

AUDIZIONE IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI) CAMERA DEI DEPUTATI

AC 2790 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023

Premessa

Il settore del trasporto pubblico locale è stato uno tra i più colpiti dagli impatti dell'emergenza COVID – 19 e, pertanto, la legge di bilancio 2021 può rappresentare il tassello fondamentale per proseguire nel solco delle misure introdotte a sostegno di un settore cruciale per il perseguimento degli obiettivi ambientali, sociali ed economici del nostro Paese.

Ogni anno in Italia, in epoca **ante Covid-19**, le imprese di trasporto locale e regionale trasportavano sui propri mezzi (autobus, treni, vaporetti, ...) 5,4 miliardi di passeggeri (circa **16 milioni di viaggi al giorno**), producendo un fatturato complessivo di 12 miliardi di euro ed impiegando oltre 124.000 addetti.

Durante il periodo del primo **lockdown (9 marzo/3 maggio)**, le frequentazioni sono scese per un valore pari al **-90% rispetto ai livelli ordinari**. A partire dal 4 maggio e con l'inizio della **fase 2** la contrazione dei passeggeri trasportati si è attestata su un valore pari al **-83%** rispetto ai livelli pre-covid, per arrivare ad un valore prossimo al **-70%** a decorrere dal 18 maggio ed in concomitanza con la riapertura di diverse attività economiche. Nei primi giorni di **riapertura delle scuole** il livello della domanda è cresciuto, con riduzioni pari al **-40/45%** rispetto al periodo pre covid-19. Nell'ultima settimana di ottobre 2020 e primi giorni di novembre 2020, periodo di **semi lockdown**, si è registrata una nuova contrazione dei passeggeri trasportati, con riduzioni che si attestano su un valore prossimo al **-59% rispetto ai livelli ordinari**. I valori sono scesi ulteriormente a decorrere dal 30 ottobre 2020 (**-65%**). La contrazione attualmente riscontrata a livello medio nazionale è pari al **-75%**, con picchi massimi della domanda pari al **50%**, rispetto al pre COVID-19.

Con il crollo dei passeggeri sono proporzionalmente diminuite le entrate per ricavi da traffico. Allo stato attuale, si prevede che le minori entrate per vendita titoli di viaggio per il 2020 saranno complessivamente circa **- 2,2 mld di euro**.

Le misure compensative attualmente introdotte e i minori costi di esercizio sostenuti dalle imprese di Tpl, soprattutto durante il periodo del **lockdown**, non garantiscono il rispetto del principio dell'equilibrio economico finanziario introdotto dal regolamento europeo 1370/2007 e non consentono di preservare lo stato di salute economico-finanziaria delle imprese gerenti il servizio. Vale la pena ricordare che le aziende del settore, nonostante in talune e circoscritte fattispecie ci

siano state criticità industriali e finanziarie, hanno registrato negli ultimi anni un consolidamento costante dei risultati economici finanziari.

E', dunque, **fondamentale che si prosegua nel solco avviato, stanziando le ulteriori risorse necessarie a garantire l'equilibrio economico dei contratti di servizio.** Al riguardo vale la pena sottolineare che **le aziende di trasporto pubblico locale operano sotto obbligo di servizio pubblico e quindi, contrariamente ad altri settori di mercato, le ulteriori risorse in questione sono necessarie per far fronte alle obbligazioni contrattuali.**

In questi mesi difficili le aziende di Tpl, a seguito degli obblighi di servizio imposti dagli enti di governo competenti, hanno assicurato il diritto alla mobilità a milioni di studenti e lavoratori ogni giorno attraverso lo svolgimento **dei servizi essenziali di interesse economico generale**, che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Durante lo stato di emergenza i mezzi hanno rispettato puntualmente gli impegni contrattualmente previsti anche a fronte di riduzioni drastiche della domanda di mobilità, e conseguentemente dei ricavi da traffico, tale da compromettere la sostenibilità economica dei contratti di servizio vigenti, stipulati in conformità al regolamento europeo 1370/2007.

Le disposizioni europee prevedono che ai gestori venga corrisposta una compensazione economica da parte dell'autorità competente pari alla differenza fra i costi sostenuti ed i ricavi da traffico attesi o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un ragionevole margine di utile ed eventuali effetti finanziari positivi.

Stando alle condizioni attuali, il **fabbisogno aggiuntivo** stimato per garantire nel 2020 il rispetto del principio dell'equilibrio economico finanziario dal regolamento europeo 1370/2007, al netto dei minori costi sostenuti durante l'emergenza e dei sostegni economici già previsti, è pari a **oltre 1 miliardo di euro.**

Si riportano le proposte emendative sviluppate dall'associazione.

Rifinanziamento del fondo indennizzo ricavi da traffico

ART. 152

Dopo l'articolo 152 è aggiunto il seguente 152-bis.

1. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obblighi di servizio pubblico e di mitigare gli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 1 miliardo di euro per l'anno 2021.
2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla definizione delle quote da assegnare a ciascuna regione e provincia autonoma tenuto conto delle modalità e dei criteri di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 11 agosto 2020, n. 340.

Relazione illustrativa

Si propone il rifinanziamento, per un **importo pari a 1 miliardo di euro**, del fondo indennizzo ricavi da traffico di cui all'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, atteso che la dotazione attuale non consente l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio vigenti, stipulati in conformità al regolamento europeo 1370/2007.

Ad oggi, le risorse totali stanziato dallo Stato per il ristoro delle perdite tariffarie ammontano complessivamente a 800 milioni di euro, a cui si potrebbero aggiungere i residui dei fondi per servizi aggiuntivi non impegnati. Nel dettaglio, l'articolo 200 del DL n. 34/2020 (c.d. decreto rilancio) ha istituito un Fondo *ad hoc* per compensare la riduzione dei ricavi da traffico nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021, con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro, di cui 412 milioni erogati dallo Stato alle Regioni. L'articolo 44 del DL n. 104/2020 (c.d. decreto agosto) ha incrementato la dotazione del fondo con nuove risorse pari a 400 milioni di euro, destinando 100 milioni di euro alla copertura dei mancati ricavi da traffico. Fino a 300 milioni di euro possono essere utilizzati per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, e ove non spesi per tale finalità sono destinati al ristoro dei mancati ricavi. L'articolo 27 del DL n. 149/2020

(c.d. decreto ristori bis) ha incrementato ulteriormente la dotazione del fondo indennizzo ricavi da traffico di 300 milioni di euro per il 2021, di cui 200 milioni per mancati ricavi e massimo 100 milioni per servizi aggiunti.

