizione, sia forse anche difficile capire come intervenire. A me risultava, fino a pochi giorni fa, che ci fosse anche un impedimento dovuto a una norma contenuta nel codice stradale, ma leggendola ho capito che in realtà poi questo impedimento non vi era perché i Comuni avrebbero potuto comunque provvedere direttamente. Le chiedo quindi di chiarire questo punto, perché è stato oggetto di dibattito in questi ultimi giorni.

Vorrei anche capire, circa l'iniziativa dei *voucher* a carico dei Comuni per taxi e NCC, se è già stata avviata oppure quando è previsto l'avvio di questa iniziativa.

Per quanto concerne lo scaglionamento degli orari, signor Ministro, ho ricevuto alcune segnalazioni che giustamente richiamano l'attenzione sul fatto che, ad esempio, il trasporto scolastico extraurbano sottostà a dei *timetable*, a una programmazione oraria che va modificata a seconda delle necessità derivanti da uno scaglionamento. Vorrei capire dunque se, quando è stata messa sul piatto l'ipotesi dello scaglionamento degli orari, è anche stata fatta una ricognizione sulla possibilità di potenziare eventualmente alcune fasce di mobilità o di introdurre di nuove, connesse alla necessità degli studenti, che vivono in aree extraurbane, di potersi muovere con agio e di non trovarsi nella condizione di «pascolare» – mi si perdoni il termine – in attesa della partenza della corriera.

Visto che dobbiamo guardare al futuro, e siccome il Ministro ha anche aperto a questa prospettiva dicendo che si vogliono mettere in campo delle misure di potenziamento e di differenziazione oraria per permettere la riapertura delle scuole o comunque un ritorno alla presenza al 100 per cento, le chiedo se abbiamo un cronoprogramma di massima e un piano di monitoraggio. Ci stiamo preparando per il futuro?

Infine, visto che questo tema mi ha incuriosito, le chiedo se ci può fornire, anche con comodo via *e-mail*, i dati relativi ai Paesi in cui il carico del trasporto pubblico locale è rimasto al 100 per cento.

ALESSANDRINI (L-SP-PSd'Az). Signor Ministro, la ringrazio innanzitutto per la sua presenza. Non voglio tornare sul tema dei ritardi, di cui abbiamo già parlato.

I quindici minuti non creano difficoltà solo sulle Dolomiti ma anche nelle città, perché chi come me insegna, chi accompagna figli o nipoti e chi lavora in quegli orari sa quant'è difficile affrontare dei tragitti lungo i quali si incontrano ostacoli anche in una situazione di normalità, figuriamoci nella situazione attuale.

Vorrei sapere dunque se sono programmati dei fondi integrativi che possano permettere di organizzare doppi turni dei mezzi di trasporto, necessari per garantire una maggiore sicurezza durante il trasporto stesso. Del resto, si potrebbe anche pensare di mantenerli dopo l'emergenza, viste le problematiche che si vengono a creare – anche atti di bullismo – all'interno dei mezzi quando c'è un superaffollamento durante l'anno scolastico. A mio avviso questa è una proposta da prendere in considerazione.

È evidente che non c'è stato un lavoro programmato e sinergico con il Ministro dell'istruzione. Ritengo la DAD, in questo momento, un fallimento della mancata programmazione. Dobbiamo pensare infatti – com'è già stato detto da chi, come me, vive la scuola dall'interno – che insegnando non si mettono in campo solo le proprie capacità didattiche ma anche una sensibilità, che da questo punto di vista non ho trovato da parte del ministro Azzolina. Parlo anche da ex assessore all'istruzione: molto spesso, nell'immaginario del cittadino, le richieste e le domande vanno rivolte proprio a tale assessore, perché per istruzione si intende un grande contenitore.

Quindi vorrei sapere dal ministro De Micheli quante e quali segnalazioni le abbia fornito il Ministro dell'istruzione, che probabilmente sarà stato oberato più di lei dalle richieste dei singoli cittadini e forse anche dei Comuni o degli enti locali, che stanno vivendo queste problematiche.

