



## **Emendamenti 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**

## Sommario

SALVEZZA DEI CORRISPETTIVI.....	3
FONDO INDENNIZZO RICAVI TPL .....	4
RISTORO SERVIZI TRASPORTO SCOLASTICO .....	6
CRITERI DI RIPARTO DEL FNT.....	8
DIFFERIMENTO DEL TAGLIO RIMBORSO ACCISE SUL GASOLIO.....	9
FINANZIAMENTI FERROVIE INTERCONNESSE.....	10
FONDO MESSA IN SICUREZZA E SVILUPPO FERROVIE REGIONALI .....	11
LUNGHEZZA MASSIMA AUTOSNODATI E FILOSODATI .....	13
MASSA COMPLESSIVA VEICOLI.....	15
AGEVOLAZIONI ENERGETICHE ENERGIVORE SETTORE TPL.....	17
SEMPLIFICAZIONE E INTERPRETAZIONE AUTENTICA DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL D.LGS. 175/2016 .....	19
DISPOSIZIONI DI COORDINAMENTO CON LA LEGISLAZIONE VIGENTE .....	21
VEICOLI CON TOILETTE A SCARICO APERTO.....	22
INTERPRETAZIONE AUTENTICA DISPOSIZIONI CANONE UNICO E TARI SOCIETA' AFFIDATARIE DEL SERVIZIO DI GESTIONE DELLA SOSTA REGOLAMENTATA O A PAGAMENTO .....	24

**EMENDAMENTO AS 2144**  
**SALVEZZA DEI CORRISPETTIVI**

**ART. 29**

Dopo il comma 5 è inserito il seguente comma 5-bis:

“5-bis - All’articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n.27, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 4-bis le parole “30 aprile 2021” sono sostituite dalle seguenti: “31 dicembre 2021”.
- b) il comma 4-quater è soppresso”.

**Relazione illustrativa:**

Il comma 4 bis dell’articolo 92 del DL Cura Italia, 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.

Il perdurare dell'emergenza Covid-19 e le conseguenti disposizioni volte al contenimento del contagio introdotte con decretazione d’urgenza rendono necessario consentire che la norma trovi applicazione sino alla data in cui cesseranno le misure restrittive della mobilità. Misure queste che, presumibilmente, non cesseranno di produrre effetti nei prossimi mesi. Si ritiene quindi opportuno proporre che il termine attualmente fissato al 30 aprile sia prorogato al 31 dicembre 2021.

La proposta in esame trova la sua ratio nella tutela di un settore che risulta fra i più colpiti dall’emergenza epidemiologica, atteso che gli operatori potrebbero scontare ingenti decurtazioni del corrispettivo contrattuale complessivo relativo anche alla competenza 2021, conseguenti alla rimodulazione del programma di esercizio operata in ragione dell’emergenza epidemiologica.

Inoltre, in considerazione del fatto che la Commissione europea, Direzione Generale della Mobilità e dei trasporti, ha affermato (MOVE.A.4/EG/MOVE.A.4(2020)3829643) che le previsioni contenute al comma 4-bis e 4 ter dell’articolo 92, inquadrandosi nel Regolamento (EC) N°1370/2007, beneficiano di una presunzione di conformità, e non richiedono la previa notifica alla Commissione sulla base dell’articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, si ritiene opportuno suggerire la soppressione della disposizione contenuta nel comma 4-quater che subordina l’efficacia dei commi 4-bis e 4 -ter all'autorizzazione della Commissione europea.

**EMENDAMENTO AS 2144**  
**FONDO INDENNIZZO RICAVI TPL**

**ART. 29**

All'articolo 29, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

“1-bis. Ai fini del riparto delle risorse del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 destinate alla compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri si tiene conto in via prioritaria della riduzione dei ricavi registrata nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio”.

b) al comma 2, sono soppresse le seguenti parole:

"e con il decreto di cui al comma 1-bis dell'articolo 44 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126”.

**Relazione illustrativa**

Le disposizioni si rendono necessarie 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. Con il presente comma viene specificato 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 relativi ai passeggeri, si tiene conto in via prioritaria della riduzione dei ricavi registrata nel periodo che intercorre fra il 23 febbraio 2020 ed il 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

La misura è finalizzata ad eliminare l'indeterminatezza che ad oggi permane in merito al periodo temporale di assegnazione delle risorse del Fondo di cui al citato art. 200, che risultano in parte riferite all'annualità 2020 ed in parte all'annualità 2021, seppur destinate a compensare un periodo più ampio, che decorre dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate con i provvedimenti di cui all'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35.

