



S.452

Conversione in legge del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi

Interventi urgenti per il settore del trasporto pubblico regionale

Commissioni riunite 1^a (Affari Costituzionali) e 5^a (Bilancio) del Senato della Repubblica

Roma, 12 gennaio 2023

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codeste spettabili Commissioni quelli che, ad avviso della scrivente Associazione, costituiscono interventi urgenti e necessari di differimento di alcuni termini legislativi e di rivalutazione di alcune norme in materia di investimenti e regolazione del trasporto pubblico locale e regionale, con l'auspicio che tali interventi possano essere condivisi nel corso dell'iter parlamentare di conversione del decreto legge all'esame di codeste Commissioni e possano essere concretizzati attraverso utili modifiche al provvedimento. In questo senso si rappresentano interventi ritenuti indispensabili per consentire la realizzazione dei programmi di investimento sostenuti dallo Stato e per garantire l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio relativi alla gestione dei servizi di TPL assoggettati ad obbligo di servizio pubblico.

Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) rappresenta, in seno a Confindustria, le imprese private attive in tutti i segmenti del trasporto di passeggeri con autobus, sia **trasporto pubblico locale e regionale** che **trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente** non soggetto ad obblighi di servizio pubblico. Si tratta di un settore di grande rilievo economico, occupazionale e sociale, di cui ANAV associa una parte fondamentale e qualificata, che, complessivamente considerato, comprende quasi **6.000 aziende attive** con circa **75.000 autobus** e **148.000 addetti**.

I numeri e il ruolo del trasporto pubblico locale

Complessivamente, considerando le sue diverse modalità (trasporto su strada, trasporto ferroviario, metropolitane, tram, ecc.) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre **11 miliardi di euro di fatturato** e trasporta oltre **5,5 miliardi di passeggeri** per **2 miliardi di corse-Km** complessive sulle diverse modalità attraverso poco meno di **900 gestori** titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre **114.000 addetti** (dati Osservatorio Nazionale TPL – Relazione annuale 2019-2020).

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto pubblico locale e regionale, rappresenta una **componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile** ed una **leva fondamentale per la ripresa e lo sviluppo economico** del Paese.

Gli interventi necessari di proroga di termini legislativi e connessa modifica del quadro regolatorio

1. Proroga termini in materia di investimenti nel settore del trasporto pubblico locale

Alla luce del sopravvenuto quadro macroeconomico nazionale e internazionale dovuto alla crisi energetica in atto, e che ha generato un'eccezionale ed imprevedibile ritardo nei tempi di costruzione, fornitura e consegna dei mezzi di trasporto, è indispensabile prorogare alcune scadenze previste, in materia di investimenti in autobus adibiti ai servizi di trasporto pubblico locale e relative infrastrutture di alimentazione, dal decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 1° agosto 2022 recante il cronoprogramma di realizzazione degli interventi finanziati dal Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR ex art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101. Il predetto intervento finanzia, per 600 milioni di euro complessivi nel periodo 2022-2026, autobus extraurbani e interurbani ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto destinati ai servizi di TPL. Per effetto di quanto previsto dal predetto decreto MEF del 1° agosto 2022, il termine del 30 settembre 2020, inizialmente stabilito, a pena di revoca delle risorse, per la sottoscrizione dei contratti relativi alle forniture e alle infrastrutture finanziati è stato differito, di soli tre mesi, al 31 dicembre 2022. Il contesto odierno, connesso alla gravissima crisi energetica in atto, compromette di fatto ogni possibilità per le amministrazioni e le imprese interessate di realizzare i progetti di investimento e concludere le procedure di gara preordinate a sottoscrivere i contratti di fornitura entro il predetto termine. Oggettivamente mancano oggi le condizioni tecnologiche ed infrastrutturali per l'utilizzazione di autobus elettrici e ad idrogeno in ambito extraurbano/interurbano (autonomia insufficiente delle batterie, tempi necessari alla realizzazione di una rete adeguata di alimentazione/distribuzione, capacità limitata dei costruttori di autobus, ecc.), mentre l'implementazione in ambito extraurbano e interurbano dell'alimentazione a metano (CNG e ancor più LNG) sconta la mancanza di una rete di distribuzione sufficiente, che andrebbe realizzata in maniera diffusa sul territorio con tempistiche non compatibili rispetto a quelle stabilite dal PNC, e che comunque comporta oggi un'alea economica crescente considerando che in poco tempo il prezzo del metano è più che raddoppiato. Il progetto di investimento in questione, peraltro, è complementare ai piani di investimento per l'acquisto di autobus urbani di TPL finanziati dal PNRR nell'ambito della Missione 2, componente 2, che per l'assunzione delle obbligazioni giuridiche vincolanti stabilisce il termine del 31 dicembre 2023.