PRESIDENTE. Desidero aggiungere soltanto un paio di domande, una delle quali non è ancora stata rivolta al Ministro, mentre l'altra ripete delle considerazioni che sono già state proposte, ma siccome ne porto un certo convincimento, voglio ribadire la domanda che è stata avanzata da entrambi i lati della Commissione.

In questa sede abbiamo discusso fin da agosto, *en passant*, del decreto ministeriale n. 39 del giugno scorso, che prevedeva fra l'altro il monitoraggio e il coordinamento, con riferimento a una complessa integrazione tra le necessità del sistema scolastico e l'ordinario funzionamento dei servizi di trasporto. Ciò era stato messo in evidenza perché già allora si parlava di distanziamento nell'apertura delle scuole e, a fronte di ciò, ho sempre considerato come fattore assolutamente consequenziale il fatto che dovesse esserci anche un distanziamento nelle partenze, soprattutto dei treni regionali. I treni regionali non hanno però subito nessuna forma di modifica nel loro assetto organizzativo. Il Ministro ha risposto dicendo che, da questo punto di vista, la competenza è regionale. Ha assolutamente ragione, ma sottolineo che, a fronte di una situazione di emergenza come quella conosciuta, nella quale è stato messo in evidenza di recente, da una parte dei membri del Comitato tecnico-scientifico e in ultimo anche dal presidente Conte nelle Aule parlamentari, che uno dei focolai – non sap-

priamo ancora se quello maggiore e più consistente – ha sicuramente preso vita nel campo dei trasporti, mi domando perché un'azione del genere non sia stata messa in campo al momento opportuno.

La domanda finale che intendo rivolgere è la seguente: c'è stata la disponibilità di Italo a rivedere una parte del servizio fornito in modo tale da mettersi a disposizione nel campo del sostegno trasportistico, anche a fini di un alleggerimento del peso sul trasporto scolastico, oppure no?

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio i componenti della Commissione anche per la qualità dell'approfondimento di molti dei loro interventi, che ho avuto piacere di ascoltare e a cui proverò a rispondere puntualmente.

Intanto sgombriamo il campo da alcune ambiguità: non risulta agli atti nessuno studio scientifico, né italiano né europeo né internazionale e nemmeno alcuna dichiarazione del presidente Conte, che individui nel trasporto il focolaio che ha diffuso l'epidemia. Non risulta agli atti e quindi chiederei di rimanere ai fatti. Risulta una giusta e comprensibile preoccupazione delle persone che prendono i mezzi pubblici, e delle famiglie che hanno figli che prendono i mezzi pubblici, rispetto alla decisione, presa in Conferenza unificata il 31 agosto, di ridurre il distanziamento per garantire nel TPL la quota della capienza all'80 per cento: se infatti si sposta la percentuale di riempimento dal 50 per cento, che corrisponde a un metro di distanza, all'80 per cento, ovviamente si riduce il distanziamento.

Questo tipo di previsione nasce da una richiesta delle Regioni Liguria, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Piemonte di arrivare al 100 per cento della capienza, ovvero di tornare a un trasporto pubblico locale riempito come prima del Covid, a fronte di una mediazione che è nata da due fattori, uno scientifico, ovvero il verbale del CTS del 26 agosto, e uno organizzativo, ovvero il calcolo dei flussi degli studenti che si sarebbero aggiunti ai flussi delle lavoratrici e dei lavoratori sul trasporto pubblico locale. Ebbene, quel tipo di linee guida evidentemente ha determinato preoccupazione; ma che ci sia un'analisi scientifica, fatta in questo o in un altro Paese a noi conosciuto, che legittima la dichiarazione secondo cui il più grande focolaio o il focolaio sono i trasporti, al Ministro qui presente risulta essere una dichiarazione che non ha né fondamento scientifico né alcun altro supporto di natura tecnica.