Maggiori costi/minori ricavi	Ricavi tariffari	-2.030 mln di €
	Rimborso abbonamenti lockdown	-150 mln di €
	Extracosti gestione Covid-19	-100 mln di €
	Totale generale	2.280 mln di €
Compensazioni tariffarie/costi cessanti	Cig (tiraggio rispetto all'autorizzato)	+200 mln di €
	Materie prime	+250 mln di €
	Fondo indennizzo ricavi da traffico – dotazione iniziale	+500 mln di €
	Fondo indennizzo ricavi da traffico – 1° stanziamento	+100 mln di €
	Fondo indennizzo ricavi da traffico – 2° stanziamento	+200 mln di €
	Totale generale	1.250 mln di €
Fabbisogno per l'equilibrio economico di settore		1030 mln di €

Come disposto dal comma 2 dell'articolo 200 del DL n. 34/2020 (c.d. decreto rilancio), ai fini del calcolo del contributo compensativo per minori ricavi da traffico, si terrà conto anche dei costi cessanti e dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, al fine di evitare che il contributo sia superiore alle reali necessità delle Aziende e scongiurare eventuali sovracompenсации.

Occorre infine evidenziare che l'equilibrio dei contratti di servizio consentirebbe da un lato di salvaguardare la salute economico-finanziaria degli operatori di trasporto e dall'altro garantirebbe la continuità degli investimenti per il rinnovo sostenibile delle flotte, già previsti a livello territoriale, a cui gli operatori del trasporto partecipano attivamente attraverso le quote di cofinanziamento.

Salvezza dei corrispettivi contrattuali

ART. 152

Dopo l'articolo 152 è aggiunto il seguente 152-bis.

1. All'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 sono apportate le seguenti modifiche:
 - a) al comma 4-bis le parole "31 dicembre 2020" sono sostituite dalle parole "31 dicembre 2021";
 - b) il comma 4-quater è soppresso.»

Relazione illustrativa

Il comma 4 bis dell'articolo 92 del DL Cura Italia, prevede che i committenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale non possano procedere a decurtazioni di corrispettivo o applicazioni di sanzioni e penali in ragione delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 fino al 31 dicembre 2020, anche laddove vi siano delle clausole negoziali che lo consentano.

Il perdurare dell'emergenza Covid-19 rende necessario consentire che la norma trovi applicazione anche per il 2021. La proposta in esame trova la sua ratio nella tutela di un settore che risulta fra i più colpiti dall'emergenza epidemiologica, atteso che gli operatori potrebbero scontare ingenti decurtazioni del corrispettivo contrattuale complessivo relativo anche alla competenza 2021, conseguenti alla rimodulazione del programma di esercizio operata in ragione dell'emergenza epidemiologica.

Inoltre, in considerazione del fatto che la Commissione europea, Direzione Generale della Mobilità e dei trasporti, ha affermato (MOVE.A.4/EG/MOVE.A.4(2020)3829643) che le previsioni contenute al comma 4-bis e 4 ter dell'articolo 92, inquadrandosi nel Regolamento (CE) N°1370/2007, beneficiano di una presunzione di conformità, e non richiedono la previa notifica alla Commissione sulla base dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, si ritiene opportuno suggerire la soppressione della disposizione contenuta nel comma 4-quater che subordina l'efficacia dei commi 4-bis e 4 -ter all'autorizzazione della Commissione europea.

Differimento del taglio rimborso accise sul gasolio

Articolo 10

Dopo l'articolo 10 è inserito il seguente articolo 10-bis

Art. 10-bis

(Disposizioni in materia di accisa sul gasolio)

1. Al comma 2 dell'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 sostituire le parole "ad eccezione di quelli di categoria euro 3 o inferiore e, a decorrere dal 1° gennaio 2021, ad eccezione dei veicoli di categoria euro 4 o inferiore" con le seguenti: "a decorrere dal 1° gennaio 2022 ad eccezione di quelli di categoria euro 3 o inferiore ed euro 4 o inferiore".

Relazione illustrativa

Si richiede il differimento del taglio rimborso accise sul gasolio, considerato l'attuale contesto e l'entità rilevante delle risorse che sarebbero sottratte al settore dall'inizio del prossimo anno, richiedendo l'allineamento temporale dell'efficacia dei provvedimenti e in ogni caso il differimento delle date di entrata in vigore delle misure già previste dalla recente legge di bilancio, al 1° gennaio 2022, sia per gli autobus Euro III sia per gli Euro IV.

L'intervento, sebbene inserito in una strategia complessiva di contrasto all'inquinamento, avrebbe un impatto rilevante sul settore in quanto – coinvolgendo circa 13mila veicoli Euro III e quasi 2.800 veicoli Euro IV (circa il 36% del parco autobus TPL e linee commerciali) - determinerà a regime per il settore maggiori costi di produzione dei servizi di oltre 60 mln di euro, oneri a maggior ragione insostenibili nell'attuale contesto di crisi economica conseguente all'emergenza dal Covid-19.

Gli effetti del taglio sono tanto più preoccupanti, in quanto lo stesso appare comunque non allineato nei tempi rispetto alle politiche di sostegno avviate dal Governo attraverso il Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS), che ha destinato 3,7mld di euro nel periodo 2019-2033 al rinnovamento del parco autobus del TPL e all'implementazione delle infrastrutture a servizio dei veicoli ad alimentazione alternativa.

Lunghezza massima autosnodati e filosnodati

Articolo 119

All'articolo 119 dopo il comma 2 è inserito il comma 2-bis.

