

Camera dei Deputati

**Legislatura 19**  
**ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00111**  
presentata da **CASU ANDREA** il **31/05/2023** nella seduta numero **112**

Stato iter : **IN CORSO**

Atti abbinati :

Atto **7/00138** abbinato in data **13/09/2023**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
MORASSUT ROBERTO	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	31/05/2023
BARBAGALLO ANTHONY EMANUELE	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	31/05/2023
BAKKALI OUIDAD	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	31/05/2023
GHIO VALENTINA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	31/05/2023

Assegnato alla commissione :

**IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
<b>ILLUSTRAZIONE</b>		
CASU ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA	13/09/2023
<b>INTERVENTO PARLAMENTARE</b>		
SILVESTRI FRANCESCO	MOVIMENTO 5 STELLE	13/09/2023
GHIRRA FRANCESCA	ALLEANZA VERDI E SINISTRA	13/09/2023

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

ATTO MODIFICATO IL 02/08/2023

DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 13/09/2023

DISCUSSIONE IL 13/09/2023

RINVIO AD ALTRA SEDUTA IL 13/09/2023

**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Risoluzione in commissione 7-00111**

presentato da

**CASU Andrea**

testo presentato

**Mercoledì 31 maggio 2023**

modificato

**Mercoledì 2 agosto 2023, seduta n. 152**

**La IX Commissione,**

premessi che:

il trasporto pubblico locale rappresenta un settore chiave per la transizione ecologica, per la decarbonizzazione, per la inclusione sociale e per migliorare qualità e sostenibilità della vita nelle città e nelle grandi aree metropolitane e svolge un ruolo fondamentale per la realizzazione di una vera mobilità sostenibile, connessa ad un'offerta di trasporto alternativo a quello privato, che può contribuire alla realizzazione di una transizione ecologica «giusta» per i cittadini, migliorando nello stesso tempo anche la qualità della vita delle persone nelle città, caratterizzandosi come «driver di sostenibilità» sia in relazione alla riduzione delle emissioni inquinanti prodotte, sia a quelle risparmiate riducendo l'utilizzo del veicolo privato. Per questo è fondamentale favorire lo shift modale da trasporto privato a collettivo, rendendolo il quest'ultimo attrattivo tramite la quantità e la qualità dei servizi offerti;

come sottolineato dalla Commissione europea nell'ambito delle raccomandazioni connesse alla realizzazione dell'European Green Deal e relative agli investimenti nel settore del trasporto, la crisi socio-economica derivante dalla pandemia «comporta il rischio di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del Paese, esacerbando le tendenze divergenti tra le regioni meno sviluppate e quelle più sviluppate, tra le periferie sociali e il resto delle aree urbane, nonché tra alcune zone urbane e zone rurali», richiedendo politiche mirate ad evitare questo rischio;

la debolezza del sistema del trasporto pubblico locale in Italia va, quindi; ad acuire ancora di più i forti divari territoriali esistenti, che travalicano l'usuale differenza tra Nord e Sud e si collocano anche tra aree urbane ed aree interne e rurali e rappresentando un forte ostacolo alla convergenza economica;

appare ormai indifferibile mettere al centro del dibattito nazionale la trasformazione e l'incremento delle risorse finanziarie destinate al trasporto pubblico locale del fondo Tpl in una misura che tenga conto delle esigenze, dei problemi quotidiani e del ruolo delle città metropolitane e delle grandi aree urbane in un contesto, per altro, in forte cambiamento, orientato alla digitalizzazione ed alla sostenibilità ambientale;

le risorse per il trasporto pubblico locale, oltre che incrementate, vanno usate nella maniera più efficace ed efficiente e questo obiettivo può essere raggiunto con l'utilizzo delle nuove tecnologie e la sperimentazione dell'intelligenza artificiale, per l'analisi e l'elaborazione dei dati e dei flussi;

relativamente alle risorse attualmente a disposizione, dal 2018 il fondo Tpl è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha modificato sia il criterio di finanziamento del fondo stesso, sia i criteri per il riparto, ed ha fissato per legge la consistenza del fondo stesso, disancorandola dal meccanismo precedente legato al gettito delle accise su benzina e gasolio riscosse nella regione per evitare possibili oscillazioni;

tale soluzione appare oggi frutto di un paradigma superato: i contesti socioeconomici sono totalmente mutati a causa della pandemia, dell'incremento dei prezzi delle materie prime e della guerra in corso. Non tenere conto di questo cambiamento anche nell'individuazione delle risorse necessarie nel fondo Tpl non consente agli enti locali ed alle città di rispondere alle sfide poste dall'emergenza climatica, dal new green deal e dalle nuove esigenze dei cittadini;