Si ritiene opportuno, inoltre, eliminare il riferimento al decreto di cui al comma 1-bis dell'articolo 44 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, ai fini del riparto delle risorse, in quanto i criteri sono stati stabiliti dal già citato decreto di

cui all'articolo 200, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

## EMENDAMENTO AS 2144

### RISTORO SERVIZI TRASPORTO SCOLASTICO

#### ART. 29

All'articolo 29 dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti commi:

“5-bis. 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, il residuo della dotazione del fondo di cui al comma 790 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 è destinato al rifinanziamento del fondo di cui al comma 2-bis dell'articolo 229 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 per l'anno scolastico 2019/2020 e 2020/2021, tenendo conto, in via prioritaria, del ristoro delle perdite di fatturato subite dalle imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico per l'anno scolastico 2019/2020”.

“5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'istruzione, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 281 del 1997, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le risorse del fondo sono ripartite tra i comuni interessati”.

#### **Relazione illustrativa**

Le disposizioni si rendono necessarie al fine di garantire il ristoro alle imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria.

Nel dettaglio, la norma prevede di destinare, al fine di ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria, le risorse residue del fondo di cui al comma 790 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, che è stato istituito per consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 di cui al decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, e al decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 7.

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 a tali risorse residue, atteso che la dotazione iniziale del fondo, pari a 20 milioni di euro, ha garantito una copertura pari a circa il

16% delle perdite di fatturato subite dalle imprese nel periodo intercorso dalla sospensione dei servizi e fino al termine dell'anno scolastico 2019/2020, a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

## **EMENDAMENTO AS 2144**

### **CRITERI DI RIPARTO DEL FNT**

#### **ART. 29**

All'articolo 29, dopo il comma 5 è inserito il comma 5-bis:

“5-bis. All'articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96, la lettera d) è soppressa”.

#### **Relazione illustrativa**

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.

La disposizione contenuta al comma 2, lett.d) dell'articolo 2 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.



## EMENDAMENTO AS 2144

### DIFFERIMENTO DEL TAGLIO RIMBORSO ACCISE SUL GASOLIO

#### ART. 29

All'articolo 29 dopo il comma 5, è inserito il seguente comma:

“5-bis. Al comma 2 dell'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, le parole «ad eccezione di quelli di categoria euro 3 o inferiore e, a decorrere dal 1° gennaio 2021, ad eccezione dei veicoli di categoria euro 4 o inferiore» sono sostituite dalle seguenti: «a decorrere dal 1° gennaio 2022 ad eccezione di quelli di categoria euro 3 o inferiore ed euro 4 o inferiore»”.

#### **Relazione illustrativa**

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.

L'intervento, sebbene inserito in una strategia complessiva di contrasto all'inquinamento, avrebbe un impatto rilevante sul settore in quanto – coinvolgendo circa 13mila veicoli Euro III e quasi 2.800 veicoli Euro IV (circa il 36% del parco autobus TPL e linee commerciali) - determinerà a regime per il settore maggiori costi di produzione dei servizi di oltre 60 mln di euro, oneri a maggior ragione insostenibili nell'attuale contesto di crisi economica conseguente all'emergenza dal Covid-19.

Gli effetti del taglio sono tanto più preoccupanti, in quanto lo stesso appare comunque non allineato 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.

## **EMENDAMENTO AS 2144**

### **FINANZIAMENTI FERROVIE INTERCONNESSE**

#### **ART. 29**

All'articolo 29 dopo il comma 5 è aggiunto il seguente comma 5-bis:

“5-bis. In considerazione dell'emergenza Covid-19 il termine del 31 dicembre 2021 di cui al punto 2.1 della Delibera CIPE 26/2018 è prorogato di un anno.”

#### **Relazione illustrativa**

Come noto, i provvedimenti normativi di gestione dell'emergenza 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. A tal fine, si ritiene opportuno prevedere un aggiornamento delle tempistiche che tenga in considerazione le sopravvenute criticità, non dipendenti dalla responsabilità del soggetto attuatore.