2-bis. All'articolo 61, comma 2, del D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 il secondo capoverso è sostituito dal seguente: *“gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m. Su richiesta del produttore dei veicoli adibiti al servizio pubblico per il trasporto di persone o dell'Ente proponente la realizzazione del sistema di trasporto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può concedere deroga ai limiti di massa e lunghezza, anche sino a 24 metri, consentendone l'omologazione, purché non si arrechi pregiudizio alle condizioni di traffico e alla sicurezza operativa.*

Relazione illustrativa

L'emendamento in questione è finalizzato ad adeguare le disposizioni del Codice della strada alle norme sulle sagome limite dei veicoli introdotte dalla Direttiva europea 2002/7/CE del 18 febbraio 2002 e dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12 settembre 2003 che la recepisce “Recepimento della direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002, che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale ed i pesi massimi autorizzati nell'internazionale, della alla direttiva 96/53/CE” che già prevedeva per gli autotreni e gli autosnodati una lunghezza pari a 18,75 m. (art. 1.1 comma h)

Ammettere per gli autosnodati e filosnodati lunghezze superiori a quelle attualmente previste dal codice della strada (18.00) e conformi a quanto previsto dalle direttive europee, oltre a non determinare alcun problema di sicurezza o di circolazione, apporta immaginabili benefici in termini di risorse umane (un solo autista guiderebbe un veicolo con una capacità maggiore), passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. È solo il caso di evidenziare che in Europa è già possibile immatricolare veicoli snodati di tali lunghezze (in Francia, Germania, Belgio, Svizzera) non essendo prevista nessuna restrizione a riguardo.

Inoltre, le innovazioni tecnologiche oramai consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18,75 metri da potere utilizzare su linee specifiche ad alta capacità di trasporto ben definite ed autorizzate.

Il testo proposto per l'estensione sino a 24 metri, consentirebbe, quindi, di poter fare circolare in Italia, così come avviene in ormai quasi tutti gli altri paesi dell'Unione Europea, veicoli con caratteristiche particolari; peraltro si evidenzia che la deroga può inoltre contenere prescrizioni

relative all'esercizio, alle quali è subordinata l'omologazione dei veicoli, in sede di verifica della circolabilità su tratte definite e regolamentate della linea di trasporto pubblico di persone. Si segnala, altresì, che l'utilizzo di veicoli snodati di 24 metri, consentirebbe una maggiore capacità di trasporto secondo le nuove disposizioni dettate dall'emergenza COVID 19, riducendo parzialmente le perdite economiche subite dalle aziende di TPL.

La suddetta proposta di integrazione è allineata al Codice della strada austriaco, il riferimento è: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrgesetz 1967, Fassung vom 04.02.2019 – cioè – Testo Unico della legge federale: intera disposizione legale per la legge sui veicoli a motore 1967, versione del 04.02.2019.

Massa complessiva veicoli

Articolo 119

All'articolo 119 dopo il comma 2 è inserito il comma 2-bis.

2-bis. All'articolo 62, comma 3, del "Nuovo codice della strada" di cui al D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al primo capoverso, dopo le parole *"la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi"* sono aggiunte le seguenti: *"ad alimentazione tradizionale e 19 t se si tratta di veicoli a due assi ad alimentazione alternativa;*
- b) al secondo capoverso, dopo le parole *"Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19 t"* sono aggiunte le seguenti *"nel caso di veicoli ad alimentazione tradizionale e le 20 t nel caso di veicoli ad alimentazione alternativa.*

Relazione illustrativa

Il Ministero dell'Interno con la Circolare del 16 luglio 2019 prot. 300/A/6319/19/108/5/1 ha fornito chiarimenti in merito la corretta interpretazione dei commi 2 bis e 5, art. 167 Codice della Strada; relativamente alle ipotesi di eccedenza di peso riscontrate nei confronti di veicoli adibiti a trasporto cose ad alimentazione alternativa.

L'art. 167 comma 2-bis, con riferimento ai veicoli adibiti a trasporto cose ad alimentazione alternativa (metano, elettrica, ibrida ecc.) di massa superiore alle 10 tonnellate, prevede che possano circolare con una eccedenza del 15% rispetto alla massa indicata nella carta di circolazione, purché tale eccedenza non superi il limite del 5% + 1 tonnellata di detta massa. Ciò in ragione del fatto che tali veicoli risultano più pesanti di quelli ad alimentazione tradizionale.

Per quanto concerne i veicoli adibiti al trasporto persone, il Codice della Strada in Italia fissa in 18000 kg la Massa Totale per gli autobus interurbani (Classe II e Classe III) ed in 19000 kg quella degli autobus urbani (Classe I). Tali valori risultano estremamente limitativi nel caso di alimentazioni alternative.

La crescente richiesta di autobus alimentati con combustibili alternativi (metano, idrogeno, elettrico, ibridi) viene, infatti, fortemente condizionata dalle caratteristiche ponderali dei veicoli che per ragioni costruttive hanno una massa a vuoto molto più alta dei veicoli esclusivamente alimentati a gasolio. Tale limitazione riduce il numero di passeggeri trasportati. Considerando anche la differenza di costo fra le due tipologie veicolari, per le aziende del trasporto pubblico diventa quindi molto oneroso indirizzarsi verso scelte di minore impatto ambientale.

Per quanto sopra esposto si chiede, per gli autobus ad alimentazione alternativa (elettrica, ibrida, metano, ecc.), un provvedimento che autorizzi un peso massimo incrementato di 1000 kg con adeguato incremento della massa sull'asse motore in analogia a quanto già attuato da altri paesi europei.

Resta inteso che i veicoli dovranno essere certificati con omologazione europea a totale copertura delle prescrizioni di sicurezza che impattano sulle masse maggiorate.

Gallerie

Articolo 123

All'articolo 123 dopo il comma 6 è aggiunto il seguente 6-bis:

“6-bis - In considerazione dell'emergenza epidemiologica derivante dalla diffusione del COVID-19, il termine di cui all'articolo 3, comma 8, secondo periodo del D.M 28 ottobre 2005 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è prorogato di due anni”.

Motivazione

L'emendamento si propone di prorogare di due anni il termine, in scadenza il prossimo aprile 2021, previsto dal cosiddetto “Decreto gallerie”, per l'adeguamento di tutto il materiale rotabile circolante alle normative di sicurezza antincendio, secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche Europee (EN).

La proroga si rende necessaria in relazione all'emergenza sanitaria in atto. Occorre infatti considerare che molte attività industriali del settore ferroviario hanno subito una riduzione o una totale interruzione, a seguito dei provvedimenti adottati via via dal Governo per contrastare il diffondersi dell'epidemia da COVID-19. Si aggiunga che l'emergenza in atto sta producendo inevitabili blocchi o rilevanti differimenti nelle procedure di aggiudicazione.

