



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

A.S. n. 2564

(Conversione del decreto-legge 21/2022 – “Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina”)

Senato della Repubblica

Commissioni riunite 6^a Finanze e Tesoro e 10^a Industria, Commercio e Turismo

Aprile 2022

Aderente alla
CONFINDUSTRIA

*Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 06/5903974
Telefax 06/5903825
e-mail: agens@agens.it
C.f. 04276771005*



OSSERVAZIONI AGENS

Premessa

L'aumento dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici a livello globale rappresenta per i bilanci delle imprese del trasporto pubblico un nuovo ulteriore fattore di sofferenza che si somma alle conseguenze della pandemia.

Come è stato ripetutamente osservato, il trasporto pubblico locale è stato tra i settori più colpiti dalla pandemia. Anche durante l'emergenza ha dovuto continuare ad assicurare i servizi, registrando da un lato un incremento delle spese per le operazioni di prevenzione sanitaria, dall'altro un crollo della domanda senza precedenti.

Oggi tra gli operatori è peraltro diffusa la consapevolezza che non sarà possibile tornare alla situazione ante pandemia. I mutamenti intervenuti sono destinati a incidere in maniera profonda sulle abitudini di vita dei cittadini e, dunque, anche sugli assetti economici delle aziende.

Il fenomeno pandemico ha infatti contribuito a cambiare in maniera fisiologica e strutturale la realtà della mobilità: al momento, anche se sono state superate le limitazioni relative ai coefficienti di riempimento dei mezzi introdotte per contrastare la diffusione del virus, i numeri della domanda sono lontani dai livelli pre-Covid.

Mentre sono chiamate a investire per rispondere alle sfide delle transizioni ecologica e digitale nel quadro della pianificazione europea e nazionale, le aziende, stimano un calo di passeggeri del 10-15% destinato a durare ancora per molti anni con impatti importanti sui bilanci.

I ristori sono stati dirimenti per assicurare la continuità del settore e, quindi, dei servizi, ma la complessità, probabilmente inevitabile, dei meccanismi di ripartizione, attribuzione ai mancati ricavi o ai servizi aggiuntivi, erogazione a titolo di anticipo e conguagli unitamente all'incertezza sui fondi, stanziati in più step, ha comportato un clima di incertezza non favorevole al rilancio del settore. Tale situazione è tanto più grave se si considera, da un lato, che nel 2021 - anno in cui gli operatori del trasporto pubblico locale hanno perso quasi 2 miliardi di euro - i mancati ricavi non sono stati neanche parzialmente mitigati dalla limitazione dei servizi legata al lockdown e, dall'altro, che anche nei primi mesi del 2022 si stanno registrando perdite significative.

È possibile pertanto concludere che stiamo lentamente uscendo dalla fase più acuta dell'emergenza sanitaria, ma non da quella economica e finanziaria per le aziende.

Osservazioni generali

Si esprime un generale apprezzamento per le misure adottate per fronteggiare la situazione di eccezionale instabilità, si osserva tuttavia che i recenti aumenti dei prezzi di elettricità, benzina e gas rappresentano come detto in premessa, un peso, insostenibile per le aziende di trasporto pubblico.



In via generale, in merito ai costi dell'energia, si osserva che le strategie politiche a livello internazionale e nazionale convergono tutte sull'obiettivo di ridurre il livello di inquinamento generato dal settore dei trasporti a livello globale (gas serra) e locale (NOx, particolati fini, benzeni, rumore, ecc.).

Avendo riguardo in particolare alle previsioni del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR), del Fondo Complementare al PNRR e del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, la crescente esigenza di provvedere all'elettrificazione della mobilità pubblica comporterà un ulteriore aumento dei costi legati all'approvvigionamento di energia elettrica con un peso sempre maggiore sui bilanci delle aziende del TPL negli anni a venire.

Alla luce di quanto sopra, si chiede pertanto la proroga delle attuali misure di azzeramento degli oneri di sistema nonché, al momento della scadenza di tali misure (come detto da prolungare su un arco temporale più ampio di quello attualmente previsto), di estendere il sistema delle agevolazioni per le imprese a forte consumo di energia elettrica anche alle imprese che esercitano servizi di trasporto pubblico.

In merito alle singole misure del DL 21/2022 si rappresentano in particolare le seguenti osservazioni:

Art. 1 - Riduzione dell'aliquota di accisa sul gasolio

La riduzione dell'aliquota di accisa prevista dall'articolo 1 del decreto-legge in argomento è apprezzabile.

In particolare, la misura dispone la riduzione per 30 giorni delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante.

Al riguardo, si segnala che, relativamente al settore del trasporto ferroviario, nel Testo Unico delle Accise (D.Lgs. 504/1995) era già prevista un'aliquota ridotta per il gasolio, pari al 30 per cento dell'aliquota ordinaria. Di recente, con il decreto legge n. 4/2022 (cd. DL Sostegni-ter), tale regime agevolato è stato soppresso, con un conseguente notevole aumento dei costi per l'approvvigionamento di gasolio da parte degli operatori ferroviari.

Si condivide quindi la misura di riduzione generalizzata dell'accisa disposta dal decreto legge in oggetto, e si auspica che la stessa possa essere rafforzata e proseguita anche nei mesi seguenti

Anche per quanto riguarda il settore del TPL la misura è apprezzabile tuttavia ci preme far notare che la stessa si sostanzia in un beneficio (meno di 0,036 euro per litro per i veicoli di classe ambientale Euro V e VI che fruivano dell'accisa ridotta per il gasolio commerciale e 0,25 centesimi per i veicoli esclusi da tale beneficio di classe ambientale fino a euro IV) sostanzialmente irrilevante per gli operatori di TPL che hanno investito per rinnovare il parco mezzi e ridurre l'impatto ambientale (mentre, paradossalmente, i



parchi mezzi vecchi e inquinanti, che essendo tali non beneficiano più delle agevolazioni ordinarie sulle accise verranno favoriti dal provvedimento straordinario in esame).

Anche in questo caso, comunque, la misura resta condivisibile e si auspica che la stessa possa essere rafforzata ed estesa in una prospettiva temporale più ampia.

Art. 13, comma 2 – Ferrobonus

Il comma 2 dell'articolo 13 dispone un incremento del c.d. *Ferrobonus* di ulteriori 19 milioni di euro per l'anno 2022, portando quindi il montante complessivo della misura in tale annualità a 38 milioni di euro. Come noto, la misura sostiene il trasferimento modale del trasporto merci, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti a livello internazionale ed europeo.

Si vede quindi con favore la misura adottata dall'articolo 13 del decreto in oggetto e si auspica che la dotazione finanziaria possa essere incrementata in modo stabile, consentendo così al settore di pianificare un incremento degli investimenti e servizi di sempre maggiore qualità.

Art. 17, comma 1 – Fondo per il sostegno del settore dell'autotrasporto

La norma in questione prevede, al fine di mitigare l'impatto degli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti, l'istituzione nello stato di previsione del Mims di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2022, da destinare al sostegno "del settore dell'autotrasporto".

In attesa della prevista normativa di attuazione riteniamo opportuno che già nella norma primaria sia chiarito, superando ogni dubbio interpretativo, che tale fondo speciale include anche il trasporto di passeggeri con autobus del TPL e commerciale.