



22/97/CR6bis-a/C4-RP

DOCUMENTO PER L'AUDIZIONE PARLAMENTARE SULL'EROGAZIONE DI RISTORI ECONOMICI PER I DANNI SUBITI NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A SEGUITO DELL'EMERGENZA COVID

O.d.g. Conferenza Regioni

1. COMPENSAZIONE MANCATI INTROITI TARIFFARI

La prima conseguenza della crisi sanitaria ex-Covid, come noto e come evidenziato in molti documenti ufficiali della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, è stato, come in tutti settori economico-produttivi, l'improvviso crollo dell'utenza del trasporto pubblico regionale e locale e, conseguentemente degli introiti tariffari.

Tale situazione ha raggiunto il picco durante il periodo di completo *lock-down*, ma è continuata fino a tutto marzo 2022: infatti, oltre ai minori introiti tariffari dovuti sia al forte decremento dell'utenza (*smart working* di parte dei dipendenti pubblici e privati, timore di contagio e conseguente diffidenza verso il mezzo pubblico ecc.) sia all'evasione tariffaria, fenomeno aggravato dalle misure stabilite nel Protocollo con le associazioni di categoria sulle linee guida TPL (in particolare, la sospensione dell'attività di controllo e di bigliettazione a bordo più altre previsioni, quali la chiusura della porta anteriore degli autobus che, su molte linee di trasporto extraurbano, ha reso impossibile accedere alla macchina obliteratrice), si sono aggiunti anche i costi cd. Covid (sanificazioni, dispositivi di protezione, controlli del rispetto delle normative di sicurezza).

Al fine di rispondere a questa emergenza, il Governo ha istituito un Fondo *ad hoc* (art. 200 DL n. 34/20) con una dotazione iniziale pari a 500 milioni, incrementata con successive norme fino a 2,090 miliardi di euro. A tali risorse si aggiungono le risorse destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi, assegnate ma non utilizzate.

Ad oggi, risultano integralmente coperti i mancati introiti registrati dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021, pari a € 1.626.100.195,91¹.

Per il 2021 si stimano perdite di eguale entità, anche perché a fronte del perdurare dei limiti di riempimento e delle misure di cui al citato Protocollo, nonché delle misure di sanificazione e di controllo del rispetto delle norme 'emergenziali', sono diminuiti i costi cessanti legati alla riduzione delle corse e della cassa integrazione per il personale e si sono presentate nuove criticità derivanti dall'assenza di green pass, reso obbligatorio nella parte finale del 2021, e dalle altre assenze correlate al COVID-19 (malattie, permessi ecc.) con correlate riduzioni dei servizi. Le risorse disponibili, tuttavia, sono quelle che residuano dal saldo 2020, alle quali si aggiungono le risorse per servizi aggiuntivi non utilizzate al 31.12.21, per un totale di circa 724 M€², meno del 50% del fabbisogno. La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, in sede di parere sul DEF 2022 (seduta del 28 aprile 2022), ha rinnovato al Governo l'auspicio che, alla chiusura dell'esercizio 2021, si procederà come nel 2020 alla compensazione della riduzione dei ricavi tariffari per le aziende di trasporto pubblico locale ai fini di mantenere l'equilibrio economico-finanziario del settore.

Per un quadro sintetico delle risorse v. Appendice 1

¹ Dato provvisorio, desunto dallo schema di decreto MIMS-MEF attualmente all'esame della Conferenza Unificata

² Idem, cit.

Riequilibrio contratti di servizio

La copertura integrale dei mancati introiti tariffari è necessaria non solo per l'equilibrio delle aziende, ma anche per quello dei contratti di servizio e, in ultima istanza, dei bilanci regionali e degli enti affidanti.

Infatti, come segnalato in molti documenti ufficiali e tradotto in emendamenti ai vari provvedimenti legislativi del 2020-21, l'alterazione dell'equilibrio dei contratti di servizio rischia di ricadere interamente sui bilanci regionali e degli enti affidanti, specie a seguito dell'obbligo, posto dall'art. 92, co. 4-bis, DL 18/20 (la cui efficacia è stata prorogata al 31 marzo 2022), 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. A causa della situazione che si è verificata in questi ultimi due anni e mezzo, le previsioni dei ricavi nei PEF (o nei bandi di gara) non sono più veritiere e il valore del corrispettivo contrattuale (costi-ricavi+utile) non è più rappresentativo. Sarà pertanto necessario procedere al riequilibrio dei CdS e il problema fondamentale sarà l'attribuzione del rischio, soprattutto in assenza di copertura integrale dei mancati ricavi.