è necessario superare l'attuale modello che prevede lo stanziamento del fondo Tpl, la cui consistenza è di circa cinque miliardi di euro, distribuito annualmente alle regioni e province autonome sulla base di un criterio «storico». Solo così sarà possibile consolidare nel tempo un servizio di qualità e solo attraverso tale via il regolatore pubblica potrà efficacemente individuare gli strumenti ritenuti più idonei attraverso cui gestire i servizi di Tpl. Inoltre, solo con la prospettiva di risorse certe sarà possibile attrarre ulteriori capitali pubblici e privati al servizio del trasporto;

i dati e le stime sottolineano come i numeri nel settore del turismo in Italia, e in particolare nelle grandi città, stiano superando i livelli pre-pandemia. Già per i primi quattro mesi del 2023, infatti, Istat ed Eurostat evidenziano che nel nostro Paese ben 12,7 milioni sono stati i turisti che hanno pernottato in Italia almeno una notte, mentre la nota previsionale «Tourism Forecast Summer 2023» dell'Istituto Demoskopika pubblicata ad inizio estate stima un incremento dei flussi turistici in Italia: oltre 68 milioni di arrivi e quasi 267 milioni di presenze, con una crescita rispettivamente pari al 4,3 per cento e al 3,2 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, segnato da poco più di 65,2 milioni di arrivi e oltre 258 milioni di pernottamenti. La stessa nota previsionale citata stima che il periodo giugno-settembre del 2023 si caratterizzerà per il maggior numero di arrivi sia rispetto al periodo pre-pandemico del 2019 (+3,7 per cento di arrivi e +2,6 per cento di presenze) e sia, addirittura, dal 2000 (+71,9 per cento di arrivi e +26,2 per cento di presenze);

questi dati mettono in evidenza l'assoluta necessità di adeguare l'offerta di servizio pubblico a nuove esigenze superando il criterio meramente storico per garantire in maniera efficace ed efficiente il diritto alla mobilità di cittadini e turisti, in particolare nelle zone più periferiche delle città;

in questo nuovo scenario la grave sofferenza che si sta registrando nell'ambito del Tpl non di linea è solo la punta dell'iceberg di una situazione ormai insostenibile che non può essere scaricata esclusivamente su un singolo settore ma deve essere affrontata nella sua interezza attraverso risposte immediate e risorse adeguate a rafforzare a ogni livello il servizio pubblico, sia di linea che non di linea, offrendo alle amministrazioni locali nuovi strumenti normativi che consentano di monitorare i dati reali e programmare il servizio non di linea intervenendo tempestivamente sui picchi di domanda e sulle azioni necessarie al potenziamento dell'offerta tenendo conto delle specificità e delle esigenze di ciascuna città;

l'insufficienza dei trasferimenti si è, di fatto, tradotta negli anni in una affannosa copertura delle spese correnti legate alla gestione dei contratti di servizio, a scapito degli investimenti, ossia a scapito del perseguimento di standard quantitativi e qualitativi del servizio di Tpl in linea con le esigenze della mobilità urbana e di chi la deve usare per studio, lavoro o tempo libero;

ad esempio, Roma Capitale ha bisogno, per poter chiudere il nuovo contratto, di servizio di circa cento milioni di euro aggiuntivi. In caso contrario è evidente che non sarà possibile evitare un

intervento sugli utenti, creando le condizioni per aggravare la situazione di pesante inflazione che pesa sulle famiglie;

lo Stato non finanzia direttamente il trasporto pubblico locale di Roma Capitale (eccetto le ferrovie concesse) con lo strumento del fondo. Gli unici trasferimenti oggi esistenti, pari a 240 milioni di euro annui, vengono assunti a carico del bilancio regionale e sono un volume di risorse assolutamente insufficienti e peraltro prive di certezza nel tempo;