Il lockdown degli scorsi mesi ha comportato non solo il blocco degli interventi già programmati sul materiale esistente, ma anche una dilatazione dei tempi di consegna del nuovo materiale in produzione. Lo scenario che si profila è particolarmente preoccupante considerato che il rispetto dei termini previsti dall'art. 3 comma 8 del DM in oggetto, comporta la necessità di distogliere dal servizio un numero di treni che determina, secondo una stima di ASSTRA, una perdita dell'offerta giornaliera di circa 420.000 posti a sedere destinati ai passeggeri di molte regioni italiane.

Il differimento del termine in oggetto avrebbe anche l'effetto di armonizzare le scadenze di tali adeguamenti tecnici a quelli legati alle esigenze di equipaggiamento del materiale rotabile, conseguente all'imminente implementazione del sistema europeo di sicurezza denominato ERTMS sulla rete ferroviaria nazionale.

L'approvazione dell'emendamento eviterebbe quindi che il materiale rotabile, una volta adeguato alla normativa antincendio sopra citata, debba subire un ulteriore fermo, per l'installazione dell'equipaggiamento di sicurezza ERTMS. La duplicazione del fermo avrebbe infatti effetti insostenibili per le imprese ferroviarie già duramente colpite dagli effetti dell'emergenza sanitaria in atto. Si consideri che le imprese del trasporto pubblico stanno registrando perdite ingentissime legate alle riduzioni di introiti che, allo stato, sfiorano quasi il 90% dei normali ricavi da traffico (perdite pari a circa 200 milioni al mese) ed ai maggiori costi organizzativi che le stesse si trovano a dover affrontare per tutelare personale e viaggiatori dai rischi derivanti dalla diffusione del virus.

Le esigenze di sicurezza non verrebbero in alcun modo compromesse, se si considera che la norma italiana, anche in caso di approvazione della proroga proposta, resterebbe più stringente della normativa europea. Le STI vigenti, infatti, prevedono l'obbligo di adeguamento del materiale rotabile solo in caso di rinnovo o ristrutturazione, a differenza della norma italiana che è molto più severa, in quanto dispone un adeguamento a scadenza (2021) anche in assenza di rinnovi o ammodernamenti.

Fondo messa in sicurezza e sviluppo ferrovie regionali

Articolo 123

All'articolo 123 dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti commi:

“6-bis. È istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle finanze un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2021, di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 30 milioni di euro a decorrere dal 2023 fino all'esercizio 2034 al fine di assicurare gli investimenti per la messa in sicurezza, l'efficientamento e lo sviluppo delle reti ferroviarie regionali di cui all'articolo 8 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422. Le risorse del fondo sono destinate agli investimenti sulle reti ferroviarie di cui al precedente periodo, prioritariamente per gli interventi relativi a:

- a) sicurezza della circolazione ferroviaria, installazione ed aggiornamento tecnologico dei relativi sistemi, eliminazione dei passaggi a livello;
- b) manutenzione straordinaria delle infrastrutture ferroviarie;
- c) sviluppo delle reti ferroviarie.

6-ter. L'utilizzo ed il riparto tra le regioni interessate del fondo di cui al comma precedente è disposto con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni regionali interessate d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano. Il riparto delle risorse tra le regioni interessate si effettua in proporzione dell'estensione delle reti di pertinenza di ciascuna, dei volumi di produzione dei servizi ferroviari e del numero di passeggeri trasportati. Con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa.

6-quater. All'onere per l'attuazione dei commi 6-bis e 6-ter si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse di cui al comma 14 dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 2019, n.160.

Relazione illustrativa

L'emendamento propone l'istituzione nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle finanze di un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2021, di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 30 milioni di euro a decorrere dal 2023 fino all'esercizio 2034 al fine di assicurare gli investimenti per la messa in sicurezza, l'efficientamento e lo sviluppo delle reti ferroviarie regionali.

Si prevede che le risorse del fondo siano destinate agli investimenti sulle reti ferroviarie regionali, prioritariamente per gli interventi relativi a:

- a) sicurezza della circolazione ferroviaria, installazione ed aggiornamento tecnologico dei relativi sistemi, eliminazione dei passaggi a livello;
- b) manutenzione straordinaria delle infrastrutture ferroviarie;
- c) sviluppo delle reti ferroviarie.

L'obiettivo immediato della norma proposta è quindi quello di assicurare un quadro di finanziamento stabile e di lungo periodo per la messa in sicurezza la manutenzione straordinaria e lo sviluppo delle reti ferroviarie regionali, analogamente a quanto accade per la rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana.

L'istituzione del fondo in argomento consentirebbe anche ai gestori delle reti in argomento di poter programmare gli interventi sull'infrastruttura, agevolando altresì l'armonizzazione della dotazione tecnologica e quindi dei livelli di sicurezza delle reti regionali agli standard dell'infrastruttura nazionale, come prescritto dal quadro normativo europeo e nazionale.

La norma rimedierebbe anche ad una manifesta lacuna della normativa di settore che, pur prescrivendo ripetutamente la citata armonizzazione, non accompagna dette previsioni con i congrui finanziamenti, con l'effetto di ritardare la messa in opera degli interventi di ammodernamento prescritti.

Si aggiunga che l'istituendo Fondo soddisferebbe altresì gli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria del nostro Paese, corrispondendo ad una domanda di mobilità sostenibile che tutti gli studi in materia prevedono in crescita, in particolare per il trasporto ferroviario, anche su un orizzonte temporale di lungo periodo.

Si consideri infine che anche le recenti Linee Guida del Governo per la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza indicano gli investimenti nelle infrastrutture per la mobilità tra le missioni prioritarie.

