



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 65

7^a COMMISSIONE PERMANENTE (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI SULLE INIZIATIVE
DI SUA COMPETENZA IN VISTA DELL'AVVIO DEL
PROSSIMO ANNO SCOLASTICO

253^a seduta (antimeridiana): giovedì 5 agosto 2021

Presidenza del presidente NENCINI

I N D I C E**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulle iniziative di sua competenza in vista dell'avvio del prossimo anno scolastico**

PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 9 e <i>passim</i>
GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	3, 9
SAPONARA (<i>L-SP-PSd'Az</i>)	8

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-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-l'Alternativa c'è-Lista del Popolo per la Costituzione: Misto-l'A.c'è-LPC; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-Movimento associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.

Interviene, in videoconferenza, il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Giovannini.

I lavori hanno inizio alle ore 8,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulle iniziative di sua competenza in vista dell'avvio del prossimo anno scolastico

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulle iniziative di sua competenza in vista dell'avvio del prossimo anno scolastico.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, per la procedura informativa odierna sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo nonché la trasmissione sul canale satellitare e sulla web-TV e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il Resoconto stenografico.

Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità e gli cedo subito la parola.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, onorevoli senatori, con l'avvio del Governo Draghi il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha iniziato una serie di riflessioni e azioni riguardanti il settore dei trasporti, in vista della ripresa delle attività scolastiche, nel periodo maggio-giugno 2021 e poi dopo la pausa estiva.

A tale proposito va ricordato che, secondo l'ordinamento vigente, la gestione del trasporto pubblico locale (TPL) è di esclusiva competenza delle Regioni. Poiché il TPL è il presupposto per l'esercizio di molti diritti e il perseguimento di molti interessi pubblici, è naturale che adesso si interessino le amministrazioni statali. In particolare, secondo il decreto legislativo n. 50 del 2017, lo Stato provvede al finanziamento del TPL, mentre alle Regioni spettano la pianificazione e la programmazione dei servizi e agli enti locali è affidata la gestione degli stessi, compreso l'affidamento del servizio agli operatori.

Inoltre, si ricorda che con le linee guida di cui all'Allegato 15 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (DPCM) del 6 settembre 2020 è stato previsto per il TPL un coefficiente di riempimento dell'80 per cento. Con il successivo DPCM del 3 novembre 2020, però, la percen-

tuale è stata abbassata al 50 per cento su tutto il territorio nazionale. Ad oggi, con il passaggio delle Regioni in zona bianca, sono tornate a essere operative le linee guida originarie, che per il TPL prevedono una capacità di riempimento dell'80 per cento.

Vediamo adesso le azioni avviate dal Ministero negli ultimi mesi. In primo luogo, guardiamo ai fondi: nel biennio 2020-2021 sono stati stanziati 2,7 miliardi di euro, finalizzati alla copertura dei mancati ricavi dovuti all'emergenza sanitaria e alla erogazione di servizi aggiuntivi da parte degli enti territoriali responsabili per il TPL. Segnalo che, in aggiunta a quanto fin qui erogato, nella seconda parte del 2021 per le Regioni e le Province autonome saranno ripartiti 618 milioni di euro per finanziare i servizi aggiuntivi – una cifra straordinariamente ampia anche rispetto all'anno scorso – e 800 milioni di euro per compensare i minori ricavi. Riteniamo che tali stanziamenti, coerenti con il dettato costituzionale, appaiano pienamente adeguati a sostenere un aumento consistente dell'offerta del TPL per l'intero anno in corso.

In particolare, per ciò che riguarda i servizi aggiuntivi, sono stati finanziati complessivamente 903 milioni di euro; per i servizi aggiuntivi svolti nel 2020 sono stati erogati 63 milioni di euro, a copertura dei maggiori servizi programmati entro il 31 dicembre 2020; per l'esercizio 2021 sono stati stanziati complessivamente, solo per servizi aggiuntivi, 840 milioni di euro, di cui 195 milioni sono stati erogati a titolo di anticipazione per i servizi aggiuntivi erogati fino al 30 giugno 2021, 27 milioni sono in corso di erogazione a saldo e complessivamente – come dicevo prima – ci sono 618 milioni di euro – 168 come anticipazione e poi 450 a saldo – per i servizi da svolgere entro il 31 dicembre 2021. L'istruttoria relativa è prevista concludersi entro il 30 settembre 2021 e proprio ieri la Conferenza Stato-Regioni ha approvato il piano di riparto.