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha più volte chiesto di regolamentare questo aspetto, adattando la normativa attualmente vigente alla situazione eccezionale che si è verificata quest'ultimo anno, ad es. prevedendo l'annullamento del margine di ragionevole utile in un'ottica di condivisione del rischio.

Inoltre, tenuto conto che il Fondo Nazionale Trasporti copre non più del 55% della spesa annuale totale del trasporto pubblico locale delle Regioni a statuto ordinario, tale previsione ha comportato per alcune di esse 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.

Erogazione risorse e verifica sovra-compensazioni

Con i DI MIMS-MEF n. 489 e 546 del 2021 è stato effettuato il riparto delle risorse per mancati ricavi 2020. Prima di procedere all'erogazione alle aziende, ai sensi del Regolamento UE n. 1370/2007, gli enti committenti devono verificare l'assenza di eventuali sovra-compensazioni, al fine di non incorrere in infrazioni alla normativa europea sugli aiuti di Stato.

Tenuto conto che tali adempimenti avrebbero potuto rallentare i tempi di erogazione delle risorse e in considerazione della grave crisi di liquidità che interessa le aziende di TPL, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, con nota 16 marzo 2022 del Presidente Massimiliano Fedriga ai Ministri Giovannini e Franco, ha proposto di effettuare la doverosa verifica con riferimento al biennio 2020-21 e non solo al 2020, erogando immediatamente, a titolo di anticipazione, il 90% delle risorse assegnate dai citati decreti.

Tale proposta si è concretizzata nel DI 6 giugno 2022, n. 170.

Ad oggi:

- il citato decreto n. 170, relativo alla verifica sovra-compensazioni ed erogazione del 90% delle risorse alle aziende, è in fase di registrazione.
- lo schema di decreto di saldo definitivo delle risorse per mancati ricavi 23 febbraio 2020-31 gennaio 2021, in base alle correzioni che sono state fatte al 31 marzo 2022, come previsto dal citato DI n. 489, nonché di contestuale anticipazione delle risorse residue per l'annualità 2021 è in corso di approvazione in sede di Conferenza Unificata.

2. RISORSE PER POTENZIAMENTO SERVIZI

Un cenno a parte merita il tema delle risorse per il potenziamento dei servizi, il quale, sebbene non si tratti in senso stretto di ‘ristori’, è strettamente collegato all’emergenza Covid.

Infatti, la limitazione del *load factor* dei mezzi dedicati al TPL (variabile, nel periodo di riferimento, tra il 50% e l’80%), le esigenze di tutela della salute e di massimo contenimento del rischio di contagio, nonché la riorganizzazione delle attività didattiche (turni, decentramento delle attività didattiche in altre sedi ecc.), hanno determinato la necessità di una riprogrammazione dei servizi di trasporto, adeguando l’offerta a tali prescrizioni e garantendo a tutti i cittadini il diritto alla mobilità. Tale programmazione è stata effettuata da dicembre 2020 in poi nell’ambito dei Tavoli prefettizi, di cui al DPCM 3 dicembre 2020.

Dal punto di vista del ristoro di tali oneri da parte del Governo, bisogna distinguere tra il biennio 2020-2021 e il primo semestre 2022.

Nel 2020-21 gli oneri sostenuti per i servizi aggiuntivi eserciti hanno avuto copertura integrale.

Riguardo il 2022, nel primo trimestre, a fronte di un fabbisogno complessivo pari a circa 98,4 M€, sono state stanziati 80 M€ con criteri che nulla hanno a che fare con gli effettivi fabbisogni delle singole Regioni e PA. Pertanto, si è verificato che alcune Regioni hanno coperto tutti o quasi tutti gli oneri sostenuti, destinando le risorse residue a mancati ricavi (visto che la normativa vigente non consente di utilizzarle per il secondo trimestre), mentre altre hanno coperto solo una parte degli oneri sostenuti.

