

**AUDIZIONE COMMISSIONI 5^a (PROGRAMMAZIONE ECONOMICA,
BILANCIO) E 6^a (FINANZE E TESORO) SENATO**

AS 2144

Conversione in legge del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19

Proposte

Roma, 6 aprile 2021



ASSTRA - PROPOSTE

Salvezza dei corrispettivi fino al termine dell'emergenza Covid-19

Il perdurare dell'emergenza Covid-19 e le conseguenti disposizioni volte al contenimento del contagio rendono necessario **prorogare al 31 dicembre 2021** (e sino alla data in cui cesseranno le misure restrittive della mobilità) **il termine della misura di cui al comma 4 bis dell'articolo 92 del DL Cura Italia.**

La disposizione 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 alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021”, anche laddove vi siano delle clausole negoziali che lo consentano.

ASSTRA - PROPOSTE

Fondo indennizzo ricavi TPL – priorità al ristoro delle perdite registrate nel 2020

Al fine di garantire, in via prioritaria per **l'annualità 2020**, **il rispetto del principio dell'equilibrio economico finanziario** dei contratti di servizio, stipulati in conformità al regolamento europeo n. 1370/2007 e al decreto legislativo n. 422/1997 occorre che, ai fini del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 200 del DL n. 34/2020 destinate alla compensazione della riduzione dei ricavi tariffari, **si tenga conto in via prioritaria delle perdite registrate nel periodo che intercorre fra il 23 febbraio 2020 ed il 31 dicembre 2020**, atteso che ad oggi permane un'indeterminatezza in merito al periodo temporale di assegnazione delle risorse del Fondo indennizzo ricavi TPL; la misura consentirebbe altresì di assicurare equità nella ripartizione delle risorse.

ASSTRA - PROPOSTE

Criteri di riparto del fondo nazionale trasporti

Il comma 2 dell'articolo 27 del DL 50/2017 detta i criteri per il riparto delle risorse del fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale (di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012) prevedendo, alla lettera d) una penalizzazione per gli affidamenti dei servizi non conformi alle disposizioni, anche transitorie, previste dal Reg. europeo 1370/2007.

Occorre pertanto eliminare la disposizione contenuta al comma 2, lett.d) dell'articolo 2 in quanto appare **di difficile applicazione** in considerazione del fatto che richiede una valutazione della legittimità dell'atto amministrativo di affidamento del servizio che in base al nostro ordinamento è propria dell'organo giurisdizionale.

La norma rischia, inoltre, di creare **difficoltà nella programmazione dei servizi** da parte delle Regioni.

ASSTRA - PROPOSTE

Ristoro servizi trasporto scolastico

Al fine di far fronte alle esigenze straordinarie e urgenti derivanti dalla diffusione del COVID-19 e alla conseguente riduzione dell'erogazione dei servizi di trasporto scolastico oggetto di contratti stipulati con gli enti locali, si ritiene opportuno provvedere al **rifinanziamento del fondo di cui al comma 2-bis dell'articolo 229 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 per il ristoro alle imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato** subite a causa dell'emergenza sanitaria per l'anno scolastico 2019/2020 e 2020/2021, attingendo alle risorse residue del fondo di cui al comma 790 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, atteso che i primi stanziamenti, pari a 20 milioni di euro, hanno garantito una copertura pari a circa il 16% delle perdite di fatturato per l'anno scolastico 2019/2020.

ASSTRA - PROPOSTE

Differimento del taglio rimborso accise sul gasolio

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, richiedendo l'allineamento temporale dell'efficacia dei provvedimenti e in ogni caso il differimento delle date di entrata in vigore delle misure al 1° gennaio 2022, sia per gli autobus Euro III sia per gli Euro IV. Gli oneri risulterebbero insostenibili considerando l'attuale contesto di crisi economica conseguente all'emergenza dal Covid-19.

Inoltre, la misura non appare allineata nei tempi rispetto alle politiche di sostegno avviate dal Governo attraverso il Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS), che ha destinato 3,7 mld 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.

