

21/52/CU01/C2-C4

**INTEGRAZIONE IN MERITO ALLA POSIZIONE SUL PARERE AL DDL  
DI CONVERSIONE DEL DL N. 41/2021 (CD. “SOSTEGNI”)**

**EMENDAMENTI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**Punto 1) O.d.g. Conferenza Unificata**

In relazione al ddl di conversione del DL n. 41/2020, a integrazione del parere già espresso il 15 aprile u.s., trasmettiamo le seguenti richieste e proposte emendative relative al settore del trasporto pubblico locale e regionale.

In particolare, segnaliamo gli **emendamenti n. 1 e 1-bis, relativi alle risorse per i mancati introiti tariffari**. Il primo mira a chiarire che le risorse stanziare con il presente decreto potranno essere destinate in via prioritaria alla chiusura dei bilanci 2020, consentendo di salvaguardare la continuità operativa delle Aziende, **ma è da considerare subordinato a un impegno formale del Governo** – da far confluire in un nuovo accordo con le Regioni e le Province autonome, ANCI e UPI, da sancire in sede di Conferenza Unificata entro 15 giorni, che garantisca la copertura dei mancati ricavi anche per il 2021, con le stesse modalità di intervento previste per il 2020.

In subordine, in assenza di un siffatto accordo, con l'emendamento 1-bis si propone una diversa formulazione dell'emendamento, che destini una parte degli 800 milioni ad un fondo *ad hoc* per i primi quattro mesi del 2021, importo che potrà essere determinato anche in base alla quota mensile relativa al periodo 23 febbraio 2020-30 aprile 2021 (pari a circa 228 milioni di euro).

Un'eventuale rivalutazione della prima proposta emendativa potrà essere effettuata a seguito della verifica della disponibilità effettiva del Governo ad un accordo con le Regioni e le Province autonome.

**Emendamento n. 1 – Risorse mancati ricavi**

All'art. 29, comma 1, le parole *“nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate, con i provvedimenti di cui all'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo*

*periodo del biennio 2018-2019” sono sostituite dalle seguenti: “in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, fino al termine dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019”.*

### **Relazione**

La modifica è volta a chiarire l’ambito temporale di applicazione della disposizione, destinando le risorse attualmente disponibili in via prioritaria alla chiusura dei bilanci 2020, consentendo di salvaguardare la continuità operativa delle Aziende e l’erogazione di un servizio pubblico essenziale, specificando il termine ultimo che non può essere meramente la fine delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi di trasporto, in quanto ciò potrebbe non coincidere con la fine della crisi sanitaria e, quindi, incidere ancora sul livello dell’utenza e, di conseguenza, sui ricavi delle aziende.

Tale richiesta è però legata all’impegno formale del Governo a garantire le coperture anche per il 2021, anno per il quale si prevedono perdite ancora più consistenti rispetto al 2020, visto che a fronte dei mancati ricavi non ci sono gli stessi costi cessanti.

### **Emendamento n. 1-bis (IN SUBORDINE)**

All’art. 29, comma 1, le parole “*nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell’applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate, con i provvedimenti di cui all’articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019*” sono sostituite dalle seguenti: “***dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, per una quota fino a 600 milioni di euro e, per la quota restante, dal 1° gennaio 2021 fino al termine dell’emergenza epidemiologica da COVID-19, con priorità per il periodo dal 1° gennaio al 30 aprile 2021, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019***”.

### **Relazione**

Nel caso di mancato impegno per il 2021, si chiede una garanzia almeno per i primi quattro mesi del 2021, riservando in via prioritaria una quota della dotazione totale stanziata dal presente decreto-legge, calcolata in base alla quota mensile relativa al periodo 23 febbraio 2020-30 aprile 2021.