Elenco Istat

Articolo 150

Dopo l'articolo 150 è inserito l'articolo 150-bis:

“Art. 150-bis (Semplificazioni per l'attività delle società quotate e delle società concedenti e concessionarie di infrastrutture, incluse nell'elenco ISTAT di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196)

1. Al fine di incentivare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture e dei servizi pubblici, i vincoli e gli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica previsti dalla legge a carico dei soggetti inclusi nel provvedimento dell'ISTAT di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non si applicano alle società quotate di cui all'articolo 2, comma 1, lettera p), del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e alle società dalle stesse controllate. I medesimi vincoli ed obblighi non si applicano alle società a partecipazione pubblica di cui all'articolo 2, comma 1, lettere g e n), del decreto legislativo n. 175 del 2016, che siano concedenti o concessionarie di infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e autostradali o essenziali all'erogazione di servizi pubblici locali.
2. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a 3 milioni di euro a decorrere dal 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307”.

Relazione illustrativa

L'emendamento si propone di stabilire che, per talune specifiche ragioni di seguito illustrate, siano sottratte dall'applicazione dei vincoli e degli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica previsti a carico dei soggetti inclusi nell'elenco ISTAT delle pubbliche amministrazioni le società quotate, le loro controllate e le società a partecipazione pubblica concedenti o concessionarie di infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e autostradali o essenziali all'erogazione di servizi pubblici locali.

In particolare, con riferimento alle società quotate e alle loro controllate si evidenziano le seguenti motivazioni:

- l'assoggettamento a vincoli ed obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica pregiudicherebbe, da un lato, la vocazione al mercato ed alla raccolta di capitali presso gli

investitori, e, dall'altro, il raggiungimento dell'obiettivo di massimizzare il valore per gli azionisti rendendo di fatto i soggetti a partecipazione pubblica quotati meno contendibili rispetto alle società quotate che non abbiano una partecipazione pubblica. La quotazione rappresenta lo strumento attraverso cui le società sono in grado di reperire ingenti risorse funzionali al loro sviluppo ed alla realizzazione di investimenti strategici;

- la vigilanza e il controllo esercitato dalla Consob renderebbero, da un lato, superfluo e, dall'altro lato, inopportuno (se non impossibile, per incompatibilità con le regole e, comunque, con le caratteristiche dei mercati finanziari) l'assoggettamento delle società a partecipazione pubblica quotate agli stringenti vincoli ed obblighi previsti dalle norme in materia di contenimento della spesa pubblica.

La finalità di promuovere gli investimenti nelle infrastrutture strategiche sottesa all'emendamento è resa ancor più meritevole di essere perseguita con urgenza nel contesto attuale, caratterizzato dagli impatti fortemente negativi sul sistema economico dovuti all'emergenza COVID. Le politiche messe in campo anche a livello europeo vanno nella direzione di sostenere la spesa per investimenti in un quadro di crisi economica senza precedenti.

L'esclusione delle società quotate dall'applicazione dei vincoli in argomento è altresì coerente con altre disposizioni in materia di spesa pubblica, che escludono dal loro ambito di applicazione le società quotate, tra queste, l'art. 1, commi 465, L. 27 dicembre 2006, n. 296 (in materia di contenimento del numero dei componenti dei Consigli di Amministrazione), l'art. 3, comma 12, L. 24 dicembre 2007, n. 244 (in materia di riduzione dei costi degli organi sociali), l'art. 6, comma 6 D.L. 31 maggio 2010, n. 78 (in materia di riduzione del costo degli apparati amministrativi) e l'art. 23-bis D.L. del 6 dicembre 2011 n. 201 (in materia di compensi degli amministratori con delega delle società partecipate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze).

Si tratta quindi di evitare che l'eventuale inclusione di società quotate e loro controllate nell'elenco ISTAT di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, possa comportare la soggezione delle stesse a vincoli dettati ad altri fini dal legislatore nazionale per le pubbliche amministrazioni. Tali vincoli risulterebbero infatti incompatibili con il perseguimento degli obiettivi societari e con il particolare regime dettato dal Testo Unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, di cui al dlgs 24 febbraio 1998, n.58 e dal più complessivo quadro regolatorio applicabile alle società quotate.

L'emendamento esclude infine dall'applicazione delle disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica i concedenti e i concessionari di infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e autostradali a partecipazione pubblica, inseriti nell'elenco ISTAT in argomento. L'esclusione si rende necessaria in ragione dell'esigenza di garantire al massimo grado l'operatività di tali società concedenti o concessionarie a partecipazione pubblica, consentendo loro di operare al pari degli altri operatori del mercato di riferimento che non abbiano una partecipazione pubblica, e in particolare di disporre

delle risorse per la gestione delle infrastrutture e la realizzazione di nuove infrastrutture al fine di garantirne la sicurezza ed assicurare la qualità dei servizi aeroportuali, ferroviari e autostradali.

Si ricorda che analoga disposizione è stata approvata nell'ottobre 2019 all'interno del Decreto Fiscale Collegato alla manovra di finanza pubblica per il 2020 (art.40, comma 1, del DL 26 ottobre 2019, n.124, recante Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili), con riferimento a Rete Ferroviaria Italiana (RFI), anch'essa inclusa nel provvedimento dell'ISTAT di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Si consideri infine che i vincoli che l'emendamento intende rimuovere non hanno apprezzabili riflessi positivi sulla finanza pubblica (come dimostrato dal fatto che l'analoga norma sopracitata approvata a favore di RFI non ha neppure previsto alcuna copertura), ma comportano appesantimenti burocratici ed amministrativi che ostacolano l'operatività delle imprese che ne sono soggette, in conseguenza di un'improvvida e immotivata assimilazione alle pubbliche amministrazioni.

Per completezza si sottolinea che l'emendamento in esame, già proposto in occasione dell'esame dell'ultima manovra di bilancio, ha trovato parere favorevole della Conferenza delle Regioni.

Semplificazione e interpretazione autentica delle disposizioni di cui al D. Lgs. 175/2016

Articolo 154

Dopo l'articolo 154 è inserito il seguente articolo 154-bis:

Art. 154-bis

Semplificazione e interpretazione autentica delle disposizioni di cui al D.Lgs. 175/2016

1. Le disposizioni di cui all'art. 2, lett. b) ed m) del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, devono interpretarsi nel senso che, laddove più amministrazioni pubbliche detengano partecipazioni nella stessa società, la stessa può definirsi a controllo pubblico, esclusivamente laddove sussistano norme di legge o statutarie o patti parasociali, in virtù delle quali per l'adozione di decisioni finanziarie e gestionali strategiche relative all'attività sociale, è richiesto il consenso unanime di tutte le parti che condividono il controllo. In carenza delle predette norme il controllo non può essere presunto, né di fatto.