Il secondo punto che vorrei trattare riguarda la programmazione dell'offerta di trasporto. In base ai dati ricevuti dalle Regioni nei mesi scorsi, l'offerta di trasporto pubblico è stata già fortemente incrementata. Se andiamo a guardare in particolare l'indicatore vetture-km, possiamo vedere che, in termini percentuali, i servizi aggiuntivi hanno determinato un aumento medio giornaliero del 4,2 per cento dell'offerta di trasporto. Tenuto conto però del fatto che l'aumento dell'offerta dei servizi è concentrato negli orari di maggiore riempimento, ossia negli orari di punta, è evidente che in tale fascia oraria l'incremento è molto superiore. Ad esempio, Trenitalia segnala un aumento dei servizi negli orari di punta superiore al 10 per cento. Ebbene, ipotizzando che l'aumento dell'offerta si sia concentrato nelle fasce orarie 7-10 e 17-20, in dette fasce si può stimare un aumento dei servizi compreso tra il 15 e il 20 per cento nella media nazionale. Si tratta quindi di un aumento molto consistente, a fronte di risorse che – lo ricordo – sono state inferiori a quelle previste per la seconda metà dell'anno. Quindi, se questa è stata la percentuale di incremento finora realizzata, è presumibile che, sulla base delle decisioni che prenderanno le Regioni e le Province autonome, l'aumento dei servizi aggiuntivi nelle ore di punta possa essere anche superiore. Per questo abbiamo chiesto alle

Regioni e alle Province autonome di inviarcì prima possibile i loro piani, in modo da poterli verificare.

Fin dall'insediamento del Governo, in ogni caso, il tema della programmazione dell'offerta dei servizi di trasporto è stato al centro di un dialogo continuo con gli operatori del settore e con i rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni. A tale proposito possiamo distinguere due fasi.

La prima fase riguarda il periodo febbraio-marzo, nel quale ci si è concentrati sulle riaperture delle scuole nel mese di maggio, al fine di potenziare i servizi sia ferroviari che di TPL. A seguito delle interlocuzioni avute, è stato istituito presso il Ministero dell'interno un monitoraggio centralizzato delle attività dei tavoli prefettizi, i quali, ormai dalla fine dell'anno scorso, guidano la riflessione a livello di Provincia, proprio per programmare l'offerta di trasporto pubblico locale e l'apertura differenziata delle scuole, ma anche dei servizi commerciali.

Le azioni avviate dal Ministero – tra queste ricordo la sperimentazione sui treni Frecciarossa Covid *free*, mentre Italo ha installato i filtri HEPA sui propri treni e abbiamo poi sostenuto la sperimentazione di Trenitalia per i filtri al grafene da inserire nei treni *intercity* – hanno determinato un effetto positivo. L'opinione pubblica, infatti, non ha percepito criticità generalizzate nei mesi di maggio e giugno. E la fase di rientro a scuola degli studenti nel mese di maggio è stata gestita in modo adeguato, anche perché, grazie alla favorevole evoluzione del quadro pandemico, il coefficiente di riempimento per il trasporto urbano è stato elevato dal 50 all'80 per cento, in presenza di un ampio ricorso allo *smart working* nelle imprese e nelle pubbliche amministrazioni.

La seconda fase di lavoro è iniziata ad aprile ed è ancora in corso.

Nelle riunioni del 16 aprile e del 25 maggio con gli enti territoriali sono stati individuati gli elementi chiave da chiarire per consentire un'adeguata programmazione nei mesi autunnali. In particolare: è stata acquisita l'opinione del Comitato tecnico-scientifico su una serie di tematiche relative ai trasporti, in particolare per ciò che concerne i coefficienti di riempimento; è stato potenziato il ruolo dei tavoli prefettizi; è stato definito il ruolo del *mobility manager* per regolare in modo migliore l'organizzazione dei tempi di spostamento dei lavoratori e dei cittadini; è stato potenziato il monitoraggio dei servizi aggiuntivi tramite l'Osservatorio sulle politiche del TPL, i cui dati possono essere anche utilizzati a supporto dei tavoli prefettizi.