## EMENDAMENTO AS 2144

### FONDO MESSA IN SICUREZZA E SVILUPPO FERROVIE REGIONALI

#### ART. 29

All'articolo 29 dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti commi:

“5-bis. È istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle finanze 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 decorrere 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 di cui all'articolo 8 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422. Le risorse del fondo sono destinate agli investimenti sulle reti ferroviarie di cui al precedente periodo, prioritariamente per gli interventi relativi a:

- a) sicurezza della circolazione ferroviaria, installazione ed aggiornamento tecnologico dei relativi sistemi, eliminazione dei passaggi a livello;
- b) manutenzione straordinaria delle infrastrutture ferroviarie;
- c) sviluppo delle reti ferroviarie.

5-ter. L'utilizzo ed il riparto tra le regioni interessate del fondo di cui al comma precedente è disposto con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni regionali interessate d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano. Il riparto delle risorse tra le regioni interessate si effettua in proporzione dell'estensione delle reti di pertinenza di ciascuna, dei volumi di produzione dei servizi ferroviari e del numero di passeggeri trasportati. Con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa.

5-quater. All'onere per l'attuazione dei commi 5-bis e 5-ter si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse di cui al comma 14 dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 2019, n.160.

#### **Relazione illustrativa**

L'emendamento 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 decorrere 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.

Si prevede che le risorse del fondo siano destinate agli investimenti sulle reti ferroviarie regionali, prioritariamente per gli interventi relativi a:

- a) sicurezza della circolazione ferroviaria, installazione ed aggiornamento tecnologico dei relativi sistemi, eliminazione dei passaggi a livello;

b) manutenzione straordinaria delle infrastrutture ferroviarie;

c) sviluppo delle reti ferroviarie.

L'obiettivo immediato della norma proposta è quindi quello di assicurare un quadro di finanziamento stabile e di lungo periodo per la messa in sicurezza la manutenzione straordinaria e lo sviluppo delle reti ferroviarie regionali, analogamente a quanto accade per la rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana.

L'istituzione del fondo in argomento consentirebbe anche ai gestori delle reti in argomento di poter programmare gli interventi sull'infrastruttura, agevolando altresì l'armonizzazione della dotazione tecnologica e quindi dei livelli di sicurezza delle reti regionali agli standard dell'infrastruttura nazionale, come prescritto dal quadro normativo europeo e nazionale.

La norma rimedierebbe anche ad una manifesta lacuna della normativa di settore che, pur prescrivendo ripetutamente la citata armonizzazione, non accompagna dette previsioni con i congrui finanziamenti, con l'effetto di ritardare la messa in opera degli interventi di ammodernamento prescritti.

Si aggiunga che l'istituendo Fondo soddisferebbe altresì gli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria del nostro Paese, corrispondendo ad una domanda di mobilità sostenibile che tutti gli studi in materia prevedono in crescita, in particolare per il trasporto ferroviario, anche su un orizzonte temporale di lungo periodo.

Si consideri infine che anche le recenti Linee Guida del Governo per la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza indicano gli investimenti nelle infrastrutture per la mobilità tra le missioni prioritarie.

## EMENDAMENTO AS 2144

### LUNGHEZZA MASSIMA AUTOSNODATI E FILOSODATI

#### ART. 29

All'articolo 29 dopo il comma 5, è inserito il seguente comma:

“5-bis. All'articolo 61, comma 2, del D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 il secondo capoverso è sostituito dal seguente: “gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m. Su richiesta del produttore dei veicoli adibiti al servizio pubblico per il trasporto di persone o dell'Ente proponente la realizzazione del sistema di trasporto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può concedere deroga ai limiti di massa e lunghezza, anche sino a 24 metri, consentendone l'omologazione, purché non si arrechi pregiudizio alle condizioni di traffico e alla sicurezza operativa”.

#### **Relazione illustrativa**

L'emendamento in questione è finalizzato ad adeguare le disposizioni del Codice della strada alle norme sulle sagome limite dei veicoli introdotte dalla Direttiva europea 2002/7/CE del 18 febbraio 2002 e dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 12 settembre 2003 che la recepisce “Recepimento della direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002, che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale ed i pesi massimi autorizzati nell'internazionale, della alla direttiva 96/53/CE” che già prevedeva per gli autotreni e gli autosnodati una lunghezza pari a 18,75 m. (art. 1.1 comma h)

Ammettere 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, oltre a non determinare alcun problema di sicurezza o di circolazione, apporta immaginabili benefici in termini di risorse umane (un solo autista guiderebbe un veicolo con una capacità maggiore), passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. È solo il caso di evidenziare che in Europa è già possibile immatricolare veicoli snodati di tali lunghezze (in Francia, Germania, Belgio, Svizzera) non essendo prevista nessuna restrizione a riguardo.