PRESIDENTE. È una dichiarazione che ha fatto lei, Ministro. Io ho detto uno dei focolai...

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nemmeno quello è supportato.

PRESIDENTE. ...come risulta da dichiarazioni che ho davanti a me, e che ho ascoltato di persona, fatte dal presidente Conte.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Io sto ai fatti, come sempre; non ho opinioni in merito.

PRESIDENTE. Vorrei chiarire: uno dei focolai, non il focolaio, come sta dicendo lei.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche rispetto a uno dei focolai – che forse è giustamente un’opinione che le persone hanno – ad oggi non c’è uno studio, né in Italia né nel mondo, che confermi questa tesi.

Anzi, come ho detto durante la relazione, sto per inviarvi i tre studi in mio possesso (me ne stanno mandando un altro di «Lancet», un’importante rivista sanitaria) che invece dimostrano che l’attività svolta dal Comitato tecnico-scientifico italiano per proteggere le persone che usufruiscono del trasporto pubblico locale, ovvero gli obblighi che vi ho descritto nella relazione e che ritrovate puntualmente indicati nelle linee guida, sono esattamente ciò che serve per garantire un effetto mitigato della vicinanza anche sui trasporti pubblici rispetto all’assunto scientifico che non esiste nessun luogo che ci possa impedire di contagiarsi: nessun luogo, nessuno; non esiste il rischio zero con il Covid. Esiste solo la possibilità di mettere in campo tutti gli strumenti conosciuti e utilizzabili, ossia comportamenti, modelli organizzativi, areazione, dispositivi di protezione individuale, tempi di permanenza; tutti questi sistemi combinati sono strumenti di mitigazione del rischio, che è esattamente l’attività che abbiamo fatto in tutti questi mesi per provare a consentire alle persone di vivere e di proteggersi e di non stare chiuse in casa come durante il *lockdown* di marzo e aprile.

Io non ho opinioni – ripeto – perché non sono uno scienziato; semplicemente studio quello che scrivono gli altri, le evidenze scientifiche degli altri; non mi permetto di giudicare il lavoro degli scienziati, ma solo di usare il loro lavoro per provare a essere utile.

Se questo è vero, accade che, a fronte di una richiesta di alcune Regioni di riempire il trasporto pubblico locale al 100 per cento, studiamo, con il CTS e anche con l’aiuto delle Regioni medesime, un intervento di mitigazione che tenga insieme i due aspetti.

Per quanto concerne la famosa programmazione dei flussi, che molti colleghi senatori hanno avuto la bontà di ricordare, cioè sapere quante persone si muovono e dove si muovono, anche le associazioni del trasporto pubblico locale permanentemente coinvolte nei tavoli di monitoraggio del Ministero hanno questi dati; anzi, con la loro attività quotidiana ce li confermano, perché noi partiamo dai dati dei flussi pre-Covid, quindi l’attività delle aziende ci dice se quei flussi sono confermati o meno.

Un altro aspetto sul quale bisogna sgombrare il campo da dubbi è che non sia esistita, da parte del ministro Azzolina o del Ministro che vi sta parlando, la disponibilità a lavorare insieme. Lavoriamo, infatti, sulla riapertura delle scuole da giugno e abbiamo chiesto ai nostri interlocutori regionali (il Ministro per la sua competenza, ovvero gli assessori alla scuola

