



## **AUDIZIONE 8<sup>a</sup> COMMISSIONE CAMERA (Ambiente, Territorio E Lavori Pubblici)**

### **A.C. 1937**

Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codesta rispettabile Commissione alcune **proposte di intervento di natura economica e regolatoria**, fondamentali per incrementare i livelli di sostenibilità economica delle aziende del settore e per consentire la realizzazione dei programmi di investimento per la transizione energetica dei servizi TPL, con l'auspicio che le stesse possano essere condivise e recepite nel corso dell'iter parlamentare di conversione del decreto-legge all'esame di codesta Commissione.

### 1. Interventi per il Trasporto Ferroviario: Elenco ISTAT

Allo scopo di garantire un quadro normativo omogeneo applicabile al gestore nazionale e ai diversi gestori regionali delle infrastrutture ferroviarie, si ritiene opportuno **estendere la deroga** che l'articolo 40, comma 1 del decreto-legge del 26 ottobre 2019, n. 124, convertito in legge 19 dicembre 2019, n. 157 prevede per RFI **anche ai gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali inseriti nell'elenco ISTAT** di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n.196.

Infatti, Rete Ferroviaria Italiana, in relazione alle **funzioni istituzionali** cui è preposta in qualità di gestore dell'infrastruttura, è esonerata dall'applicazione di alcune disposizioni relative ai vincoli e agli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica previsti per i soggetti inclusi nell'elenco ISTAT.

Svolgendo i gestori dell'infrastruttura regionale le **medesime funzioni istituzionali**, seppur in ambito regionale, è indispensabile accordare l'esenzione anche a soggetti che si trovano nelle medesime condizioni di RFI.

Tale proposta rimedierebbe ad una **irragionevole disparità** di trattamento normativo tra i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali inseriti nell'elenco ISTAT ed RFI. I gestori delle reti regionali sono infatti formalmente e sostanzialmente nelle **medesime condizioni** in cui si trova RFI (vigilanza di ANSFISA, possesso della autorizzazione di sicurezza

prescritta dalle norme nazionali e comunitarie, ecc) e, pertanto, si ritiene opportuna l'estensione della norma in questione anche a tali soggetti.

In tale contesto appare importate evidenziare come i soggetti interessati dall'emendamento abbiano in corso **diversi progetti finanziati nell'ambito del PNRR** e che, in assenza della presente disposizione, rischierebbero **ritardi** negli adempimenti previsti.

## **2. Riapertura termini contributo 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 devono provvedere 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.

Al fine di evitare che alcune aziende che non hanno provveduto, per gli anni di competenza 2022 e 2023, all'invio della documentazione secondo le modalità e i tempi previsti possano perdere il contributo, sarebbe auspicabile prevedere una **riapertura dei termini**, atteso che, mentre per gli anni precedenti (2019, 2020 e 2021) il decreto di finanziamento e di ripartizione delle risorse è in fase di emanazione, **per gli anni 2022 e 2023 è stata avviata l'istruttoria ma non si è ancora conclusa** e quindi ci potrebbero eventualmente essere le condizioni per un'eventuale

**integrazione da parte delle aziende** che non hanno rispettato i termini di legge. La proposta non comporta oneri aggiuntivi per la finanza pubblica e l'eventuale rimborso riconosciuto alle aziende che non hanno rispettato i termini è già stato impegnato nel capitolo 1314 dello stato di previsione del MIT del bilancio dello Stato e pertanto la loro esclusione non comporterebbe alcun risparmio per la finanza pubblica.