

21/29/CR7bis/C4

ORDINE DEL GIORNO

SUI TEMI PRIORITARI IN MATERIA TPL,

1. CROLLO DEI RICAVI DA TRAFFICO E QUESTIONE RIEQUILIBRIO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO

Come ormai ben noto, la prima conseguenza della crisi sanitaria per il settore dei trasporti è stata l'improvviso crollo dell'utenza del TPL e conseguentemente degli introiti tariffari, sia durante il periodo di completo *lock-down*, sia nei mesi successivi. Ai minori introiti derivanti dalla minore domanda (*smart working* di parte dei dipendenti pubblici e privati, scuole chiuse e didattica a distanza, diffidenza verso il mezzo pubblico) si sono aggiunti gli effetti della riduzione del *load factor* e i costi per l'attuazione delle misure di prevenzione del contagio.

In base ai dati – parziali - dell'Osservatorio TPL e a stime delle aziende, le perdite ammontano a circa un miliardo e mezzo per il periodo 23 febbraio-31 dicembre 2020 e a circa 800 milioni di euro per il primo semestre 2021, senza considerare gli oneri derivanti dal rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati, ancora non esattamente quantificati.

In tale situazione di effettiva crisi di liquidità per le aziende di TPL, l'art. 92, co. 4-bis, DL 18/20, ha imposto alle Regioni e PA di erogare alle aziende il corrispettivo dovuto, senza applicazione di sanzioni e penalità in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate dal 23 febbraio 2020 fino al 31 dicembre 2020 a causa del virus, previsione oggi estesa fino al 30 aprile 2021 dall'art. 13, co. 12, DL 183/20 (cd. Milleproroghe 2021).

L'art. 215 DL Rilancio, inoltre, ha posto in capo alle aziende l'obbligo di rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati, la quale, prescindendo dalla capienza effettiva del Fondo straordinario ex art. 200, avrà ovviamente una ricaduta sui rapporti tra azienda ed ente affidante, nell'ambito della tematica più ampia dei mancati ricavi.

Infine, per alcune Regioni a statuto ordinario, tenuto conto che il Fondo Nazionale Trasporti copre non più del 55% della spesa annuale totale del trasporto pubblico locale, tale previsione ha determinato un obbligo di coprire le spese per le corse, soppresse a seguito dei vari DPCM, per un importo maggiore rispetto a quello dovuto da contratto.

Si evince facilmente che l'equilibrio dei contratti di servizio è oggettivamente stravolto e il problema fondamentale sarà l'attribuzione del rischio, visto che molti gestori non intendono attribuirsi responsabilità di mancati ricavi causati dall'emergenza sanitaria.

L'unica soluzione possibile è la **copertura statale integrale dei mancati ricavi**, che deve coprire l'intero periodo dell'emergenza (e non solo fino al 31 gennaio 2021), coerentemente con l'imposizione dell'obbligo ex art. 92, co. 4-bis, DL 18/20 (e con la proroga della sua efficacia), nonché dell'obbligo di rimborso dei titoli di viaggio non utilizzati, ex art. 215 DL 34/2020 (**norme che, altrimenti, non avrebbero copertura finanziaria**).

Qualora ciò non si verificasse, oppure, è necessario regolamentare la **ripartizione del rischio** tra gestori ed enti affidanti, adattando la normativa attualmente vigente alla situazione eccezionale che si è verificata quest'ultimo anno (es. prevedendo l'annullamento del margine di ragionevole utile).