e i provveditori regionali; io per la mia competenza, ovvero gli assessori ai trasporti delle Regioni) di attivare e di partecipare attivamente ai tavoli istituiti per la riapertura delle scuole in tutte le Regioni circa il flusso di informazioni scuola-trasporti e trasporti-scuola, ma anche lavoro-trasporti e lavoro-scuola. D'altra parte, la vita delle città è un tutt'uno: non esiste un compartimento stagno per cui uno è solo studente o solo lavoratore; si fa lo studente, poi si vive la vita della città, si va sui trasporti; oppure si lavora, poi si vive la vita della città. Siccome ne siamo consapevoli – sia io che il ministro Azzolina – abbiamo lavorato insieme su questo fronte, e insieme abbiamo immaginato che la capacità del trasporto delle Regioni dovesse essere in grado di aiutare la riapertura delle scuole, non di danneggiarla, cosa che è accaduta nei primi quattordici giorni di attività scolastica perché c'è stata una modulazione legata soprattutto agli orari provvisori degli accessi e delle uscite. Purtroppo questa situazione è venuta meno intorno agli inizi di ottobre; non ho una data precisa perché in ogni Regione ci sono state situazioni differenziate. In quei giorni, insieme al Ministro, abbiamo insistito con i nostri interlocutori regionali affinché si lavorasse senza coercizione da parte del Governo, cioè senza che fossi io o lei a dare indicazioni coercitive, ma che ogni territorio riuscisse a elaborare un sistema di orari che garantisse la possibilità delle persone di avere meno preoccupazione nel muoversi.

Personalmente non credo che la DAD al 100 o al 75 per cento nelle scuole superiori abbia come unica ragione la situazione dei trasporti. Credo che sia chiaro dopo l'audizione di oggi – e mi è apparso clamorosamente evidente dagli interventi che molte senatrici e senatori hanno fatto – che ci sono alcune Regioni che hanno avuto un tempismo nell'utilizzo di tutti gli strumenti a loro disposizione molto efficiente e altre che ne hanno avuto di meno. Questo è evidente, com'è altrettanto evidente che avere definito le linee guida in accordo con le Regioni il 26 agosto ha determinato la pubblicazione delle stesse linee guida il 7 settembre e conseguentemente la messa in disponibilità delle risorse l'11 settembre. Quindi le risorse, i 300 milioni, non sono di cassa. Nel verbale della Conferenza unificata del 31 agosto io sono stata chiarissima: non avevamo 300 milioni di cassa da mettere nelle disponibilità. Pertanto la norma prevista nel decreto-legge n. 111 parla di autorizzazione di spesa a valere sui 5,9 miliardi di euro già disponibili (in realtà sono gli ultimi soldi utilizzati). Cosa diciamo alle Regioni? Di usare 300 milioni della cassa già a disposizione perché il Governo avrebbe potuto dare la cassa solo a fine anno in quanto in quel momento, quando abbiamo fatto la delibera, non era possibile; si era chiusa la discussione sul decreto agosto, quindi non c'era più margine di cassa per poterli trasferire. Questo accordo è stato votato all'unanimità; lo sanno tutti come funziona.

Ho sentito giustamente ricordare dai senatori alcune esperienze da amministratori locali, che alcuni di voi hanno fatto, e sapete perfettamente cosa vuol dire un'autorizzazione di spesa che entra in vigore con un decreto: vuol dire che il giorno dopo, utilizzando la cassa del tuo ente, puoi tranquillamente spendere i soldi. A questo abbiamo affiancato anche



la possibilità delle misure più semplificate esistenti nel nostro ordinamento per fare le gare, ovvero l'articolo 1 del decreto-legge semplificazioni e il subaffidamento del decreto legislativo n. 50, che è il correttivo al codice degli appalti.

Infatti i Comuni e le Province titolari degli altri 150 milioni, che sono anche i titolari del trasporto scolastico dedicato scuolabus, hanno messo in campo queste misure per integrare le loro attività. Alcune Regioni l'hanno fatto, altre meno, e in alcuni casi c'è stata l'opinione che quest'integrazione forse non fosse nemmeno così necessaria: le ragioni per le quali questi strumenti non sono stati utilizzati non sono state mai esplicitate nei nostri monitoraggi.

L'altra questione importante emersa è il rapporto pubblico-privato: già con il decreto rilancio e poi con il decreto agosto, per un totale di 35 milioni con i due decreti, abbiamo risposto all'esigenza che le amministrazioni locali ci avevano rappresentato di poter utilizzare taxi e NCC per servizi specifici o di accompagnamento scolastico sanitario.

