

## AS 1337

*Conversione in legge del decreto-  
legge 27 dicembre 2024, n. 202,  
recante disposizioni urgenti in  
materia di termini normativi*

**Misure prioritarie per il settore del  
trasporto pubblico locale e  
regionale**

**AUDIZIONE 1<sup>a</sup> COMMISSIONE SENATO  
(Affari Costituzionali)**

## Le misure prioritarie per il TPL

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codesta rispettabile Commissione quelle che, ad avviso della scrivente Associazione, costituiscono le **proposte di intervento prioritarie per il settore del trasporto pubblico locale** con l'auspicio che le stesse possano essere condivise e recepite nel corso dell'iter parlamentare di conversione del D.L. n. 202/2024.

### 1. Misure in favore delle società a partecipazione pubblica

L'articolo 10, comma 6-bis, introdotto in sede di conversione al D.L. n. 77/2021 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), è intervenuto sulla disciplina della crisi d'impresa delle società partecipate da pubbliche amministrazioni, prevedendo che il risultato economico del 2020 non venga preso in considerazione nel calcolo dell'ultimo triennio ai fini dell'applicazione della norma che vieta alle amministrazioni partecipanti di sottoscrivere aumenti di capitale, effettuare trasferimenti straordinari, aperture di credito o rilasciare garanzie (articolo 14, comma 5, D.lgs. n. 175/2016) e della norma che prevede la riduzione del 30 per cento dei compensi dei componenti gli organi di amministrazione (articolo 21, D.lgs. n. 175/2016), in considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

È opportuno sottolineare che tra gli effetti negativi che hanno inciso in maniera esogena sui bilanci delle società non vi sono solo gli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 ma anche dei conflitti internazionali attualmente in corso, che hanno determinato, tra l'altro, un incremento dei prezzi energetici e, più in generale, una situazione di crisi economica che sta ancora attraversando il Paese.

Sebbene attualmente sembrano ravvisarsi alcuni margini di miglioramento, residuano ancora situazioni di criticità che rendono necessario intervenire sulle previsioni contenute nel soprarichiamato articolo 10 comma 6-bis affinché siano estese anche per gli esercizi 2021 e 2022, ovvero che anche gli esercizi 2021 e 2022 non vengano computati nel calcolo del triennio ai fini dell'applicazione dei suddetti articoli del TUSP. Tali anni rappresentano, invero, gli anni più critici relativamente agli eventi sopra segnalati.

Si ricorda, inoltre, che l'estensione di tale misura si porrebbe in linea con gli interventi legislativi realizzati in materia di perdite societarie, sebbene calati nel contesto delle società a partecipazione pubblica.

## 2. Misure in materia di indennità di malattia per i lavoratori del tpl

Ogni anno, le aziende di trasporto pubblico locale, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 1, comma 273 delle Legge 266/2005, hanno la possibilità di ricevere una quota di rimborso degli oneri derivanti dagli accordi nazionali stipulati dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali di categoria in attuazione dell'articolo 1, comma 148, della legge 30 dicembre 2004, n. 311. Per molti anni, la disponibilità del capitolo 1314 dello Stato, in parte dedicato a tale rimborso, ha consentito il totale ristoro dei maggiori oneri di malattia, mentre negli ultimi anni la copertura sta variando da un 20% ad un 35% dei costi sostenuti. Al fine di poter accedere a tale rimborso, ogni anno le aziende di trasporto pubblico provvedono, entro il 31 marzo, alla comunicazione dei dati relativi alla malattia dell'anno precedente (articolo 4 del decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale 6 agosto 2007), a pena di decadenza del diritto di rimborso.

A riguardo, si richiede di prorogare il termine per la presentazione delle domande di rimborso per gli anni 2022 e 2023 al fine di consentire alle aziende che non hanno provveduto all'invio della documentazione secondo le modalità e i tempi previsti, l'accesso al contributo. Ciò anche in considerazione del fatto che per gli anni in questione l'istruttoria ancorché avviata non è ancora conclusa e, pertanto, potrebbero sussistere le condizioni per una riapertura dei termini.

## 3. Misure in materia di sospensione di ammortamenti

L'articolo 60, commi da 7-bis a 7-quinquies, del decreto legge n. 104/2020 ha introdotto la possibilità per i soggetti che non adottano i principi contabili internazionali di non effettuare, nell'esercizio in corso, fino al 100 per cento dell'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali, mantenendo quindi il loro valore di iscrizione, così come risultante dall'ultimo bilancio annuale regolarmente approvato.

Per continuare a sostenere le imprese italiane in un contesto economico ancora incerto e caratterizzato da sfide significative si chiede di prorogare la sospensione degli ammortamenti anche per l'anno 2024. Ciò permetterebbe alle le aziende di distribuire questi costi su un periodo più lungo e alleggerirebbe la pressione economica immediata, permettendo una gestione più sostenibile delle risorse economiche.