SITUAZIONE ATTUALE

- La dotazione del Fondo straordinario ex art. 200 DL Rilancio è stata incrementata di 200 milioni di euro (art. 22-ter, legge n. 176/20 di conversione del DL n. 149/2020), che possono essere utilizzati solo fino al 31 gennaio 2021.
- Le Regioni e PA hanno condiviso, in sede tecnica, la tabella di rilevazione dei dati necessari al riparto delle risorse del Fondo straordinario ex art. 200 DL n. 34/2020. La tabella, però, è stata redatta in forma semplificata al solo scopo di agevolare una veloce ripartizione delle risorse finora stanziata e non ai fini del riequilibrio dei contratti di servizio. In attesa del decreto di saldo delle risorse del Fondo straordinario, il MIT ha chiesto di sancire preliminarmente l'intesa in sede di Conferenza Unificata sulla tabella, da inviare poi alle aziende per la richiesta dei dati a pre-consuntivo e consuntivo.
- Riguardo i rimborsi titoli di viaggio, il tema si è riproposto a seguito delle misure di contenimento per l'emergenza Covid di cui ai DPCM di fine 2020-inizio 2021. A tale riguardo, poiché dal 4 maggio in poi non è stato più registrato un divieto generalizzato di spostamento (anche nelle zone cd. rosse) e i servizi di trasporto pubblico locale e regionale sono stati regolarmente effettuati, consentendo all'utenza l'utilizzo dei propri titoli di viaggio anche per motivi non strettamente legati alle attività scolastiche o lavorative, la Commissione infrastrutture ha posto un quesito interpretativo al MIT con nota 21 gennaio 2021 del Coordinatore.

QUESTIONI IRRISOLTE

Risorse mancati ricavi - La dotazione del Fondo è ancora largamente insufficiente a coprire integralmente i mancati ricavi e nulla è stato ancora stanziato per il periodo successivo al 31 gennaio 2021, a fronte della proroga al 30 aprile 2021 dell'obbligo di erogare alle aziende il corrispettivo dovuto senza applicazione di sanzioni e penalità in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate.

Risorse Fondo nazionale trasporti - La dotazione originaria del Fondo nazionale trasporti non è stata ancora reintegrata con i 58 milioni di euro, destinati alla copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni fiscali sugli abbonamenti TPL, né è stata adeguata alle reali esigenze (le regioni contribuiscono con risorse proprie aggiuntive fino a circa 6 mld di euro). In tale contesto la ripartizione del Fondo avviene ancora sulla base della cd “spesa storica” ed è stata più volte rinviata la riforma prevista dall’art. 27 del DL 50/17, ovvero l’introduzione dei costi standard (DM 157/18) e dei livelli adeguati dei servizi.

Equilibrio economico-finanziario dei contratti e dei bilanci regionali – Senza una copertura integrale con risorse statali, resta irrisolta la questione del mantenimento dell’equilibrio economico dei contratti di servizio e della salvaguardia dei bilanci regionali, soprattutto senza una norma sull’attribuzione del rischio nel caso di riequilibrio contrattuale. Pertanto, oltre alla congrua entità della dotazione, le Regioni richiedono che venga sancita **l'equivalenza tra il danno da emergenza sanitaria riconoscibile alle Aziende TPL e la relativa erogazione dello Stato**, intendendo tale erogazione come misura massima della condivisione pubblica del rischio.

Criticità applicative art. 215 DL 34/2020 – Non è stata ancora fornita risposta al quesito regionale relativo all’ambito temporale, territoriale e alle modalità applicative della norma che impone l’obbligo di rimborso dei titoli di viaggio senza adeguata copertura finanziaria.

2. RIPROGRAMMAZIONE SERVIZI TPL E SERVIZI AGGIUNTIVI

Al fine di riprogrammare i servizi di TPL in funzione della ripresa delle attività scolastiche e lavorative, nel rispetto degli attuali limiti alla capienza dei mezzi, il DPCM 3 dicembre 2020 ha previsto l’attivazione di tavoli di coordinamento, presieduti dai Prefetti, con la redazione finale di un documento operativo. Le Regioni e PA hanno partecipato attivamente e collaborativamente a tali tavoli, che si sono tutti conclusi con la previsione di inizio della nuova programmazione al 7 gennaio 2021, sulla base della previsione di una didattica in presenza pari al 75%.

Le risorse stanziare per l’anno 2021 sono pari a 390 milioni di euro, utilizzabili per il finanziamento dei servizi che, nel periodo pre-Covid, hanno avuto una percentuale di riempimento maggiore di quella attualmente prevista (oggi il 50%).

Tale criterio ha creato molte difficoltà, più volte segnalate, visto che in molti casi l’attivazione o programmazione di alcune linee si è resa necessaria per far fronte a rimodulazioni della domanda di trasporto dovute ad altri fattori (es. le rimodulazioni dell’orario scolastico che hanno richiesto l’attivazione di servizi aggiuntivi *ad hoc* anche su linee che non hanno mai raggiunto in periodo pre-Covid la saturazione del 50 per cento).