Vi faccio un esempio con riferimento al tema della disabilità: in alcuni casi, per garantire il distanziamento e la protezione per alcune tipologie di disabilità, c'è bisogno di un accompagnamento singolo; abbiamo quindi messo a disposizione questi 35 milioni, che adesso sono al Ministero dell'economia per il concerto, proprio per consentire ai Comuni di fare tali trasporti particolari specifici o per gli anziani che sono in una condizione peculiare o hanno bisogno di cure e altre situazioni di questo tipo. Abbiamo provato a immaginare già dal decreto rilancio l'integrazione tra l'esigenza pubblica (garantire un diritto) e la disponibilità privata (erogare un servizio, anche se erogato da parte di un soggetto privato che in quel momento esercita una funzione pubblica).

A maggior ragione abbiamo chiesto di implementare le Regioni con i servizi privati dei bus, bus turistici o bus che hanno altre caratteristiche di *layout*, per così dire. È del tutto evidente che in questa relazione vi ho detto una cosa per me fondamentale: ciò che accadrà nelle prossime ore – ovvero l'emanazione di un nuovo DPCM – visto che rallenterà la vita sociale del Paese e di molte Regioni, che sono più contagiate, costituirà un tempo nel quale le Regioni dovranno mettere in campo – se non l'hanno ancora fatto – tutti gli strumenti che hanno a disposizione da parte del Governo, o anche come Regioni, per implementare tutti i servizi. Dev'essere molto chiara una cosa: quando auspicabilmente si ritornerà alla didattica in presenza e riapriranno alcune attività al momento chiuse, 22 milioni di persone non si potranno portare in giro nemmeno se tutti i bus turistici disponibili oggi fossero messi a disposizione, se vogliamo garantire il 50 per cento della capienza, perché tecnicamente non è possibile.

Secondo me è possibile fare di più di oggi (cioè di più dei 2.000 che abbiamo monitorato), ma tecnicamente non è possibile raddoppiare tutto il sistema del trasporto pubblico locale. Non è possibile usare i treni di Italo per implementare quelli regionali perché non ci sono gli *slot* aggiuntivi di accesso alle stazioni, le linee sono già sature; e non è possibile aumentare il numero di vagoni, non solo perché in questo momento non ce ne sono,

ma perché le leggi della sicurezza ferroviaria impediscono per tipologia di motrice un numero di vagoni superiore a una certa cifra; esistono cioè limiti tecnici, come sulle metropolitane. Possiamo affiancare qualche bus nelle ore di punta alle tratte coperte dal trasporto ferroviario regionale, ma non possiamo far entrare in stazione un numero di treni maggiore, altrimenti si determinerebbe un problema d'insicurezza, in questo caso non di tipo sanitario ma sul fronte ferroviario.

Ora sono nelle condizioni pragmatiche di raccogliere con grande attenzione tutte le critiche che giustamente sono arrivate, anche rispetto ad alcune segnalazioni che ciascuno di voi e io abbiamo ricevuto; sono però nel dovere di dirvi di non aver alcun potere allo stato attuale, oltre a quello di stanziare risorse, fare linee guida sanitarie, monitoraggi e *moral suasion*, difendere i lavoratori del sistema del trasporto pubblico locale (che hanno subito anche aggressioni perché hanno richiesto di rispettare le linee guida che avevamo stabilito) e proteggerli con l'attuazione delle linee guida sulla sicurezza dei lavoratori nel trasporto. Questi sono i poteri del Ministro, che posso esercitare con tutta la determinazione che ho, ma oltre i quali non mi posso muovere.