Inoltre, le innovazioni tecnologiche oramai consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18,75 metri da potere utilizzare su linee specifiche ad alta capacità di trasporto ben definite ed autorizzate.

Il testo proposto per l'estensione sino a 24 metri, consentirebbe, quindi, di poter fare circolare in Italia, così come avviene in ormai quasi tutti gli altri paesi dell'Unione Europea, veicoli con caratteristiche particolari; peraltro si evidenzia che la deroga può inoltre contenere prescrizioni relative all'esercizio, alle quali è subordinata l'omologazione dei veicoli, in sede di verifica della

circolabilità su tratte definite e regolamentate della linea di trasporto pubblico di persone. Si segnala, altresì, che l'utilizzo di veicoli snodati di 24 metri, consentirebbe una maggiore capacità di trasporto secondo le nuove disposizioni dettate dall'emergenza COVID 19, riducendo parzialmente le perdite economiche subite dalle aziende di TPL.

La suddetta proposta di integrazione è allineata al Codice della strada austriaco, il riferimento è: Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrgesetz 1967, Fassung vom 04.02.2019 – cioè – Testo Unico della legge federale: intera disposizione legale per la legge sui veicoli a motore 1967, versione del 04.02.2019.

**EMENDAMENTO AS 2144**  
**MASSA COMPLESSIVA VEICOLI**

**ART. 29**

All'articolo 29 dopo il comma 5, è inserito il seguente comma:

“5-bis. All'articolo 62, comma 3, del “Nuovo codice della strada” di cui al D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al primo capoverso, dopo le parole “la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi” sono aggiunte le seguenti: “ad alimentazione tradizionale e 19 t se si tratta di veicoli a due assi ad alimentazione alternativa;
- b) al secondo capoverso, dopo le parole “Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19 t” sono aggiunte le seguenti “nel caso di veicoli ad alimentazione tradizionale e le 20 t nel caso di veicoli ad alimentazione alternativa”.

**Relazione illustrativa**

Il Ministero dell'Interno con la Circolare del 16 luglio 2019 prot. 300/A/6319/19/108/5/1 ha fornito chiarimenti in merito la corretta interpretazione dei commi 2 bis e 5, art. 167 Codice della Strada; relativamente alle ipotesi di eccedenza di peso riscontrate nei confronti di veicoli adibiti a trasporto cose ad alimentazione alternativa.

L'art. 167 comma 2-bis, con riferimento ai veicoli adibiti a trasporto cose ad alimentazione alternativa (metano, elettrica, ibrida ecc.) di massa superiore alle 10 tonnellate, prevede che possano circolare con una eccedenza del 15% rispetto alla massa indicata nella carta di circolazione, purché tale eccedenza non superi il limite del 5% + 1 tonnellata di detta massa. Ciò in ragione del fatto che tali veicoli risultano più pesanti di quelli ad alimentazione tradizionale.

Per quanto concerne i veicoli adibiti al trasporto persone, il Codice della Strada in Italia fissa in 18000 kg la Massa Totale per gli autobus interurbani (Classe II e Classe III) ed in 19000 kg quella degli autobus urbani (Classe I). Tali valori risultano estremamente limitativi nel caso di alimentazioni alternative.

La crescente richiesta di autobus alimentati con combustibili alternativi (metano, idrogeno, elettrico, ibridi) viene, infatti, fortemente condizionata dalle caratteristiche ponderali dei veicoli che per ragioni costruttive hanno una massa a vuoto molto più alta dei veicoli esclusivamente alimentati a gasolio. Tale limitazione riduce il numero di passeggeri trasportati. Considerando anche la differenza di costo fra le due tipologie veicolari, per le aziende del trasporto pubblico diventa quindi molto oneroso indirizzarsi verso scelte di minore impatto ambientale.

Per quanto sopra esposto si chiede, per gli autobus ad alimentazione alternativa (elettrica, ibrida, metano, ecc.), un provvedimento che autorizzi 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.

Resta inteso che i veicoli dovranno essere certificati con omologazione europea a totale copertura delle prescrizioni di sicurezza che impattano sulle masse maggiorate.



