



C. 2416

***Conversione in legge del decreto-legge 21
maggio 2025, n. 73 “Infrastrutture”***

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

**Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)
della Camera dei Deputati**

Roma, 9 giugno 2025

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codeste spettabili Commissioni quelle che, ad avviso della scrivente Associazione, costituiscono misure prioritarie e urgenti per il settore del trasporto passeggeri con autobus e della mobilità collettiva dei cittadini che ANAV rappresenta per i diversi comparti del trasporto pubblico locale e del trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente. L'auspicio è che gli interventi richiesti possano essere condivisi dalle Commissioni e, quindi, concretizzati nell'ambito dell'iter di conversione del decreto-legge n. 73/2025, cd. "Infrastrutture".

I numeri e il ruolo del settore

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).

Importanti anche i numeri del trasporto commerciale con autobus che, con oltre **30.000 autobus**, **35.000 addetti** e **1,5 miliardi di km annui** percorsi, realizzava quasi **3 miliardi di euro di fatturato annuo** concorrendo per l'**0,1% al PIL nazionale**.

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

Le misure prioritarie da adottare

Il **D.L. 73/2025 "Infrastrutture"** entrato in vigore il 21 maggio scorso costituisce un provvedimento di indubbia rilevanza ma che **al momento non contiene misure attese ed indispensabili per il settore del trasporto pubblico locale e regionale e del trasporto commerciale con autobus**.

Siamo certi che il lavoro di approfondimento e di proposta in seno alle Commissioni riunite potrà contribuire in modo significativo al miglioramento del testo ampliandone gli ambiti di intervento, consentendo così un'integrazione del provvedimento attraverso l'**approvazione**, in sede di conversione definitiva in legge, **di misure fondamentali ed improcrastinabili per il trasporto collettivo di persone con autobus** e che si illustrano di seguito.

1. Disposizioni urgenti per garantire il finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale

Lo scorso 5 aprile 2025 è entrato in vigore il d.lgs. 28 marzo 2025, n. 43 “Accise” che – in attuazione della legge delega per la riforma fiscale n. 111 del 2023 – ha introdotto disposizioni per la revisione delle accise, individuando tra l’altro le risorse per la copertura dei costi di rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri recentemente siglato per il triennio 2024-2026. Nello specifico, l’art. 3 del decreto ha previsto il progressivo riavvicinamento – nell’arco di cinque anni a partire dal 2025 – delle aliquote di accisa ordinaria gravanti sul gasolio e sulla benzina utilizzati come carburanti, mediante modifiche annue (in aumento per il gasolio e in diminuzione per la benzina) di pari importo comprese tra 1 e 1,5 centesimi di euro per litro, così da pervenire nel 2029 alla parità delle due aliquote.

Con decreto interministeriale MASE-MEF-MIT-MASAF del 14 maggio 2025 è stata data una prima attuazione alla predetta norma stabilendo, a decorrere dal 15 maggio 2025, la riduzione dell’aliquota di accisa applicata alla benzina in misura di 1,50 centesimi di euro per litro e, contestualmente, l’aumento in pari misura dell’aliquota di accisa applicata al gasolio impiegato come carburante. In piena coerenza con quanto già stabilito dall’art. 3, comma 6, del richiamato d.lgs. n. 73/2025, il decreto interministeriale ha disposto che *“Le maggiori entrate derivanti dalle variazioni delle aliquote [...], al netto della quota di spettanza delle Regioni a statuto speciale e Province autonome di Trento e Bolzano, sono destinate all'incremento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale [...] per il finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale”*.

La disposizione di cui all’art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 73/2025 consegue agli impegni assunti dal Governo, e formalizzati presso il MIT con il Verbale d’Intesa sottoscritto in data 20 marzo 2025, di assicurare, attraverso il riordino delle accise sui carburanti, le risorse dedicate al finanziamento stabile del costo del predetto rinnovo del CCNL per *“tutte le aziende del settore, operanti nelle Regioni a Statuto ordinario e nelle Regioni e Province a Statuto speciale”*.

Affinché tale impegno possa essere completamente onorato, senza che si creino inique differenze tra i diversi territori, risulta però **imprescindibile precisare con norma che le maggiori entrate destinate** dal richiamato art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025 al Fondo nazionale TPL **per il finanziamento del rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, debbano essere ripartite per le medesime finalità, oltre che tra le Regioni a Statuto ordinario, anche per le Regioni Sicilia e Friuli-Venezia Giulia, nonché per le gestioni governative dei servizi di TPL** che, in base alle

vigenti norme di finanziamento del TPL ed al pari delle altre Autonomie speciali, non partecipano al normale riparto del Fondo nazionale TPL.