Se in alcuni interventi, che ho ascoltato con grande attenzione, si reputa che il Governo debba avocare a sé su questo tema poteri maggiori, è una discussione che sono disponibile a fare, ma è del tutto evidente che le Regioni sono perfettamente in grado di adempiere a tale incarico. Temo che in realtà, in alcuni casi, sia accaduto che prima la richiesta del riempimento del 100 per cento e poi la definizione dell'80 per cento non siano state valutate, al di là degli aspetti sanitari che – lo ribadisco – sono quelli che ho detto all'inizio di questo mio secondo intervento, nell'impatto che avrebbero avuto su chi fisicamente deve vivere quell'esperienza di viaggio, riducendo il distanziamento da un metro a 50 o 40 centimetri. Temo che in alcuni casi i ritardi nell'implementazione delle linee siano figli del fatto che non si sia valutato fino in fondo quanto questo aspetto possa aver influito nel rapporto con le persone e con gli utenti del trasporto pubblico locale, siano essi ovviamente studenti piuttosto che lavoratori.

Credo di interpretare anche il pensiero del ministro Azzolina, che sa quanto per me sia importante la scuola (ho un figlio che va a scuola), nel dire che qui mi corre l'obbligo di rappresentarvi un fatto, con riferimento alle linee guida di questo Governo. Ho una nipote che purtroppo dovrà rinunciare per qualche tempo alla didattica in presenza perché fa le scuole superiori, quindi conosco bene il disagio e mi angoscia molto l'intervento della senatrice Granato, che ho molto apprezzato, la quale ci ha ricordato come l'attenzione alla scuola debba essere quotidiana perché, se si riduce questa attenzione, si amplia il rischio dell'abbandono scolastico, soprattutto nell'età successiva alla scuola dell'obbligo, cosa di cui mi faccio carico anche facendo il Ministro dei trasporti.

È del tutto evidente però che per portare in giro 22 milioni di persone tutti i giorni per lavoro, per studio o per motivi di commercio, se vogliamo garantire il distanziamento di un metro o anche di qualcosina in

meno, c'è bisogno, oltre che dell'implementazione del numero di mezzi, di un piano degli orari nelle città che riguarda la scuola (e con il ministro Azzolina lavoreremo anche adesso, anche se le regole dovessero essere diverse, perché prima o poi vi si tornerà) e le attività produttive. Sul trasporto pubblico locale tutti vanno insieme: non è come quello scolastico, che peraltro – come voi stessi oggi avete riconosciuto – è una modalità programmata dal Ministero ma realizzata dagli enti locali, che ha completamente funzionato. Quel servizio però è a domanda individuale: è la famiglia che chiama il Comune chiedendo, ad esempio per il figlio che deve andare a scuola in prima elementare, che sia accompagnato con lo scuolabus, con tutta una programmazione molto precisa.

I quindici minuti sono per il carico al 100 per cento, non all'80, al 60 o al 50 per cento, e riguardano solo la riduzione totale del distanziamento sociale; sono connesse queste due cose. I pilastri della protezione e della mitigazione in tutte le linee guida del nostro Paese – ma mi sono studiata anche quelle degli altri Paesi – sono sempre gli stessi. Quando parlo degli altri Paesi vi confermo che, a mia conoscenza, nessun Paese in Occidente ha ridotto la capienza del trasporto pubblico locale.

Le capienze poi si riducono se si fanno le chiusure, perché è del tutto evidente che, se si limita la vita delle persone, si dice loro che non possono andare a lavorare e si chiudono le fabbriche, automaticamente si crea anche una riduzione delle persone che si muovono con il trasporto pubblico locale. Noi dunque siamo gli unici ad averlo fatto perché siamo coloro che, in questi mesi, hanno teso a essere molto più severi nella gestione della pandemia, in moltissimi ambiti, non solo nel trasporto pubblico ma anche nella scuola: siamo stati molto più severi, molto più attenti, molto più profondi.

Penso allora che la collaborazione tra istituzioni rimanga il caposaldo fondamentale per affrontare questa pandemia, sia quando si deve chiudere, perché il numero dei contagiati mette a repentaglio e in crisi il sistema sanitario e ospedaliero, sia quando si può riaprire, perché le condizioni del contagio migliorano. Lo dico anche per le Regioni, con le quali ho avuto una collaborazione proficua e che mai nelle sedi ufficiali mi hanno rappresentato obiezioni, che invece poi sono emerse a livello di dichiarazioni giornalistiche o televisive. Ad esempio, non è mai stata rappresentata la difficoltà di utilizzo delle risorse nelle sedi ufficiali, dove peraltro erano presenti anche altri Ministri e non solo la sottoscritta.