Nel secondo trimestre 2022, a fronte di un fabbisogno complessivo pari a circa 55 M€, sono stati stanziati 50 M€. L’insufficienza di tali risorse non permetterà di sanare il divario creatosi nel primo trimestre, generando così ingiustificati squilibri territoriali.

In sintesi: nel 2022 le risorse stanziare (130 milioni di euro per il periodo gennaio-giugno) sono insufficienti a coprire tutti gli oneri sostenuti dalle Regioni e PA.

Anticipazione delle risorse

A prescindere dalla capienza dei finanziamenti statali, preme segnalare che le Regioni e le Province autonome avevano comunque deciso di mantenere la precedente programmazione dei servizi aggiuntivi sia nel primo trimestre sia nel secondo, nonostante la fine del periodo emergenziale e la totale incertezza circa la volontà del Governo di continuare a finanziare tali servizi (v. *ODG della Conferenza del 2 dicembre 2021 e 12 gennaio 2022*), anticipando risorse proprie.

Infatti, se nel primo trimestre non era possibile interromperli a causa dei perduranti limiti di riempimento dei mezzi, nel secondo trimestre (post-emergenza), non sarebbe ugualmente stato possibile, tenuto conto dell’invarianza dell’organizzazione delle attività didattiche, come emerso nell’ambito dei citati Tavoli prefettizi, e della necessità di un progressivo riallineamento della programmazione dei servizi aggiuntivi alle abitudini formatesi nelle circostanze create dal contesto pandemico, visto che l’utenza del TPL non si esaurisce in quella scolastica. Ciò anche per il fatto che la capienza effettiva non è arrivata subito al 100%, considerato il permanere di alcune disposizioni di sicurezza, quali la delimitazione, negli autobus, di uno spazio inaccessibile ai viaggiatori in prossimità della cabina di guida e la chiusura della porta anteriore.

Ad oggi:

- lo schema di decreto MIMS-MEF, che assegna le risorse 2021 in via definitiva, sulla base della rendicontazione di tutte le Regioni e PA, è all’esame della Conferenza Unificata;

- il decreto MIMS-MEF 6 giugno 2021, n. 171, di riparto degli 80 M€ per il primo trimestre 2022, è in fase di registrazione;
- lo schema di decreto MIMS-MEF di riparto dei 50 M€ per il secondo trimestre 2022 è all'esame della Conferenza Unificata, ma le relative risorse, in base alla norma (art. 36 DL n. 50/2022), potranno essere effettivamente erogate alle Regioni e PA solo a seguito di rendicontazione dei servizi eserciti in tale periodo.

Per un quadro sintetico delle risorse v. Appendice 2

Roma, 8 giugno 2022

APPENDICE 1 - QUADRO RISORSE MANCATI RICAVI

Risorse stanziati per mancati ricavi 2020-21 (a)	Risorse al netto di quelle utilizzate per servizi aggiuntivi * (b)	Risorse servizi aggiuntivi non utilizzate, e destinate a mancati ricavi ** (c)	Totale risorse utilizzabili per mancati ricavi 2020-21 (d=b+c)	Risorse utilizzate per il 2020*** (f)	Totale risorse utilizzabili per mancati ricavi 2021 (g=d-f)
2.090.000.000	1.837.173.181,24	513.105.100,44	2.350.278.281,68	1.626.100.195,91	724.178.085,77

*€ 62.826.818,76 (2020)+ 190.000.000 (2021); **Schema DI rendicontazione s.a. in Conferenza.

*** Schema DI saldo finale+anticip. 2021 in Conferenza

APPENDICE 2 - QUADRO RISORSE SERVIZI AGGIUNTIVI

	Risorse stanziati (M€)	Risorse ripartite e rendicontate (€)	Risorse erogate (€)	Risorse residue da destinare a mancati ricavi (€)
2020*	fino a 300	62.826.818,76	62.826.818,76	-----
2021**	840	326.894.899,57	326.894.899,57	513.105.100,44
2022***	130	80****	-----	-----

* Art. 44, co. 1, DL 104/2020. ** Art. 22-ter DL 137/20; art. 1, co. 816, L. n. 178/20; art. 51, co. 1, DL 73/21.

*** Art. 24 DL 4/2022 e art. 36 DL n. 50/2022

**** DI 6 giugno 2022, n. 171 (in fase di registrazione alla Corte dei conti)