Occorre, infatti, evidenziare che la Regione Friuli Venezia Giulia gode di una compartecipazione ridotta al gettito delle accise sui carburanti, di circa 3 decimi, mentre la Regione Sicilia non beneficia di alcuna compartecipazione al predetto gettito, con la conseguenza che in tali territori le variazioni di accisa comporteranno maggiori entrate dirette nulle, o comunque molto limitate ed insufficienti ad assicurare alle aziende di TPL operanti nei rispettivi territori la copertura dei costi di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori che è invece assicurata, tramite la specifica destinazione al Fondo nazionale del TPL, per le aziende operanti nelle Regioni a Statuto ordinario. Le Regioni Sardegna, Valle d'Aosta e le Province autonome di Bolzano e Trento, grazie alla elevata compartecipazione statutaria al gettito delle accise (tra i 9 e i 10 decimi), sono invece direttamente beneficiarie delle maggiori entrate derivanti dalle variazioni delle aliquote di accisa da poter destinare alle aziende di TPL di rispettiva competenza per la copertura dei costi di rinnovo del CCNL in questione.

È bene precisare, peraltro, che le risorse da attribuire, nell'ambito del Fondo nazionale del TPL, alla Regione Friuli Venezia Giulia per il finanziamento del rinnovo del CCNL dovranno essere quantificate tenendo conto delle risorse spettanti alla medesima Regione a titolo di compartecipazione statutaria al gettito delle accise sui carburanti.

Ciò premesso **si auspica l'approvazione da parte di codeste spettabili Commissioni della seguente proposta emendativa:**

Emendamento “Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale”

Dopo l'articolo 10 è aggiunto il seguente articolo:

“Art. 10-bis

**(Disposizioni urgenti per garantire il finanziamento
del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale)**

1. Le maggiori entrate derivanti dalle variazioni delle aliquote di accisa destinate, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale, sono ripartite per le medesime finalità, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Stato – Regioni, oltre che tra le Regioni a statuto ordinario, anche in favore delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ancora di competenza statale, della Regione Siciliana e della Regione Friuli-Venezia Giulia. Per quest'ultima, nell'ambito del riparto, si tiene conto delle risorse spettanti a titolo di compartecipazione statutaria a valere sul gettito delle accise su benzina e gasolio, ai sensi dell'articolo 49, comma 1, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1.”.

2. Disposizioni urgenti a sostegno del rinnovo del parco mezzi del trasporto commerciale con autobus

Il settore del trasporto commerciale con autobus non soggetto ad obblighi di servizio pubblico riveste un ruolo di primaria importanza nel sistema di mobilità collettiva e per l'intermodalità del sistema trasportistico del Paese. Le condizioni avverse degli ultimi anni, segnati dall'emergenza pandemica e dalla crisi energetica e inflazionistica seguita al conflitto in Ucraina, hanno fortemente rallentato gli investimenti per il rinnovo del parco autobus del settore ancora oggi composto per quasi il **40% da autobus di classe ambientale inferiore ad euro V**. Solo nel 2023 - grazie al cofinanziamento dell'acquisto di circa 1.200 autobus assicurato dai 50 milioni di euro stanziati dal DM 15 luglio 2022, n. 222 – gli investimenti hanno registrato un'apprezzabile tendenza al rialzo.

Considerata la rilevanza del settore anche per la promozione di un efficiente sistema di trasporti intermodale, si ritiene di prioritaria importanza l'adozione – anche in linea con la recente iniziativa assunta a favore del trasporto merci (settore per il quale è stato preannunciato nei giorni scorsi uno stanziamento straordinario di risorse per ben 600milioni di euro) - di un piano strutturato pluriennale di sostegno al rinnovo del parco autobus.

Per il settore del trasporto commerciale con autobus, che, ricordiamo, non usufruisce di altre misure di sostegno pubbliche, si stima che uno stanziamento di risorse di 105 milioni di euro per il triennio 2025-2027 consentirebbe di co-finanziare l'acquisto di quasi 2.500 autobus (pari circa il 20% del parco veicolare di classe ambientale fino a euro IV) contribuendo alla sostituzione di quasi l'8% del parco nazionale attuale.

Ciò considerato **si auspica l'approvazione da parte di codeste spettabili Commissioni della seguente proposta emendativa:**

Emendamento “Disposizioni urgenti a sostegno del rinnovo del parco mezzi del trasporto commerciale con autobus”

All'articolo 4 sono apportate le seguenti modifiche:

- nella rubrica dopo le parole “*Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto*” aggiungere le parole “*di merci e di passeggeri*”;
- dopo il comma 3 aggiungere il seguente comma:

“3-bis. Per le finalità di ammodernamento dei parchi veicolari delle imprese esercenti servizi di trasporto con autobus di linea e di noleggio con conducente non soggetti ad obblighi di servizio pubblico è autorizzata la spesa di 35 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027. Le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Agli oneri derivanti dal primo periodo, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della

missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.».

Roma, 9 giugno 2025