## 4. Misure in materia di inconfiribilità

Si propone un intervento di “manutenzione” normativa che dia seguito alla Sentenza n.98 del 4 giugno scorso della Corte Costituzionale (sentenza 5 marzo-4 giugno 2024, n. 98, pubblicata in Gazz. Uff. 5 giugno 2024, n. 23 - Prima Serie speciale), relativa al D.lgs. n. 39 del 2013. Tale pronuncia della Corte Costituzionale ha dichiarato, tra l'altro, l'illegittimità costituzionale dell'articolo 7 del D.lgs. n. 39/2013 nella parte in cui non consente di conferire l'incarico di amministratore di ente di diritto privato - che si trovi sottoposto a controllo pubblico da parte di una provincia, di un comune con popolazione superiore a quindicimila abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione - in favore di coloro che, nell'anno precedente, abbiano ricoperto la carica di presidente o amministratore delegato di enti di diritto privato controllati da amministrazioni locali (provincia, comune o loro forme associative in ambito regionale). L'incostituzionalità dichiarata dalla Corte assume particolare rilievo trattandosi di un vizio di eccesso di delega, per aver il legislatore equiparato, in contrasto con i principi di delega, la provenienza da incarico di amministratore in società pubblica o ente di diritto privato in controllo pubblico e la provenienza da carica politica (sindaco, consigliere comunale, consigliere regionale, ecc). Occorre quindi con urgenza dare seguito al giudicato costituzionale come auspicato dall'ANAC nell'Atto di segnalazione n. 2 del 10 luglio 2024, approvato dal Consiglio dell'Autorità con Delibera n. 354/2024, provvedendo alla formale ed espressa abrogazione delle suddette disposizioni vizzate da incostituzionalità, al fine di adeguare tempestivamente il quadro normativo e superare i permanenti profili di incertezza incidenti sull'operatività delle società pubbliche con riguardo in particolare alla possibilità di conferire incarichi di amministrazione nelle medesime.

## 5. Misure in materia di pagamenti da parte di amministrazioni pubbliche e società pubbliche

L'articolo 1, commi 84 e 85 della Legge 30 dicembre 2024, n. 207, modificando l'articolo 48-bis del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, prevede che dal 1° gennaio 2026, le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e le società a prevalente partecipazione pubblica, prima di effettuare il pagamento delle somme dovute a titolo di stipendio, di salario o di altre indennità relative al rapporto di lavoro o di impiego, comprese quelle dovute a causa di licenziamento, di importi superiori a duemilacinquecento euro, verificano se il beneficiario è inadempiente all'obbligo di versamento derivante dalla notifica di una o più cartelle di pagamento per un ammontare complessivo pari almeno a cinquemila euro.

Al riguardo, si richiede l'abrogazione di tale norma per la complessità e l'onerosità dei controlli per importi così bassi che impone una serie di adempimenti burocratici che risultano particolarmente gravosi e con tempi di gestione delle pratiche troppo lunghi per le imprese e le amministrazioni pubbliche.

## ASSTRA – CHI SIAMO

**ASSTRA - Associazione Trasporti** - è l'associazione nazionale maggiormente rappresentativa delle imprese di trasporto pubblico locale in Italia. Aderiscono ad ASSTRA le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, le ferrovie locali nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

## ASSTRA – I NUMERI CHIAVE

**140** aziende associate

**60%** quota di mercato del trasporto pubblico italiano

**100%** presenza nelle Regioni italiane

**5.000** Comuni serviti

**100%** modalità e ambiti di trasporto serviti (Autobus, metro, tram, ferrovie, funicolari, navigazione, parcheggi)

## Il trasporto pubblico è il perno della mobilità: In Italia<sup>1</sup>:

**15 Mln**

PERSONE TRASPORTATE  
OGNI GIORNO



**124 mila**

LAVORATORI TP

**12 mld €**

DI FATTURATO ANNUI



**≈ 33 mld €**

DI INVESTIMENTI AL 2033

**≈ 220 mln**

TRENO KM ANNUI



**1,8 mld**

VETTURA KM ANNUI

## I benefici del trasporto pubblico

### AUTO TOLTE DALLA STRADA:



**40**

AUTO PER OGNI  
AUTOBUS



**600**

AUTO PER OGNI  
METROPOLITANA



**1.500**

AUTO PER OGNI  
TRENO REGIONALE



**100 mld €**

COSTO ANNUO IN EUROPA  
DELLA CONGESTIONE  
STRADALE



**0,7%**

QUANTO INCIDE L'AUTOBUS  
IN TERMINI DI EMISSIONI  
CLIMALTERANTI A FRONTE DEL  
16,1% RELATIVO ALL'AUTO PRIVATA



**4-a-1**

RITORNO ECONOMICO  
GENERATO PER EURO INVESTITO



**+25%**

POSTI DI LAVORO GENERATI  
CON INVESTIMENTI NEL TP  
RISPETTO ALLA  
VIABILITÀ PRIVATA



**1-a-16**

SPESA INDIVIDUALE PER IL TP  
RISPETTO A QUELLA SOSTENUTA  
PER IL POSSESSO DELL'AUTO

**Meno dell'1%**



DELL'INCIDENTALITÀ È RICONDUCEBILE  
AL TRASPORTO PUBBLICO

Fonti: Elaborazioni ufficio studi Asstra su dati UITP (Public transport benefits) e Ispra

<sup>1</sup>Asstra rappresenta il 50% della quota di mercato del trasporto pubblico