La transizione verso le alimentazioni alternative e pulite è un processo ineludibile che richiede però tempi e modalità che consentano alle aziende di effettuare la transizione con la necessaria gradualità, anche alla luce della crisi energetica in atto e dei tempi non brevi di soluzione. Una transizione immediata o comunque eccessivamente rapida alle alimentazioni alternative presenta allo stato attuale le criticità sopra descritte, alla luce delle quali, **al fine di evitare la revoca delle risorse stanziate**, si sottopone all'attenzione di codeste Commissioni l'**esigenza di disporre la**

proroga di un anno, al 31 dicembre 2023, del termine del 31 dicembre 2022 (fissato dall'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 extraurbani e interurbani di TPL finanziati con le risorse del PNC, nonché il differimento, dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2025, del termine previsto per la realizzazione del 50% del programma delle forniture. In considerazione dell'eccezionale incremento dei prezzi del metano **occorre inoltre prevedere**, per i soggetti beneficiari delle risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), così come dei contributi di competenza del quinquennio 2019-2023 del Piano Strategico della Mobilità sostenibile (PSNMS), previsto dall'articolo 1, commi 613 - 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, **la possibilità di utilizzare le risorse destinate nei piani di investimento all'acquisto di autobus a metano** ed alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto, **anche all'acquisto di autobus ad alimentazione elettrica, a idrogeno**, e relative infrastrutture di supporto, **nonché all'acquisto di autobus ad alimentazione diesel o ad alimentazione ibrida diesel-elettrica della classe di emissione più recente.** Gli interventi proposti non richiedono copertura finanziaria poiché non determinano oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

2. Proroga e coordinamento disciplina autolinee di competenza statale e servizi di TPL assoggettati ad obblighi di servizio

Lo sviluppo di sistemi pienamente concorrenziali nel mercato dei servizi di linea con autobus di natura commerciale è una leva importante per stimolare la qualità dei servizi, l'efficacia e l'efficienza del sistema produttivo e la competitività delle tariffe offerte ai consumatori. In questo senso possono essere inquadrare le novità alla disciplina delle autolinee di competenza statale introdotte dall'articolo 1, commi 5-sexies e 5-septies, del D.L. n. 121/2021 e s.m.i., soprattutto nella parte in cui semplificano e velocizzano i procedimenti autorizzativi. Al contempo occorre tener conto delle peculiarità dei servizi di trasporto pubblico locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico, la cui disciplina comunitaria e nazionale, proprio in considerazione degli oneri di servizio pubblico sostenuti dagli operatori, prevede, a salvaguardia dell'equilibrio economico-finanziario della gestione, diritti di esclusiva e principi di unitarietà della rete di servizio insieme con le compensazioni economiche. È evidente che l'unitarietà della rete, e la possibilità di sostenere i servizi universali resi nelle aree a domanda debole anche con i ricavi delle linee a maggiore domanda, agevolano la sostenibilità degli obblighi di servizio assolti, contribuendo a mantenere basse e universali le tariffe e riducendo le esigenze di finanziamento pubblico attraverso i corrispettivi. Si ritiene quindi che le norme introdotte con il D.L. n. 121/2021 vadano riviste per garantire un maggiore equilibrio tra il sistema pienamente liberalizzato delle autolinee di

competenza statale ed il sistema di concorrenza per il mercato e di equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio previsto, anche a livello comunitario, per assicurare l'universalità dei servizi di trasporto pubblico locale di interesse generale. In quest'ottica si sottopone all'attenzione di codeste Commissioni una la **necessità** di un intervento **di modifica** della **disciplina** relativa alle **autolinee interregionali di competenza statale, come innovata dall'articolo 1, commi 5-sexies e 5-septies, del D.L. n. 121/2021** e s.m.i., finalizzata a **preservare la redditività dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale** assoggettati ad obblighi di servizio pubblico attraverso un più **equilibrato coordinamento** tra la disciplina comunitaria e nazionale in materia e le nuove norme in materia di autolinee di competenza statale. Nello specifico, **occorre differire quantomeno al 31 marzo 2023 l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1, comma 5-sexies, lett. a) del predetto decreto legge n. 121/2021 e s.m.i.** e, contestualmente, **intervenire sul disposto della richiamata lett. a)** in modo da contemperare l'estensione della nozione di autolinee interregionali di competenza statale, assoggettate a regime autorizzatorio e operanti in regime di concorrenza nel mercato, con la salvaguardia dei diritti di esclusiva e della sostenibilità economico-finanziaria dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico. In particolare fermo restando l'inclusione, a decorrere dal 31 marzo 2023, nella nozione di autolinee interregionali di competenza statale anche di servizi di collegamento tra due Regioni, purché con percorso da capolinea a capolinea non inferiore a 250 chilometri, nonché la possibilità di prevedere all'interno di tali percorsi anche relazioni di traffico intraregionali, occorre limitare tale possibilità alle relazioni di collegamento tra i capoluoghi di provincia condizionandola a un **preventivo nulla osta della Regione interessata** nei casi in cui ci sia un **rischio di sovrapposizione o interferenza** delle relazioni intraregionali dei servizi a libero mercato con i servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007. La valutazione a riguardo non può che essere rimessa alla Regione interessata, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. Gli interventi proposti, anche in questo caso, non comportano oneri finanziari e si ritengono necessari al fine di evitare incertezza del quadro regolatorio, contenziosi che potrebbero essere numerosi e rilevanti, nonché al fine di evitare squilibri economici e finanziari importanti ai sistemi territoriali di trasporto pubblico regionale e locale.

Roma, 12 gennaio 2023