2. Le disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, devono interpretarsi nel senso che, al ricorrere delle condizioni previste dal medesimo, è considerata ammissibile sia una partecipazione pubblica di controllo che una partecipazione pubblica non di controllo.

3. Le disposizioni di cui all'art. 4 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, devono interpretarsi nel senso che, laddove una società partecipata da amministrazioni pubbliche eserciti le attività di cui all'art. 4, secondo comma, le medesime partecipazioni sono sempre ammesse a prescindere dalla loro consistenza, dall'eventuale esercizio di poteri di controllo, nonché dell'individuazione delle finalità istituzionali e delle competenze amministrative delle amministrazioni socie”.

Motivazione

Le modifiche che si propongono al Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico delle società a partecipazione pubblica) sono volte a semplificare e a rendere maggiormente coerenti con l'intero impianto del TUSP alcune disposizioni in esso contenute. Disposizioni queste che si ritengono ancora più urgenti nella fase di emergenza epidemiologica che il Paese sta affrontando. Occorre, infatti, evitare dubbi interpretativi e garantire la certezza del diritto per le società pubbliche che svolgono servizi pubblici essenziali, oggi chiamate ancor più a rispondere all'esigenze della collettività.

Le disposizioni interpretative si rendono necessarie e urgenti in virtù delle contrastanti interpretazioni che si sono succedute sulla “nozione di società a controllo pubblico” da parte dei massimi organismi giurisdizionali (cfr, in particolare, Corte dei Conti, Sezioni Riunite in sede giurisdizionale, n. 16/2019/EL e n. 25/2019/EL ; ma, in senso contrario, Corte dei Conti, Sezioni Riunite controllo, n. 11/SSRRCO/QMIG/19) nonché degli organismi istituiti per il monitoraggio delle partecipazioni pubbliche (Struttura di monitoraggio partecipazioni pubbliche ex art.15 TUSP, presso il MEF, cfr. orientamento del 15 febbraio 2018) e della finanza pubblica locale (Osservatorio ex art. 154 TUEL, presso il Ministero dell'interno cfr. atto di indirizzo luglio 2019). Come rilevato dallo stesso Osservatorio nell'atto di indirizzo citato è necessario “un intervento normativo volto a rimuovere l'incertezza qualificatoria sul punto, e con essa il rischio di vedere, a seconda dei casi, ampliata o ridotta (in base alla prospettiva adottata dall'interprete e ai presupposti da cui si muove) la platea del comparto società a controllo pubblico, in netto contrasto con gli intendimenti del legislatore del Testo unico (mosso dalla dichiarata preoccupazione di assicurare la chiarezza delle regole e la semplificazione normativa)”.

I due contrastanti indirizzi interpretativi esistenti stanno generando incertezze applicative non solo in riferimento alle disposizioni contenute nel TUSP, ma anche con riguardo ad altre disposizioni normative che, per l'individuazione del campo di applicazione, ad esso fanno riferimento (ad es. disposizioni in materia di trasparenza, la cui applicazione ha rilevanti ripercussioni anche sulla corretta applicazione della normativa privacy). Al fine di rimuovere le criticità riscontrate nell'applicazione delle suddette disposizioni, è assolutamente urgente un intervento legislativo in grado di rimuovere l'incertezza interpretativa connessa alla nozione di “società a controllo pubblico”.

Le disposizioni interpretative proposte (comma 2), chiariscono che le amministrazioni pubbliche – ferme le previsioni del decreto – possono detenere sia partecipazioni di controllo che partecipazioni non di controllo e che nell'ordinamento vigente entrambe sono degne di cittadinanza.

Il terzo comma dell'articolo in esame, inoltre, si rende necessario al fine di chiarire – in conformità al principio euro unitario di neutralità tra proprietà pubblica e privata dei soggetti che erogano servizi di interesse generale – che una società a partecipazione pubblica può operare nel settore dei predetti servizi a prescindere dall'esistenza di un controllo pubblico e delle competenze amministrative esercitate dall'amministrazione pubblica. Tale ultima precisazione si rende necessaria al fine di non determinare la definitiva esclusione dall'intero mercato dei predetti servizi, di tutti gli operatori e le aziende che ordinariamente gestiscono tali servizi, anche mediante procedure ad evidenza pubblica.

La disposizione complessivamente non comporta nuovi oneri per la finanza pubblica.

Semplificazioni per le società che svolgono servizi pubblici essenziali

Articolo 154

Dopo l'articolo 154 è inserito il seguente articolo 154-bis:

Art. 154-bis

Semplificazioni per le società che svolgono servizi pubblici essenziali

- 1. Al fine di snellire e semplificare l'attività amministrativa e gli oneri regolatori gravanti sulle imprese che erogano servizi pubblici locali e rendere più efficace l'azione delle medesime imprese nel periodo di emergenza sanitaria, è sospesa, fino al 31 dicembre 2021, l'applicazione del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.*
- 2. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo volto ad apportare modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e finalizzato alla semplificazione delle attività amministrative e alla riduzione degli oneri regolatori gravanti sulle imprese pubbliche e sugli enti soci, per migliorare la qualità e l'efficienza dell'azione amministrativa e per garantire la certezza dei rapporti giuridici e la chiarezza del diritto.*
- 3. Nell'esercizio della delega di cui al comma 1, il Governo si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:*
 - a) distinzione tra tipi di società in relazione: alle attività svolte, agli interessi pubblici di riferimento, alla misura e qualità della partecipazione e alla sua natura diretta o indiretta, alla modalità - diretta o mediante procedura di evidenza pubblica - dell'affidamento, nonché alla quotazione in borsa o all'emissione di strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati;*

b) definizione, per ciascuna delle tipologie individuate, della relativa disciplina, ribadendo la generale soggezione delle società pubbliche alle norme di diritto comune salvo specifiche ed espresse deroghe; gradualità del regime vincolistico in ragione dell'attività svolta, avendo cura di distinguere le società che autoproducono beni e servizi strumentali all'Ente dalle società che garantiscono l'erogazione di servizi di interesse economico generale che necessitano di un regime vincolistico meno intenso;