Credo dunque che il rapporto con le Regioni sarà determinante per affrontare il tema del trasporto pubblico locale, perché hanno leve di programmazione fondamentali, oltre agli strumenti che sono stati dati loro dal Governo. Noi dobbiamo essere utili e di aiuto alle Regioni per risolvere i problemi. A volte si tratta di problemi presenti da un ventennio e che non nascono negli ultimi venti mesi o negli ultimi dieci mesi di pandemia, tant'è vero che prima della pandemia avevamo previsto 3 miliardi di euro per rafforzare il trasporto pubblico locale; quei 3 miliardi di euro li avevamo stanziati prima di febbraio, perché sappiamo che ci sono tante aree del Paese in cui il trasporto pubblico locale è ancora un sistema arretrato.

Quindi il punto di partenza è più faticoso e anche se si implementa, si stanziavano risorse, si mettono i bus, si provvede alla programmazione e si convocano tavoli sugli orari, in alcuni casi non si arriva lo stesso. Per questo bisogna avere la forza e anche l'umiltà di essere presi di mira, anche in nome e per conto di altri, e di continuare pervicacemente la collaborazione con le Regioni.

Occorre poi potenziare ancora di più la collaborazione con il Ministero dell'istruzione, che c'è sempre stata, perché discutiamo di questi temi dal mese di giugno. È del tutto evidente che le linee guida sulla sicurezza sanitaria sono quelle che determinano l'inizio del *timing* della programmazione. Senza linee guida, si sarebbe rimasti al 50 per cento della capienza, che per qualcuno di voi – o per tutti voi – può essere una buona o una cattiva soluzione, ma era una soluzione che non avrebbe consentito di portare a lavoro o a scuola 22 milioni di persone. C'erano le linee guida per il 50 per cento della capienza, ci sono state chieste linee guida per il 100 per cento, abbiamo avuto linee guida per il 75 per cento e abbiamo autorizzato l'80 per cento.

Il lavoro che ci aspetta in questo mese (e ringrazio moltissimo le senatrici che hanno guardato al futuro e ci auguriamo che le scelte che andremo a prendere nelle prossime ore aiuteranno la riduzione dei contagi), utilizzando gli strumenti e tutte le risorse che ci sono già (bisogna spenderli tutti i soldi per implementare il trasporto, tutti bisogna spenderli), ci deve portare a un miglioramento della situazione, perché quando riapriranno le scuole, i ristoranti e il resto, ovviamente il numero delle persone in movimento tornerà lo stesso, saranno sempre 22 milioni, e quindi dovremo essere in una condizione che rassicuri le persone. Abbiamo capito che il fatto che non ci siano evidenze scientifiche sul trasporto pubblico locale è insufficiente per rassicurare le persone e – ho capito – anche per rassicurare il Presidente della Commissione. Dico semplicemente che sul piano scientifico non è certificato, ma comprendo quella preoccupazione; anzi, non basta che il Ministro la comprenda ma se ne deve anche far carico, insistendo ancora di più, per quel che riguarda le mie competenze e i poteri del Ministero nei confronti dei soggetti che hanno titolo, affinché il *mix* costituito dai tre pilastri (rispetto delle linee guida sanitarie e controlli, implementazione del numero dei mezzi, modificazione degli orari delle città) possa essere realizzato di più e meglio nei mesi che arriveranno, nei quali speriamo che anche le scuole superiori possano tornare in presenza, soprattutto per i nostri ragazzi.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro De Micheli per essere intervenuto e anche per le risposte che ha fornito.

Dichiaro conclusa l'audizione.

*I lavori terminano alle ore 15,50.*