In conclusione, per questa fase, ricordo che l'11 giugno ho incontrato il Comitato tecnico-scientifico (CTS), al quale ho elencato una serie di quesiti. Il 21 luglio il CTS ha trasmesso la nota con le risposte, che è alla base dei lavori di queste settimane e anche delle decisioni da assumere nel corso della giornata odierna sulle questioni riguardanti non il TPL, ma i trasporti a lunga percorrenza. Il 12 maggio è stato predisposto con il Ministero della transizione ecologica (MITE) il decreto attuativo del decreto-legge n. 34 del 2020, relativo all'istituzione della figura del *mobility manager*. Sono state inoltre avviate delle interlocuzioni con le società

del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale. È proseguita la collaborazione con l'Istituto italiano di tecnologia e l'INAIL per la sperimentazione relativa alle separazioni rimovibili tra i sedili per i treni regionali e interregionali e anche per gli autobus. È stata sottoposta al CTS la richiesta di Trenitalia per valutare l'uso dei filtri al grafene.

Infine, il 31 maggio il Ministero ha sottoposto al CTS una richiesta finalizzata ad aumentare, in presenza di determinate condizioni, il coefficiente di riempimento dei trasporti marittimi verso le isole minori, che fanno parte del TPL. In data 4 giugno 2021, il CTS ha espresso il proprio parere favorevole, e ciò ha consentito alle società che erogano servizi di aumentare dal 50 all'80 per cento la capacità di trasporto delle navi e degli aliscafi utilizzati per questo tipo di trasporto.

Abbiamo parlato del finanziamento e dell'offerta: ora passiamo a parlare della programmazione della domanda di trasporto. Il Governo, parallelamente a quanto descritto, ha avviato una serie di iniziative per modulare differentemente la domanda di TPL da parte delle diverse categorie di utenti. Sottolineo che parliamo non solo della scuola, ma di tutte le categorie di utenti e, in particolare, dei lavoratori delle imprese e delle pubbliche amministrazioni.

Ho ricordato già l'attività dei tavoli prefettizi, ma più di recente – come ho prima detto – è stata data attuazione al decreto-legge n. 34 del 2020, attraverso l'emanazione del decreto del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che impone l'istituzione della figura del *mobility manager* alle amministrazioni pubbliche e alle imprese con più di 100 addetti (non più, quindi, 300 addetti), operanti nei Comuni con più di 50.000 abitanti. Il decreto chiarisce il ruolo del *mobility manager* aziendale e rafforza la figura di quello d'area, tra l'altro per elaborare i dati utili anche per le scuole.

In attuazione del decreto sono state predisposte le linee guida che i *mobility manager* aziendali e d'area dovranno seguire. Le linee guida sono state pubblicate ieri. Si tenga presente che, da una prima valutazione, dovrebbero essere oltre 6.000 le unità locali di imprese soggette all'obbligo di istituzione del *mobility manager* e all'applicazione delle linee-guida.

Sul piano finanziario, il decreto-legge n. 73 del 2021 ha assegnato 50 milioni di euro per favorire la rimodulazione della domanda di TPL. I fondi sono destinati alle imprese e alle pubbliche amministrazioni che adotteranno entro il 31 agosto i piani di spostamento casa-lavoro: l'erogazione dei fondi avviene attraverso il Comune e una quota del 3 per cento del fondo è destinata all'ANCI, per misure di supporto tecnico-specialistico ai Comuni destinatari delle risorse. L'80 per cento dei fondi andrà ai Comuni con più di 100.000 abitanti e il restante 20 per cento a quelli con una popolazione compresa tra 50.000 e 100.000 abitanti. Il 20 per cento dei fondi a titolo di anticipazione è in fase di ripartizione.

Parallelamente, i tavoli prefettizi sono stati riattivati, con il mandato specifico di lavorare in vista della ripresa dell'anno scolastico.