c) atteso il principio di neutralità del socio, per le società che gestiscono servizi pubblici di interesse generale, introdurre disposizioni volte ad assicurare il perseguimento dell'interesse pubblico, a chiarire la generale compatibilità e ammissibilità dello strumento societario con l'ordinamento e ad evitare effetti distorsivi sulla concorrenza; prevedere l'esclusione dall'ambito di applicazione del TUSP di quelle società che operano previo confronto con il mercato;

d) ridefinizione e precisazione dell'ambito soggettivo di applicazione degli obblighi e delle misure in materia di trasparenza;

e) fermo quanto previsto nelle precedenti lettere da a) a d), laddove applicabili, semplificare le procedure di razionalizzazione delle partecipazioni pubbliche, garantendo la parità di trattamento tra soci e la tutela del patrimonio della società e privilegiando processi di aggregazione;

f) coordinamento formale e sostanziale del testo delle disposizioni legislative vigenti, al fine di garantire la coerenza giuridica, logica e sistematica della normativa e adeguare, aggiornare e semplificare il linguaggio normativo.

Motivazione

Il decreto legislativo n 175 del 2016 reca il testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (T.U.S.P.). Esso opera un riordino della previgente disciplina di settore, in attuazione della delega di cui al combinato disposto degli articoli 16 e 18 della legge 7 agosto 2015, n. 124 (di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, cd. legge Madia).

A più di quattro anni dall'emanazione del TUSP che ha avuto sicuramente il pregio di codificare in un unico testo normativo le varie disposizioni succedutesi nel tempo che riguardano le società a partecipazione pubblica, si rendono necessari ed urgenti alcuni interventi correttivi volti a risolvere criticità emerse in fase applicativa che non sono stati risolti con il primo decreto correttivo (D.Lgs. 100/2017).

L'emergenza epidemiologica in atto ha fatto emergere chiaramente quanto siano indispensabili le società che gestiscono i servizi pubblici locali per il benessere della collettività: le imprese che gestiscono la distribuzione dell'acqua, gestione rifiuti, gas, elettricità, teleriscaldamento e trasporti (imprese a partecipazione pubblica che gestiscono i servizi di cui all'articolo 2, lettere h) ed i) del

TUSP) non si sono mai fermate durante il lockdown continuando a garantire i servizi in una fase drammatica che ha attraversato il Paese.

Queste stesse imprese sono gravate da una serie di divieti, limitazioni, appesantimenti burocratici ed amministrativi derivanti dall'applicazione del TUSP che, lungi dal determinare l'auspicato contenimento dei costi gravanti sulla finanza pubblica, determinano di fatto una perdita di efficienza e, quindi, di competitività, per le stesse. Limitazioni e appesantimenti burocratici che gravano anche sugli enti pubblici azionisti.

Si rende, pertanto, necessario, non solo un nuovo approccio alla disciplina delle imprese pubbliche che gestiscono servizi pubblici essenziali attraverso una riapertura della delega volta ad apportare modifiche ed integrazioni al TUSP ma anche la sospensione, in questa fase di ripresa che l'intero Paese sta affrontando, delle disposizioni contenute nello stesso TUSP che più limitano l'operatività di dette imprese.

Finanziamenti ferrovie interconnesse

Articolo 123

All'articolo 123 dopo il comma 6 è aggiunto il seguente comma 6-bis:

"6-bis. In considerazione dell'emergenza Covid-19 il termine del 31 dicembre 2021 di cui al punto 2.1 della Delibera CIPE 28/2018 è prorogato di un anno."

Motivazione

Come noto, i provvedimenti normativi di gestione dell'emergenza hanno congelato le procedure amministrative per la progettazione e l'approvvigionamento dei sistemi di sicurezza oggetto di finanziamento con una impossibilità di assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti nei tempi previsti dalla Delibera CIPE. A tal fine, si ritiene opportuno prevedere un aggiornamento delle tempistiche che tenga in considerazione le sopravvenute criticità, non dipendenti dalla responsabilità del soggetto attuatore.

Veicoli con toilette a scarico aperto

Articolo 123

All'articolo 123, dopo il comma 6 è inserito il seguente comma 6-bis:

“6-bis. L'art. 40-bis del decreto-legge 26 ottobre 2019, n.124, convertito in legge 19 dicembre 2019, n. 157, è sostituito dal seguente:

1. Fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n.1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, le imprese ferroviarie procedono, entro il 31 dicembre 2027, alla dismissione dei veicoli circolanti con toilette a scarico aperto, che, fino alla predetta data e fermo restando quanto stabilito dal presente comma, possono continuare a circolare senza alcuna restrizione. Per le finalità di cui al periodo precedente il numero di veicoli circolanti con toilette a circuito aperto per ciascuna impresa ferroviaria non può eccedere, al 31 dicembre di ciascun anno, le seguenti consistenze:

- a) anno 2023: 40 per cento dei veicoli circolanti;
- b) anno 2024: 30 per cento dei veicoli circolanti;
- c) anno 2025: 20 per cento dei veicoli circolanti;
- d) anno 2026: 10 per cento dei veicoli circolanti.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2028, sulle reti ferroviarie nazionali e regionali non è consentita la circolazione di rotabili con toilette a scarico aperto adibiti al trasporto di passeggeri. Dal divieto di circolazione di cui al periodo precedente sono esclusi i rotabili storici, come definiti dall'articolo 3, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128.”

Motivazione

L'emendamento si propone di prorogare le scadenze previste per la dismissione progressiva del materiale rotabile con toilette a circuito aperto. Detta proroga si rende necessaria in relazione all'emergenza sanitaria in atto. Occorre infatti considerare che molte attività industriali del settore ferroviario hanno subito una riduzione o una totale interruzione, a seguito dei provvedimenti adottati via via dal Governo per contrastare il diffondersi dell'epidemia da COVID-19. Si aggiunga che l'emergenza in atto sta producendo inevitabili blocchi o rilevanti differimenti nelle procedure di aggiudicazione.

Il differimento del termine in oggetto avrebbe anche l'effetto di armonizzare le scadenze di tali adeguamenti tecnici a quelli legati alle esigenze di equipaggiamento del materiale rotabile a quanto si auspica venga previsto per l'adeguamento di tutto il materiale rotabile circolante al cosiddetto “Decreto gallerie” (D.M 28 ottobre 2005 Ministero delle Infrastrutture).

