



AS 345 “Conversione in legge del decreto-legge 18 novembre 2022, n. 176, recante misure urgenti di sostegno nel settore energetico e di finanza pubblica”

28 novembre 2022



01. Agevolazioni energetiche energivore settore TPL

Già oggi **gli operatori del TPL risultano fra i maggiori consumatori di energia elettrica nelle grandi città**, 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 del TPL destinati ad aumentare ulteriormente; sono, infatti, disponibili ingenti contributi pubblici (Piano nazionale di ripresa e resilienza, Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, ecc.) volti a finanziare lo **sviluppo dei sistemi di trasporto alimentati a energia elettrica** ed il **potenziamento dei trasporti rapidi di massa (metropolitane, tramvie, ecc.)**.

Si propone, pertanto, di **estendere anche agli operatori del trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le agevolazioni sui prodotti energetici di cui godono le aziende "energivore"**, 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.

Tale possibilità, non è, difatti, 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). Si evidenzia, altresì, che tale operazione, concretizzandosi in una "modifica degli aiuti esistenti" ai sensi del paragrafo 3 dell'art. 107 TFUE, dovrebbe ottenere la preventiva autorizzazione da parte della Commissione.

02. Investimenti autobus - divieto alla circolazione di autobus Euro 2 ed Euro 3 e maggiore gradualità nel processo di transizione alle forme di alimentazione alternative

Il Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (c.d. DL Infrastrutture) ha introdotto il divieto alla **circolazione**, su tutto il territorio nazionale, di veicoli a motore delle categorie M2 e M3 (**autobus**), adibiti a servizi di **trasporto pubblico locale**, alimentati a benzina o gasolio, con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, **Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024**.

Vista l'attuale composizione del parco autobus¹, al fine di mantenere gli attuali livelli di servizio, la suddetta norma determinerebbe l'obbligo di sostituzione di oltre **3.100 mezzi Euro II** entro la fine del 2022 e quasi **8.800 mezzi Euro III** entro la fine del 2023, per complessivi **12 mila mezzi**, pari a circa il 28% dell'intero parco autobus circolante.

Ad oggi, garantire la sostituzione di circa 12.000 autobus, secondo le scadenze previste, non risulta oggettivamente possibile per le seguenti motivazioni:

- le **difficoltà della filiera produttiva** nel rispondere ad una domanda così cospicua ed immediata di autobus nel breve periodo, anche a causa degli effetti del conflitto Ucraina, in termini di maggiori costi delle materie prime e conseguenti difficoltà di approvvigionamento;
- le **difficoltà finanziarie degli operatori del trasporto pubblico locale**, in conseguenza dell'emergenza epidemiologica Covid-19;
- le **difficoltà progettuali** derivanti dalla transizione verso modalità di alimentazione caratterizzate da una **maggiore complessità tecnologica (elettrico e idrogeno)** rispetto alle alimentazioni tradizionali.

Difatti, nonostante una politica degli investimenti in autobus decisamente espansiva, grazie alle risorse europee e alle risorse proprie nazionali, il contesto di riferimento ha fortemente risentito degli **effetti negativi degli eventi bellici** che hanno determinato, da un lato uno **shortage delle materie prime** e, dall'altro un generalizzato **incremento dei costi di produzione** con un conseguente aumento dei prezzi di acquisto degli autobus.

Siffatta situazione di natura contingente si è altresì legata ad una criticità strutturale del sistema di finanziamento pubblico, vale a dire un arco temporale particolarmente lungo dal momento in cui vengono stanziati le risorse al momento in cui i mezzi di trasporto entrano in esercizio.

Per le ragioni suesposte, riteniamo fondamentale un intervento normativo che consenta una **proroga dei termini di entrata in vigore del divieto alla circolazione degli autobus euro 2 ed euro 3.**

Si propone, pertanto, di prevedere la **possibilità, da parte degli operatori, di continuare a svolgere il servizio di trasporto pubblico locale oltre i termini riportati dalla norma** citata con i mezzi euro 2 ed euro 3 esclusivamente **nel caso in cui sia stato effettuato, entro il 31 dicembre 2023 per i mezzi euro 2 ed entro il 31 dicembre 2024 per i mezzi euro 3, un ordine con obbligazione giuridicamente vincolante** per la loro sostituzione con mezzi ad alimentazione

¹ Presentazione MIMS «Parco Autobus» - dati aggiornati al 30 settembre 2022 -

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/tpl-bus-elettrici-aumentati-del-53-poco-piu-di-un-anno-quelli-ibridi-del-41>

alternativa e ad alimentazione diesel, euro 6 e della più moderna classe di alimentazione.

Riteniamo, altresì, di primaria importanza:

- prevedere la **facoltà di continuare ad acquistare**, a valere sui canali di finanziamenti già attivati, anche **autobus ad alimentazione diesel**, della più moderna classe di alimentazione disponibile, e **ibridi, nel caso di rottamazione di autobus euro 2 ed euro 3**, al fine di assicurare una graduale transizione alle forme di alimentazione alternative;
- **prorogare di un anno, al 31 dicembre 2023**, il termine del 31 dicembre 2022 (già prorogato di 3 mesi con l'articolo 7 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1 agosto 2022) per la **sottoscrizione dei contratti** relativi alle forniture e alle infrastrutture di alimentazione degli autobus finanziati con le risorse previste dal **Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR ex DM n. 315/2021** (per complessivi 600 milioni di euro) nonché differire dal 31 dicembre 2024 **al 31 dicembre 2025 il termine previsto per la realizzazione del 50% del programma delle forniture**, allineando le predette scadenze con quanto stabilito per gli investimenti finanziati dal PNRR.

03. Fondi rotativi TPL

In Italia si riscontra un evidente gap finanziario fra le risorse attuali e quelle necessarie ad allineare il parco mezzi e le infrastrutture ai livelli dei principali paesi europei. Tale criticità, abbinata alle difficoltà che molti operatori riscontrano, anche a causa della crisi generata dal Covid-19, nell'ottenere **supporto finanziario da soggetti privati per attuare gli investimenti**, rende necessario lo sviluppo di nuove soluzioni, complementari a quelle esistenti.

Si ritiene, pertanto, di primaria importanza prevedere lo **sviluppo di nuovi strumenti finanziari a carattere rotativo**, in conformità alle disposizioni del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021, a valere su risorse europee (Fondo ESIF), progettati **su misura per il Tpl** e riservati all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.

Gli Strumenti Finanziari rotativi consentirebbero alle aziende del TPL di **velocizzare il processo di rinnovo del parco mezzi** in modo da poter disporre di una flotta moderna, più efficiente e a minore impatto ambientale, in grado di contribuire, oltre al miglioramento dell'efficienza operativa, anche agli obiettivi europei di **riduzione delle emissioni in atmosfera** definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea COM (2021) 550 final del 14 luglio 2021 recante " *'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality*" che ha individuato una serie di proposte affinché l'UE possa conseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni

nette di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, diventando il primo continente climaticamente neutro entro il 2050, in modo equo, competitivo ed efficiente in termini di costi.