Infine – questa è una novità che mi sento di anticipare alla Commissione – per comprendere meglio le tendenze prevedibili della domanda di TPL alla ripresa di settembre, il Ministero ha chiesto all’Istat di condurre un’apposita indagine nell’ambito delle famiglie italiane, nella quale sono stati analizzati i comportamenti attesi da parte delle diverse categorie, in relazione alla pandemia. Con riferimento all’analisi della frequenza settimanale degli spostamenti, si registra una diminuzione di circa 10 punti percentuali degli occupati che si recheranno sul posto di lavoro almeno cinque giorni a settimana. Contestualmente, la frequenza di chi si recherà al lavoro per meno di cinque giorni passa dall’8,9 per cento al 16,6 per cento. Inoltre, la percentuale di occupati che prevede assenza di spostamenti per motivi di lavoro, e cioè sostanzialmente *smart working* integrale, ovvero una minore frequenza su base mensile, passa dal 5,5 per cento al 9,1 per cento. Circa la metà di chi prefigura una minore frequenza di lavoro in presenza attribuisce la causa della riduzione agli effetti indotti dalla pandemia da Covid-19.

Cito infine un dato molto importante: per quanto riguarda la scelta dei mezzi di trasporto per recarsi sul posto di lavoro, per il totale degli intervistati – occupati e studenti maggiorenni – si registra un calo atteso nell’utilizzo dei mezzi pubblici pari a circa il 20 per cento. Con riferimento ai soli occupati, il calo atteso è pari al 29 per cento. Sulla base delle azioni intraprese e delle analisi svolte dall’Istat, è presumibile un minor ricorso ai mezzi pubblici, nei prossimi mesi rispetto al periodo precedente la pandemia, in misura abbastanza consistente.

Per concludere, signor Presidente, vorrei sottolineare che il Governo e in particolare il mio Ministero hanno preso, negli ultimi mesi, decisioni estremamente rilevanti sui piani finanziario e organizzativo per preparare il piano trasporti in previsione delle riaperture. Il piano trasporti, proprio grazie ai maggiori finanziamenti e a una diversa programmazione della domanda di trasporto, sia nelle scuole che nelle pubbliche amministrazioni e nelle imprese private, può e deve essere utilizzato dalle Regioni e dalle Province autonome per programmare l’offerta di trasporti. Naturalmente abbiamo un rapporto costante con tali soggetti, anche per rivedere le linee guida alla luce dei nuovi pareri del CTS, il quale ha confermato, presumibilmente, in funzione dell’attuale situazione pandemica, un tasso di copertura dei posti pari all’80 per cento.

Quindi, combinando la riduzione della domanda attesa e la maggiore offerta di trasporto, che – come ho detto prima – è quantificabile in un aumento di circa il 15-20 per cento nelle ore di punta, credo che le Regioni abbiano tutti gli strumenti a disposizione per fare le loro programmazioni; programmazioni che come Ministero stiamo attendendo, proprio per valutarle e prendere eventualmente delle decisioni per interventi aggiuntivi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua relazione puntuale.

Prima di dare la parola ai colleghi che intendono intervenire, ho un paio di questioni da sottoporre rapidamente alla sua attenzione, la prima

delle quali si intreccia alla seconda e riguarda ciò che chi le parla e la Commissione che presiedo conoscono in merito all'apertura dell'anno scolastico, vista dal punto di vista del Ministero dell'istruzione.

Sappiamo che esiste – e probabilmente andrà oggi all'esame del Consiglio dei ministri – un piano che riguarda la riapertura dell'anno scolastico 2021-2022. Da quello che leggiamo, un ruolo centrale lo avrebbero i tavoli – a cui lei ha fatto cenno – coordinati dai prefetti, che vedranno seduti al fianco delle autorità prefettizie e locali vari soggetti la cui attività inerisce al campo scolastico.

Uno dei punti di cui abbiamo contezza, ripeto, riguarda la relazione tra il potenziamento del servizio pubblico di trasporto, e quindi la parte logistica e di mobilità, e la probabile apertura distanziata dei plessi scolastici, per cui ad esempio mio figlio entra a scuola alle 8, suo figlio alle 8,30, il figlio di un nostro amico alle 9, e via dicendo.

Per le notizie che abbiamo a disposizione, proprio mentre all'interno delle scuole comincia l'attività preparatoria e organizzativa per riaprire intorno alla metà del mese di settembre – quindi fra poco più di un mese – non ci si sta ancora relazionando con i tavoli prefettizi. Si palesa quindi il rischio di una discrasia o dicotomia che possa essere in qualche modo lesiva di una riapertura pienamente in presenza dell'anno scolastico.