L'approvazione dell'emendamento eviterebbe quindi che gli interventi previsti dalle citate normative vengano programmati in modo da dover sospendere l'impiego del materiale rotabile in modo efficiente. La duplicazione del fermo avrebbe infatti effetti insostenibili per le imprese ferroviarie, già duramente colpite dagli effetti dell'emergenza sanitaria in atto. Si consideri che le imprese del trasporto pubblico stanno registrando perdite ingentissime legate alle riduzioni di introiti che, allo stato, sfiorano quasi il 90% dei normali ricavi da traffico (perdite pari a circa 200 milioni al mese) ed ai maggiori costi organizzativi che le stesse si trovano a dover affrontare per tutelare personale e viaggiatori dai rischi derivanti dalla diffusione del virus.

Si riporta di seguito il testo vigente:

Articolo 40-bis del decreto-legge 26 ottobre 2019, n.124, convertito in legge 19 dicembre 2019, n. 157.

1. Fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n.1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, le imprese ferroviarie procedono, entro il 31 dicembre 2025, alla dismissione dei veicoli circolanti con toilette a scarico aperto, che, fino alla predetta data e fermo restando quanto stabilito dal presente comma, possono continuare a circolare senza alcuna restrizione. Per le finalità di cui al periodo precedente il numero di veicoli circolanti con toilette a circuito aperto per ciascuna impresa ferroviaria non può eccedere, al 31 dicembre di ciascun anno, le seguenti consistenze:

- a) anno 2021: 40 per cento dei veicoli circolanti;
- b) anno 2022: 30 per cento dei veicoli circolanti;
- c) anno 2023: 20 per cento dei veicoli circolanti;
- d) anno 2024: 10 per cento dei veicoli circolanti.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2026, sulle reti ferroviarie nazionali e regionali non è consentita la circolazione di rotabili con toilette a scarico aperto adibiti al trasporto di passeggeri. Dal divieto di circolazione di cui al periodo precedente sono esclusi i rotabili storici, come definiti dall'articolo 3, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128.

Fondo tecnologie TPL

Articolo 152

Dopo l'articolo 152 è aggiunto il seguente 152-bis.

1. Al fine di accelerare la trasformazione digitale del settore del trasporto pubblico locale ed incentivare lo sviluppo di tecnologie volte alla gestione dei flussi della domanda di trasporto e all'informazione alla clientela è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025.
2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi di cui al comma 1 a ciascuna Regione e Provincia autonoma.
3. All'onere si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse di cui al comma 14 dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 2019, n.160.

Relazione illustrativa

L'emendamento propone l'istituzione di un fondo finalizzato ad accelerare il processo di transizione al digitale del settore del trasporto pubblico locale. Appare evidente come in questo periodo storico sia necessario incrementare il livello della digitalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale, obiettivo di primaria importanza già nella concezione della mobilità ante Covid-19, ed ora essenziale a seguito dell'emergenza epidemiologica.

Il fondo potrebbe incentivare lo sviluppo di tecnologie volte alla gestione dei flussi della domanda e all'informazione alla clientela. Parallelamente finanzierebbe progetti che consentano un accesso facilitato ai sistemi di trasporto, senza il preventivo acquisto dei titoli di viaggio in esercizi commerciali e/o punti vendita, etc., (dematerializzazione dei titoli di viaggio) in modo da agevolare l'applicazione delle misure per il contenimento del contagio da COVID 19 che prevedono l'incentivo alla vendita di biglietti con sistemi telematici, considerata la piena maturità delle tecnologie abilitanti questo tipo di servizio e in un momento storico nel quale il mercato dei pagamenti elettronici appare in forte accelerazione, data l'enorme diffusione di smartphone e la piena affermazione di carte bancarie contactless. Tale evoluzione risponderebbe pienamente al percorso

di innovazione già avviato da tempo nel settore e reso più urgente nel quadro dell'attuale emergenza sanitaria. Si propone pertanto l'istituzione di un fondo ad *hoc* per il settore, a valere sulle risorse di cui al comma 14 dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 2019, n.160.

Agevolazioni energetiche energivore settore tpl

Articolo 119

All'articolo 119 dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti commi:

2-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

2-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 2-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

Relazione illustrativa

Il presente emendamento ha la finalità di estendere anche agli operatori del trasporto pubblico locale le agevolazioni sui prodotti energetici di cui godono le aziende "energivore".

Già oggi gli operatori del TPL risultano fra i maggiori consumatori di energia elettrica nelle grandi città d'Italia, dove sono in esercizio sistemi di trasporto rapido di massa alimentati ad energia elettrica (linee ferroviarie, metropolitane, tramviarie e filoviarie) che contribuiscono in maniera decisiva ogni giorno a trasportare milioni di passeggeri. In prospettiva i consumi di energia elettrica del settore sono destinati ad aumentare ulteriormente; sono infatti disponibili ingenti contributi pubblici volti a finanziare lo sviluppo dei sistemi di trasporto su gomma (autobus) alimentati a energia elettrica e delle infrastrutture per l'approvvigionamento dei mezzi su tutto il territorio nazionale. Con il piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS) sono stati previsti 3,7 mld di euro per il periodo 2019-2033 per sostenere il rinnovo della flotta autobus privilegiando le modalità di alimentazione alternative al diesel.

A fronte di tanto è di tutta evidenza che il settore del trasporto pubblico locale dovrebbe godere delle agevolazioni in questione, in quanto settore ad alta intensità di lavoro, ad alto valore

territoriale e sociale, settore chiave per le sfide ambientali ed importante moltiplicatore di PIL e occupazione.

Trattasi di una possibilità non preclusa ab origine dalla direttiva 96/2003/CE, che all'art. 17 contempla la possibilità di riconoscere il beneficio alle "imprese" (senza limitazioni di sorta), come definite all'art. 11, laddove per "entità commerciale" si intende "tutte le attività di produttore, di commerciante e di prestatore di servizi (...)" (art. 11, par. 2).

Deve, tuttavia, evidenziarsi come tale operazione, concretizzandosi in una "modifica degli aiuti esistenti" ai sensi del paragrafo 3 dell'art. 107 TFUE, deve ottenere la preventiva autorizzazione da parte della Commissione.