## EMENDAMENTO AS 2144

### AGEVOLAZIONI ENERGETICHE ENERGIVORE SETTORE TPL

#### ART. 29

All'articolo 29 dopo il comma 5, sono inseriti i seguenti commi:

“5-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

5-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 2-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE”.

#### **Relazione illustrativa**

Il presente emendamento ha la finalità di estendere anche agli operatori del trasporto pubblico locale le agevolazioni sui prodotti energetici di cui godono le aziende “energivore”.

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) che contribuiscono in maniera decisiva ogni giorno a trasportare milioni di passeggeri. In prospettiva i consumi di energia elettrica del settore sono destinati ad aumentare ulteriormente; sono infatti disponibili ingenti contributi pubblici volti a finanziare lo sviluppo dei sistemi di trasporto su gomma (autobus) alimentati a energia elettrica e delle infrastrutture per l'approvvigionamento dei mezzi su tutto il territorio nazionale. Con il piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS) sono stati previsti 3,7 mld di euro per il periodo 2019-2033 per sostenere il rinnovo della flotta autobus privilegiando le modalità di alimentazione alternative al diesel.

A fronte di tanto è di tutta evidenza che 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.

Trattasi di una possibilità non 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).

Deve, tuttavia, evidenziarsi come tale operazione, concretizzandosi in una “modifica degli aiuti esistenti” ai sensi del paragrafo 3 dell’art. 107 TFUE, deve ottenere la preventiva autorizzazione da parte della Commissione.

## **EMENDAMENTO AS 2144**

### **SEMPLIFICAZIONE E INTERPRETAZIONE AUTENTICA DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL D.LGS. 175/2016**

#### **ART.30**

All'articolo 30, dopo il comma 11 sono inseriti i seguenti commi:

11-bis. Le disposizioni di cui all'art. 2, lett. b) ed m) del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, devono interpretarsi nel senso che, laddove più amministrazioni pubbliche detengano partecipazioni nella stessa società, la stessa può definirsi a controllo pubblico, esclusivamente laddove sussistano norme di legge o statutarie o patti parasociali, in virtù delle quali per l'adozione di decisioni finanziarie e gestionali strategiche relative all'attività sociale, è richiesto il consenso unanime di tutte le parti che condividono il controllo. In carenza delle predette norme il controllo non può essere presunto, né di fatto.

11-ter. Le disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, devono interpretarsi nel senso che, al ricorrere delle condizioni previste dal medesimo, è considerata ammissibile sia una partecipazione pubblica di controllo che una partecipazione pubblica non di controllo.

11- quater. Le disposizioni di cui all'art. 4 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, devono interpretarsi nel senso che, laddove una società partecipata da amministrazioni pubbliche eserciti le attività di cui all'art. 4, secondo comma, le medesime partecipazioni sono sempre ammesse a prescindere dalla loro consistenza, dall'eventuale esercizio di poteri di controllo, nonché dell'individuazione delle finalità istituzionali e delle competenze amministrative delle amministrazioni socie”.

#### **Relazione illustrativa**

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

Le disposizioni interpretative si rendono necessarie e urgenti in virtù delle contrastanti interpretazioni che si sono succedute sulla “nozione di società a controllo pubblico” da parte dei massimi organismi giurisdizionali (cfr, in particolare, Corte dei Conti, Sezioni Riunite in sede

giurisdizionale, n. 16/2019/EL e n. 25/2019/EL ; ma, in senso contrario, Corte dei Conti, Sezioni Riunite controllo, n. 11/SSRRCO/QMIG/19) nonché degli organismi istituiti per il monitoraggio delle partecipazioni pubbliche (Struttura di monitoraggio partecipazioni pubbliche ex art.15 TUSP, presso il MEF, cfr. orientamento del 15 febbraio 2018) e della finanza pubblica locale (Osservatorio ex art. 154 TUEL, presso il Ministero dell'interno cfr. atto di indirizzo luglio 2019). Come rilevato dallo stesso Osservatorio nell'atto di indirizzo citato è necessario "un intervento normativo volto a rimuovere l'incertezza qualificatoria sul punto, e con essa il rischio di vedere, a seconda dei casi, ampliata o ridotta (in base alla prospettiva adottata dall'interprete e ai presupposti da cui si muove) la platea del comparto società a controllo pubblico, in netto contrasto con gli intendimenti del legislatore del Testo unico (mosso dalla dichiarata preoccupazione di assicurare la chiarezza delle regole e la semplificazione normativa)".