La seconda questione è correlata alla prima. Visto che, rispetto al 2019, una piccola parte di turisti stranieri ricomincia ad affluire all'interno dei confini nazionali, soprattutto nelle grandi città cominciamo ad avere qualche piccolo segno di discrete forme di affollamento sugli autobus, tra l'altro in assenza totale o quasi di vigilanza. Lei ha citato i dati di uno studio dell'Istat secondo cui si prevede che sarà minore il numero degli italiani che utilizzerà gli autobus in vista della riapertura dell'anno scolastico o comunque dell'autunno. Forse la ragione di un tale calo potrebbe essere proprio una minore sicurezza all'interno degli autobus. Non so se sia proprio questa la ragione, non conosco con esattezza il vero motivo, ma è presumibile che sia quello.

Quindi, uno dei temi da affrontare dovrebbe essere quello che ho appena ricordato, perché l'affollamento già esiste, i controlli non vengono effettuati e, con l'apertura dell'anno scolastico, non c'è alcun dubbio che l'affollamento dei mesi di luglio e agosto è destinato sicuramente a ripresentarsi.

SAPONARA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro per la sua relazione, che chiaramente ha trattato non solo il trasporto scolastico, ma il trasporto in generale.

Per quanto riguarda il trasporto scolastico auspico quello che ha appena detto il Presidente, ovvero che il confronto tra le istituzioni scolastiche e le istituzioni prefettizie avvenga al più presto, proprio per evitare che, come lo scorso anno, si verifichi alla riapertura delle scuole un intoppo che vada poi a incidere su determinate decisioni e possa obbligare di nuovo alla didattica a distanza. Auspico dunque che le Regioni possano predisporre dei piani, dei quali saremmo felici di prendere conoscenza.

Detto questo, voglio rivolgere una domanda secca al Ministro: visti i notevoli fondi che il Ministero ha stanziato per i trasporti, le chiedo se i trasporti hanno inciso sulla diffusione del virus e, se questo è avvenuto, in quale misura.

PRESIDENTE. Non essendoci altri interventi, cedo subito la parola al signor Ministro per la replica.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Comincio rispondendo all'ultima domanda della senatrice Saponara.

Gli studi disponibili a livello internazionale – al momento non abbiamo studi nazionali – sembrano indicare un'incidenza molto limitata. La ragione è abbastanza intuitiva ed è legata alla durata di permanenza in particolare sugli autobus urbani, che sono quelli caratterizzati da maggiore capienza. Non a caso il CTS, nelle sue linee guida e nelle risposte ai nostri quesiti, ha indicato che per gli scuolabus – ad esempio – la percentuale può anche essere del 100 per cento, ma limitatamente al momento in cui il mezzo viaggia a piena capienza, e il periodo di piena capienza non può superare i quindici minuti. Questo per dire che le situazioni sono estremamente variegate, ma gli studi internazionali mostrano un limitato impatto, al punto tale che abbiamo guardato i comportamenti di Francia, Germania, Spagna e di altri Paesi, che per ora si sono limitati a delle raccomandazioni per il TPL.

Naturalmente il punto che ha posto il Presidente, quello dei controlli, va rafforzato. Non a caso abbiamo previsto, con il decreto-legge n. 73 del 2021, un aumento delle risorse anche per la sanificazione dei mezzi pubblici, che dovrebbe essere effettuata non soltanto all'inizio o alla fine della giornata, ma durante la giornata stessa. Alcune aziende di TPL già lo fanno e questa pratica va generalizzata: per questo abbiamo previsto fondi aggiuntivi. Naturalmente discuteremo con le Regioni e le Province autonome a tal proposito e su come assicurare i controlli e il monitoraggio di tutte queste azioni.

Come è stato detto e come ho detto anch'io, siamo in attesa dei piani delle Regioni, che penso e spero arrivino nei prossimi giorni, proprio per consentire il dialogo e mettere in campo ulteriori iniziative. Faccio un esempio per tutti: la possibilità di estendere il meccanismo dello scuolabus agli studenti delle scuole superiori. Questo è naturalmente più complesso laddove le scuole raccolgono bacini di studenti dispersi, come spesso accade, soprattutto nelle aree non urbane, ma è un punto su cui alcune Province autonome e Regioni hanno già investito. Quindi, la disponibilità dei piani delle Regioni potrebbe anche consentirci di identificare le buone pratiche da generalizzare. Una Regione, per esempio, sta immaginando di sperimentare sugli autobus un sistema che aumenta l'areazione e riduce quindi i rischi di contagio.