quindi, ad oggi, le risorse poste a carico dello Stato, con vincolo di destinazione e trasferite sul bilancio di Roma Capitale per garantire le coperture di parte corrente (copertura dei costi di esercizio), necessarie per i contratti di servizio in essere, compreso l'appalto per i servizi di superficie periferici, sono pari a zero;

la quota del fondo Tpl attribuita al Lazio è pari a circa l'11,6 per cento, circa 570 milioni, e queste risorse sono storicamente allocate dalla regione Lazio alla copertura dei servizi di interesse regionale (Cotral, Trenitalia e ATAC-Ferrovie concesse), di cui l'ente risponde come committente, e dei servizi dei comuni diversi da Roma;

nello specifico, come sopra ricordato, Roma Capitale riceve 240 milioni dalla regione Lazio in ripartizione del fondo Tpl 190 milioni, a cui si aggiungono 50 milioni derivanti dall'extra gettito sanitario. In sostanza ogni cittadino romano riceve pro capite solo 85,71 euro l'anno per il funzionamento dei trasporti;

le regioni Lazio e Lombardia sono le uniche che intervengono col loro bilancio per più del 50 per cento ad integrazione del fondo Tpl nazionale, e questo certamente anche per la presenza di due importanti aree metropolitane quali Roma e Milano;

in termini numerici, nel sistema dei trasporti, Atac da sola rappresenta il 16 per cento della media nazionale per numero di passeggeri trasportati ante-Covid e il 7 per cento dell'offerta nazionale in termini di produzione chilometrica. Quindi in relazione ai volumi produttivi in termini di chilometri percorsi sarebbe lecito attendersi la destinazione a Roma Capitale di una pari quota di risorse del fondo Tpl, ossia circa 350 milioni annui. Il trasferimento atteso salirebbe a circa 800 milioni ove si volessero parametrare le quote di destinazione del fondo ai volumi dei passeggeri trasportati;

dall'inizio della legislatura in corso il gruppo del Partito Democratico in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni sta chiedendo una indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale per analizzare e comprendere le problematiche del settore, anche in riferimento alle singole realtà locali, con particolare riferimento a quelle relative alle grandi metropoli del nostro Paese;

l'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022) ha previsto per Venezia un'eccezione rispetto ai criteri di ripartizione ex lege per lo svolgimento del trasporto pubblico locale acquatico, in relazione all'assoluta specificità in termini di costi e modalità di svolgimento del medesimo servizio;

tale precedente rende quindi possibile un analogo intervento per Roma Capitale in considerazione della specificità del suo ruolo di metropoli europea e Capitale d'Italia, che ospita quotidianamente in media cinque manifestazioni, ben 1.750 ogni anno, e che si prepara ad ospitare il Giubileo del 2025, impegna il Governo:

ad intraprendere tutte le iniziative di competenza necessarie volte ad aumentare lo stanziamento del fondo nazionale trasporti in modo da poter provvedere ad una rimodulazione dei criteri di definizione dei costi standard e degli adeguati livelli di servizio che tengano conto delle difficoltà oggettive del trasporto pubblico locale;

ad adottare le iniziative di competenza volte a superare l'attuale modello che prevede lo stanziamento del fondo Tpl distribuito annualmente alle regioni e province autonome sulla base di un criterio «storico», al fine di consolidare nel tempo un servizio di qualità e di individuare gli strumenti più idonei attraverso i quali gestire i servizi di Tpl, anche attraverso l'attrazione di ulteriori capitali pubblici e privati;

ad adottare iniziative di competenza volte ad individuare, con urgenza, una soluzione contingente per Roma Capitale che consenta di attribuire una cifra aggiuntiva al riparto già stabilito, in modo che si possa destinare una cifra maggiore di quella attualmente prevista, analogamente a quanto fatto per la città di Venezia ed in considerazione del ruolo e delle esigenze esposte in premessa che la città di Roma vive quotidianamente.

(7-00111) «Casu, Morassut, Barbagallo, Bakkali, Ghio».