I due contrastanti indirizzi interpretativi esistenti stanno generando incertezze applicative non solo in riferimento alle disposizioni contenute nel TUSP, ma anche con riguardo ad altre disposizioni normative che, per l'individuazione del campo di applicazione, ad esso fanno riferimento (ad es. disposizioni in materia di trasparenza, la cui applicazione ha rilevanti ripercussioni anche sulla corretta applicazione della normativa privacy). Al fine di rimuovere le criticità riscontrate nell'applicazione delle suddette disposizioni, è assolutamente urgente un intervento legislativo in grado di rimuovere l'incertezza interpretativa connessa alla nozione di "società a controllo pubblico".

Le disposizioni interpretative proposte (comma 2), chiariscono che le amministrazioni pubbliche – ferme le previsioni del decreto – possono detenere sia partecipazioni di controllo che partecipazioni non di controllo e che nell'ordinamento vigente entrambe sono degne di cittadinanza.

Il terzo comma dell'articolo in esame, inoltre, si rende necessario al fine di chiarire – in conformità al principio euro unitario di neutralità tra proprietà pubblica e privata dei soggetti che erogano servizi di interesse generale – che una società a partecipazione pubblica può operare nel settore dei predetti servizi a prescindere dall'esistenza di un controllo pubblico e delle competenze amministrative esercitate dall'amministrazione pubblica socia. Tale ultima precisazione si rende necessaria al fine di non determinare la definitiva esclusione dall'intero mercato dei predetti servizi, di tutti gli operatori e le aziende che ordinariamente gestiscono tali servizi, anche mediante procedure ad evidenza pubblica.

La disposizione complessivamente non comporta nuovi oneri per la finanza pubblica.

## EMENDAMENTO AS 2144

### DISPOSIZIONI DI COORDINAMENTO CON LA LEGISLAZIONE VIGENTE

All'articolo 30 dopo il comma 11 è inserito il comma 11-bis:

“11-bis. Al comma 2-ter dell'articolo 27 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, le parole: «partecipate, salvo che queste ultime siano, non per il tramite di società quotate, controllate o partecipate da amministrazioni pubbliche» sono sostituite dalla seguente: «controllate»”.

#### **Relazione illustrativa**

Il D.Lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica) ha realizzato un'armonizzazione del quadro normativo di riferimento per le società a partecipazione pubblica. L'art. 27 del TUSP, rubricato “Coordinamento con la legislazione vigente”, prevede, proprio al fine di un migliore coordinamento tra le disposizioni contenute nel TUSP con le norme previgenti, diverse modifiche ed integrazioni alle varie disposizioni di legge che trovavano applicazione anche per le società a partecipazione pubblica, disposizioni quest'ultime non più coerenti con il quadro normativo delineato nel Testo Unico.

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 1, comma 5 del Tusp prevede, infatti, che “Le presenti disposizioni si applicano, solo se espressamente previsto, alle società quotate, come definite dall'articolo, comma 1, lettera p), nonché alle società da esse controllate”.

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.

La disposizione di coordinamento con la legislazione vigente che si propone risulta necessaria ed urgente al fine di rendere coerenti fra loro le disposizioni sopra richiamate e consente di superare l'incertezza applicativa che deriva dall'attuale formulazione delle stesse. La disposizione non comporta nuovi oneri per la finanza pubblica.

## EMENDAMENTO AS 2144

### VEICOLI CON TOILETTE A SCARICO APERTO

#### ART.29

All'articolo 29, dopo il comma 5 è inserito il seguente comma 5-bis:

“5-bis. L'art. 40-bis del decreto-legge 26 ottobre 2019, n.124, convertito in legge 19 dicembre 2019, n. 157, è sostituito dal seguente:

1. Fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n.1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, le imprese ferroviarie procedono, entro il 31 dicembre 2027, alla dismissione dei veicoli circolanti con toilette a scarico aperto, che, fino alla predetta data e fermo restando quanto stabilito dal presente comma, possono continuare a circolare senza alcuna restrizione. Per le finalità di cui al periodo precedente il numero di veicoli circolanti con toilette a circuito aperto per ciascuna impresa ferroviaria non può eccedere, al 31 dicembre di ciascun anno, le seguenti consistenze:

- a) anno 2023: 40 per cento dei veicoli circolanti;
- b) anno 2024: 30 per cento dei veicoli circolanti;
- c) anno 2025: 20 per cento dei veicoli circolanti;
- d) anno 2026: 10 per cento dei veicoli circolanti.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2028, sulle reti ferroviarie nazionali e regionali non è consentita la circolazione di rotabili con toilette a scarico aperto adibiti al trasporto di passeggeri. Dal divieto di circolazione di cui al periodo precedente sono esclusi i rotabili storici, come definiti dall'articolo 3, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128.”