## Ulteriori proposte emendative

### Emendamento n. 2 – Norma di salvaguardia dei bilanci delle Regioni e le Province autonome

Dopo il comma 2 dell'articolo 29, aggiungere il seguente:

*“2-bis. Le risorse di cui al comma 1 della presente Legge, nonché quelle anticipate e residue del Fondo di cui all'art. 200 D.L. 34/2020 convertito con modificazioni dalla legge n. 77/2020 e del Fondo di cui all'art. 1, co. 816, legge n. 178/2020, e successivi rifinanziamenti, costituiscono il limite massimo ristorabile da parte delle **Regioni e le Province autonome** per compensare gli effetti economici negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica. Conseguentemente gli eventuali squilibri residui restano a carico dei soggetti titolari degli introiti tariffari dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.*

### **Relazione**

Il procedimento normativo attualmente vigente in materia di individuazione dei mancati introiti tariffari, oggetto della compensazione con risorse statali (tutte le risorse e non solo quelle stanziare dal presente decreto-legge), si basa sulla scheda già approvata in sede di Conferenza Unificata e garantisce che l'azienda non registrerà sovra-compensazioni. E' indispensabile, al fine di garantire anche l'equilibrio dei bilanci regionali, che tale ristoro costituisca il limite massimo riconoscibile alle aziende di TPL a titolo di compensazione mancati ricavi. Pertanto, si chiede una norma che garantisca che eventuali ulteriori squilibri, nel caso di mancata copertura integrale dei danni a valere sulle risorse statali, restino a carico delle aziende e non vengano invece posti a carico dei bilanci regionali. Del resto, visto che si tratta di obblighi di servizio pubblico, gli enti affidanti già pagano il corrispettivo al 100%, anche in presenza delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate dal 23 febbraio 2020 fino al 30 aprile 2021, ex art. 92, co. 4-bis, DL 18/20 e art. 13, co. 12, DL n. 183/2020.

### Emendamento n. 3 – Ammissibilità servizi aggiuntivi di TPL

Al comma 4, lett. a, alla fine del primo periodo, le parole da “*anche tenuto conto della programmazione*” fino a “*e nelle forme ivi stabilite*” sono sostituite dalle seguenti:

*“Tali servizi sono comunque ammissibili al finanziamento statale, a prescindere dalla percentuale di riempimento pre-COVID-19 delle linee a cui afferiscono, se individuati nell'ambito dei Tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 dicembre 2020.”*

## **Relazione**

Si ribadisce la necessità, segnalata anche in sede di accordo politico in sede di Conferenza Unificata, di prevedere esplicitamente l'ammissibilità a finanziamento statale di tutti i servizi aggiuntivi, introdotti dalle Regioni e le Province autonome con lo scopo di assicurare il corretto svolgimento dei servizi di trasporto nel rispetto del coefficiente di riempimento disposto dai DPCM vigenti, anche nell'ipotesi in cui non rispettano il requisito previsto attualmente dalla legge (coefficiente di riempimento pre-Covid superiore a quello previsto dalle attuali disposizioni restrittive), purché siano stati 'certificati' a esito dei lavori dei Tavoli prefettizi nel documento finale.

## **Emendamento n. 4 – Proroga esenzione in materia di accise**

All'art. 1, co. 630, della legge 29 dicembre 2019, n. 160, dopo le parole "e, *a decorrere dal 1° gennaio 2021, ad eccezione dei veicoli di categoria euro 4 o inferiore*" sono aggiunte le seguenti: "*e, limitatamente agli scopi di cui alla lett. b, a decorrere dal 1° gennaio 2022, per i soli veicoli di categoria euro 4*"

## **Relazione**

L'articolo 1, comma 630, della legge 27 dicembre 2019, n.160 (Legge di bilancio 2020), prevede che dal 1° gennaio 2021 non venga più riconosciuto il rimborso dell'accisa gasolio ai bus Euro IV.

Considerato che l'attuazione del PSNMS non è entrato ancora nella piena operatività e che quindi le aziende non hanno ancora alternative e sono comunque costrette a circolare nel 2021 con i tanti Euro IV in dotazione, in considerazione delle deroghe in materia di alimentazione autobus, introdotte dall'art. 200 del DL 34/2020, nonché delle difficoltà delle aziende di TPL dovute alla crisi ex-Covid, si ritiene opportuna una proroga di un anno dell'esenzione dal pagamento delle accise per tali mezzi. Inoltre, si fa presente che l'eliminazione dell'agevolazione si rifletterà sui costi 'emergenti' e quindi sull'entità dei mancati ricavi 2021.

Roma, 15 aprile 2021