ASSTRA - PROPOSTE

Agevolazioni energetiche energivore settore tpl

Già oggi gli operatori del TPL risultano fra i maggiori consumatori di energia elettrica nelle grandi città italiane, dove sono in esercizio sistemi di trasporto rapido di massa alimentati ad energia elettrica (linee ferroviarie, metropolitane, tramviarie e filoviarie). In prospettiva i consumi di energia elettrica del settore sono destinati ad aumentare ulteriormente grazie ai contributi pubblici stanziati dal PSNMS che finanziano lo sviluppo dei sistemi di trasporto su gomma (autobus) alimentati ad energia elettrica.

Al fine di promuovere la transizione ecologica del settore, è di tutta evidenza che **anche 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.

ASSTRA - PROPOSTE

Finanziamenti ferrovie interconnesse

I provvedimenti normativi di gestione dell'emergenza del Covid-19 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. Si ritiene opportuno prevedere un aggiornamento delle tempistiche prorogando il termine del 31 dicembre 2021 di cui al punto 2.1 della Delibera CIPE 26/2018 di un anno, al fine di tenere in considerazione le sopravvenute criticità, non dipendenti dalla responsabilità del soggetto attuatore.

Fondo messa in sicurezza e sviluppo ferrovie regionali

Si 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 decorre 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.

ASSTRA - PROPOSTE

Lunghezza massima autosnodati e filosnodati

Si propone di modificare l'articolo 61, comma 2, del D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 consentendo 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, anche sino a 24 metri, consentendone l'omologazione purché non si arrechi pregiudizio alle condizioni di traffico e alla sicurezza operativa.

Massa complessiva veicoli

Sarebbe opportuno introdurre modifiche all'articolo 62, comma 3, del D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 al fine di autorizzare per gli autobus ad alimentazione alternativa (elettrica, ibrida, metano, ecc.), 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.

ASSTRA - PROPOSTE

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

Si propongono modifiche al Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico delle società a partecipazione pubblica) 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.

ASSTRA - PROPOSTE

Disposizioni di coordinamento con la legislazione vigente

La modifica che si propone al comma 2-ter dell'art.27 del TUSP è volta a rendere coerente tale disposizione con la modifica introdotta dal comma 721 dell'art.1 della legge 145/2018 all'articolo 1, comma 5 del D.Lgs. 175/2016.

L'articolo 27, comma 2-ter, andando a modificare l'ambito di applicazione del D.Lgs. 33/2013 (cosiddetto decreto trasparenza) prevede che lo stesso non trovi applicazione per "le società quotate come definite all'articolo 2, comma 1, lettera p), dello stesso decreto legislativo, nonché le società da esse partecipate, salvo che queste ultime, siano, non per il tramite di società quotate, controllate o partecipate da amministrazioni pubbliche".

Sarebbe auspicabile, pertanto, coerentemente con quanto previsto nel TUSP, che il D.lgs. 33/2013 avesse lo stesso ambito di applicazione previsto per il TUSP, anche in relazione al rinvio ad esso operato dal medesimo D.lgs. 33/2013.

ASSTRA - PROPOSTE

Veicoli con toilette a scarico aperto

Si propone di **prorogare le scadenze previste per la dismissione progressiva del materiale rotabile con toilette a circuito aperto**. 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.

Interpretazione autentica disposizioni canone unico e tari società affidatarie del servizio di gestione della sosta regolamentata o a pagamento

La proposta emendativa, con una norma d'interpretazione autentica, intende chiarire, conformemente all'orientamento maggioritario della giurisprudenza, che **il pagamento del canone unico** istituito ai sensi dei commi da 816 a 847 della legge del 27 dicembre 2019, n. 160 **e della TARI** istituita ai sensi dei commi da 639 a 668 della legge 27 dicembre 2013, n. 147 **non spetta alle società affidatarie del servizio di gestione della sosta regolamentata o a pagamento**.