#### **Relazione illustrativa**

L'emendamento si propone di prorogare le scadenze previste per la dismissione progressiva del materiale rotabile con toilette a circuito aperto. Detta proroga si rende necessaria in relazione all'emergenza sanitaria in atto. 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.

Il differimento del termine in oggetto avrebbe anche l'effetto di armonizzare le scadenze di tali adeguamenti tecnici a quelli legati alle esigenze di equipaggiamento del materiale rotabile a quanto è stato previsto per l'adeguamento di tutto il materiale rotabile circolante al cosiddetto “Decreto gallerie” (D.M 28 ottobre 2005 Ministero delle Infrastrutture).

L'approvazione dell'emendamento eviterebbe quindi che gli interventi previsti dalle citate normative vengano programmati in modo da dover sospendere l'impiego del materiale rotabile in modo efficiente. La duplicazione del fermo avrebbe infatti effetti insostenibili per le imprese ferroviarie, già duramente colpite dagli effetti dell'emergenza sanitaria in atto. Si consideri che le imprese del trasporto pubblico stanno registrando perdite ingentissime legate alle riduzioni di introiti che, allo stato, sfiorano quasi il 90% dei normali ricavi da traffico (perdite pari a circa 200 milioni al mese) ed ai maggiori costi organizzativi che le stesse si trovano a dover affrontare per tutelare personale e viaggiatori dai rischi derivanti dalla diffusione del virus.

Si riporta di seguito il testo vigente:

Articolo 40-bis del decreto-legge 26 ottobre 2019, n.124, convertito in legge 19 dicembre 2019, n. 157.

1. Fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n.1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, le imprese ferroviarie procedono, entro il 31 dicembre 2025, alla dismissione dei veicoli circolanti con toilette a scarico aperto, che, fino alla predetta data e fermo restando quanto stabilito dal presente comma, possono continuare a circolare senza alcuna restrizione. Per le finalità di cui al periodo precedente il numero di veicoli circolanti con toilette a circuito aperto per ciascuna impresa ferroviaria non può eccedere, al 31 dicembre di ciascun anno, le seguenti consistenze:

- a) anno 2021: 40 per cento dei veicoli circolanti;
- b) anno 2022: 30 per cento dei veicoli circolanti;
- c) anno 2023: 20 per cento dei veicoli circolanti;
- d) anno 2024: 10 per cento dei veicoli circolanti.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2026, sulle reti ferroviarie nazionali e regionali non è consentita la circolazione di rotabili con toilette a scarico aperto adibiti al trasporto di passeggeri. Dal divieto di circolazione di cui al periodo precedente sono esclusi i rotabili storici, come definiti dall'articolo 3, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128.

## **EMENDAMENTO AS 2144**

### **INTERPRETAZIONE AUTENTICA DISPOSIZIONI CANONE UNICO E TARI SOCIETA' AFFIDATARIE DEL SERVIZIO DI GESTIONE DELLA SOSTA REGOLAMENTATA O A PAGAMENTO**

#### **ART.30**

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Le disposizioni di cui ai commi da 816 a 847 della legge del 27 dicembre 2019, n. 160 relative al pagamento del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria e ai commi da 639 a 668 della legge 27 dicembre 2013, n. 147 relative al pagamento della Tassa sui rifiuti (TARI), devono intendersi nel senso che le società affidatarie del servizio di gestione della sosta regolamentata o a pagamento non rientrano tra i soggetti obbligati al pagamento dei predetti canoni e tasse.

#### **Relazione illustrativa**

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.

Le società affidatarie dei predetti servizi, nella gestione degli stessi, sono mere sostitute dell'Ente Locale che resta l'unico e solo occupante della sede stradale. L'Ente Locale, infatti, conserva la disponibilità delle aree destinate ai parcheggi delle quali continua a governare le modalità di utilizzo pur affidandone a terzi la gestione.