Naturalmente l'obbligo della mascherina è confermato e stiamo interagendo con il CTS per capire che cosa si possa eventualmente fare ulteriormente per assicurare una quota dell'80 per cento del tasso di copertura,

indicato anche dal presidente della Conferenza dei Presidenti delle Regioni Fedriga come una condizione necessaria per assicurare il funzionamento del sistema del trasporto pubblico locale.

Per ciò che concerne le due domande del Presidente sui motivi della riduzione della domanda attesa da parte dei lavoratori e degli studenti, sono due le componenti: una è la protezione dai rischi di contagio; l'altra è il fatto che, soprattutto le imprese, ma anche le pubbliche amministrazioni, hanno definito i piani di *smart working*. Quindi dobbiamo distinguere tra la quantità di domanda, che sarà presumibilmente inferiore, secondo l'indagine Istat, complessivamente di circa il 20 per cento, e le motivazioni. Sulle motivazioni non abbiamo ancora i dati definitivi e l'Istat dovrebbe pubblicarli tra qualche giorno. Sono diverse le motivazioni: sia la protezione dal contagio, sia gli elementi che prima ricordavo legati all'organizzazione del lavoro.

Riprendo, infine, quanto ha detto il Presidente sul ruolo dei tavoli prefettizi. In realtà la Presidenza ha già scritto a tutti i soggetti, in particolare al Ministero dell'interno, che è il punto di riferimento delle attività dei prefetti, per riattivare i tavoli. Ma vorrei ricordare che i tavoli hanno lavorato già nei mesi di aprile, maggio e parzialmente giugno, proprio su nostra sollecitazione, sul tema della riapertura. Quindi, non vengono colti di sorpresa: è un elemento questo che vorrei sottolineare, anche rispetto ad alcuni interventi che leggiamo sulla stampa.

Ribadisco che il Ministero – anzi, i Ministeri – i tavoli prefettizi, le Regioni, le Province autonome, le Province e i Comuni discutono di questa tematica da aprile. Quindi, il nostro auspicio è naturalmente che tutte le misure messe in campo – in particolare quelle finanziarie di nostra competenza – siano adeguate, ma non c'è stato un minimo di disattenzione, proprio perché sappiamo quanto sia fondamentale riportare gli studenti in presenza. Come però dicevo prima – il Presidente lo ha colto correttamente – dal nostro punto di vista ci dobbiamo occupare della domanda di TPL in generale, e non soltanto di quella delle scuole.

Il messaggio che vorrei in qualche modo confermare è che la situazione attesa del trasporto pubblico locale, vuoi per l'aumento dei fondi, vuoi per l'aumento dei servizi aggiuntivi, vuoi per la riduzione attesa della domanda, non rappresenta al momento un fattore limitativo della presenza degli studenti nelle scuole. Naturalmente – ma questo l'avrete certamente discusso con i Ministri competenti – l'evoluzione della campagna vaccinale è cruciale. Più è elevata la percentuale della popolazione vaccinata nelle diverse fasce di età, più si riduce la probabilità di contagio – o comunque di effetti molto gravi – sui mezzi di trasporto, a scuola e nelle altre attività. Quindi, il ruolo della campagna vaccinale è assolutamente centrale, così come lo sono le cose di cui abbiamo oggi parlato.

In ogni caso, segnalerò al Ministero dell'interno quanto detto dal Presidente – mi stupisce un po' – e cioè che le scuole non siano in contatto con i tavoli prefettizi, perché nei tavoli prefettizi ci sono i dirigenti locali del Ministero e, naturalmente, il dialogo con i dirigenti scolastici è continuo. Come dicevo prima, allo stesso tavolo ci sono anche i rappresentanti

dei Comuni, delle Province e delle Regioni, che hanno la responsabilità di organizzare i servizi. Quindi, segnalerò la preoccupazione del Presidente a chi ha tale responsabilità.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Giovannini, a cui auguro buon lavoro, e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 9,05.