Al fine di ovviare a tali criticità, le Regioni e PA hanno formulato le seguenti richieste:

- i) il documento operativo prefettizio conclusivo dei tavoli avrebbe dovuto essere considerato quale certificazione dei servizi aggiuntivi necessari quindi finanziabili, visto che è predisposto sulla base della ricognizione della domanda e offerta di trasporto;
- ii) ammettere al finanziamento anche quei servizi aggiuntivi, già attivati e confermati nel documento operativo prefettizio, per i quali non fossero disponibili i dati di frequentazione dei corrispondenti servizi di TPL nel periodo ante COVID (criterio di ammissibilità stabilito dalle norme di legge).

QUESTIONI IRRISOLTE

Modalità di individuazione dei servizi aggiuntivi ammissibili al finanziamento - Non è stata emanata una norma che desse ai Prefetti il compito di certificare i costi dei servizi ritenuti necessari, né è stata ancora emanata una norma che integri l'attuale criterio del riempimento pre-Covid, rendendo difficile e, a volte, impossibile attivare alcuni servizi aggiuntivi se non con risorse proprie.

Requisiti sicurezza autisti privati - Si è in attesa della norma che confermi che per i conducenti dei servizi TPL aggiuntivi svolti da NCC nel contesto delineato dalla normativa COVID-19 non è richiesta la verifica dei criteri di idoneità fisica e psicoattitudinale di cui al DM 88/99.

Capienza effettiva autobus - La chiusura della porta anteriore e il mantenimento dell'impossibilità di utilizzare i posti più prossimi all'autista (sia a sedere che in piedi), hanno comportato un'ulteriore diminuzione dello spazio disponibile a bordo mezzo e la conseguente concentrazione dei viaggiatori in uno spazio più ridotto.

Capienza bus turistici. Il limite di riempimento massimo dei mezzi TPL è attualmente il 50% dei posti omologati, sia di quelli in piedi che a sedere. Per i bus turistici, omologati solo per i posti a sedere, il *load factor* è ancora più penalizzante: si chiede che il numero di posti utilizzabile sugli autobus turistici sia uguale al numero massimo di posti utilizzabili negli autobus di linea adibiti a TPL aventi analoghe caratteristiche strutturali.

Evasione tariffaria - Il Protocollo con le associazioni di categoria e le Linee guida per il TPL, allegati ai DPCM, hanno disposto alcune misure di sicurezza, tra cui la sospensione della bigliettazione e del controllo a bordo (a meno di assunzione di responsabilità da parte delle aziende. Tali misure, come segnalato in tutti i documenti indirizzati al Governo e al Ministero competente, favoriscono il fenomeno dell'evasione tariffaria, aggravando ulteriormente la situazione finanziaria delle aziende e impedendo di mantenere i ricavi compatibili con i viaggiatori.

3. SEGNALAZIONI URGENTI

Infine, si segnalano due potenziali criticità:

estensione del calendario scolastico: in tal caso, sarebbe necessario prevedere risorse ‘*aggiuntive*’ anche per la conseguente estensione dei programmi di esercizio ordinario;
trasporto turistico e capienza mezzi: è ormai prossimo un periodo che registrerà un incremento degli spostamenti per motivi turistici, che richiederanno maggiori percentuali di riempimento o maggiori risorse.

4. TEMPISTICHE

Si chiede di accelerare l’iter di approvazione dei decreti ancora *in itinere* e di erogare le risorse a valere sui decreti già approvati.

Nella prima categoria ricordiamo il decreto interministeriale relativo al **Programma integrato di edilizia residenziale sociale**, la cui dotazione è pari a 250 milioni di euro, che era stato firmato dall’allora Ministro De Micheli e che risulta aver riavviato la procedura di firma.

Nella seconda categoria ricordiamo i seguenti decreti, le cui risorse non sono ancora state erogate, creando, peraltro, notevoli **problemi di corretta copertura degli affidamenti in essere**:

- DI n. 28/2021 (conguaglio FNT - quota PIR 2020)
- DI n. 33/2021 (mancati ricavi+conguaglio servizi aggiuntivi 2020)
- DI n. 61/2021 (mancati ricavi+ servizi aggiuntivi 2021)
- DI n. 72/2021 (anticipazione 80% FNT)
- DI n. 223/2020 (risorse per investimenti autobus)

Roma, 11 marzo 2021