
XVI Legislatura – Camera dei deputati C 5371

Nota di approfondimento a cura del Comitato di Redazione ACI del 18.9.2012

L'atto n. 5371 recante "Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e altre disposizioni per favorire la realizzazione, la gestione e l'esercizio dei sistemi di trasporto tranviario" presentato al Senato di iniziativa dell'On. Consiglio ed altri, è stato assegnato per l'esame in sede referente alla Commissione IX (Trasporti e telecomunicazioni). L'analisi in Commissione non è ancora iniziata e sono stati richiesti i pareri delle commissioni 1^a (Aff. costit.), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze), 8^a (Ambiente), 14^a (Pol. comun.), Questioni regionali.

Il disegno di legge propone il potenziamento trasporto tranviario come strumento di risposta ai problemi di circolazione stradale, tutela ambientale e riqualificazione urbana anche delle città non metropolitane. Si riporta di seguito il testo dell'atto con la relazione di accompagnamento.

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

Consiglio, Stucchi

Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e altre disposizioni per favorire la realizzazione, la gestione e l'esercizio dei sistemi di trasporto tramviario

Presentata il 18 luglio 2012

Onorevoli Colleghi! — Alla luce dei sempre maggiori problemi di circolazione stradale all'interno delle aree urbane e al conseguente aumento della domanda di trasporto pubblico, il sistema di trasporto tranviario appare una possibilità alternativa e sostenibile e l'inserimento dell'impianto tranviario in una città è spesso l'occasione per una riqualificazione delle

strade attraversate. L'evoluzione tecnologica e le migliorate prestazioni possono rilanciare il sistema del trasporto tramviario, ma occorre prevedere misure principalmente di ordine economico e fiscale che possano accompagnare la ripresa di questo sistema di trasporto. Una struttura di tipo tramviario, ben delimitata, nella sede stradale, contribuisce a una riorganizzazione e a un riordino della circolazione e contemporaneamente, grazie alla trazione elettrica, non inquina l'atmosfera. Il rumore e le vibrazioni dei vecchi modelli di veicoli del secolo scorso sono praticamente scomparsi dalle ultime versioni, per cui anche l'inquinamento acustico è ormai ridotto al minimo termine ed è comunque inferiore a quello di un autobus.

Visto che l'esercizio di una linea tramviaria, così come accade per una linea ferroviaria, è legato indissolubilmente alla sua sede a guida vincolata (armamento con binari e linea aerea di trazione), sarebbe opportuno che la contribuzione da parte degli enti locali affidanti del servizio di gestione non fosse commisurata a quella prevista per i servizi automobilistici, bensì a quella per i servizi ferroviari.

Pertanto, compatibilmente con l'autonomia regionale in materia di trasporto pubblico locale, sarebbe importante che fossero previsti due contratti di servizio: uno per la gestione degli impianti fissi (armamento, linea aerea di trazione, strutture di deposito del materiale rotabile e sala di controllo operativo della linea) e uno per il servizio di trasporto pubblico locale vero e proprio, come attualmente accade nel settore ferroviario, e ovviamente anche i corrispettivi chilometrici andrebbero commisurati a questi.

In materia di agevolazioni fiscali, considerando l'esercizio di una linea tramviaria un servizio pubblico, esso dovrebbe essere esente dal pagamento dell'imposta regionale sulle attività produttive nel caso in cui il bilancio annuale chiuda in perdita (ricordando, peraltro, che la legislazione vigente già prevede che in caso di chiusure in perdita per tre anni consecutivi, o con una perdita superiore a quella dichiarata nel bilancio di previsione, gli amministratori della società non sono rieleggibili neanche in un'altra

società). Inoltre, i contributi di esercizio ricevuti dagli enti locali affidanti dovrebbero essere esenti dall'imposta sul valore aggiunto e dall'imposta sul reddito delle società.

In ultimo, si propone di destinare almeno il 50 per cento delle risorse disponibili per la realizzazione e il potenziamento delle linee tramviarie nelle città non metropolitane, nonché di aumentare il cofinanziamento statale per le opere della rete tramviaria fino all'80 per cento.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Incentivi a favore dei sistemi di trasporto tramviario).

1. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, nel rispetto delle competenze regionali in materia di trasporto pubblico locale, adotta regolamenti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1998, n. 400, per favorire la realizzazione, la gestione e l'esercizio dei sistemi di trasporto tramviario a guida vincolata, in conformità ai seguenti criteri:

a) prosecuzione e realizzazione degli interventi di cui agli articoli 1, 2, 3 e 4 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni, anche attraverso operazioni in conto ammortamento rate di mutui accesi presso la Cassa depositi e prestiti Spa;

b) previsione di una quota non inferiore al 50 per cento delle risorse annualmente destinate a interventi per la realizzazione e il potenziamento delle linee di trasporto tramviario, da destinare alle città non incluse tra le

città metropolitane istituite ai sensi dell'articolo 18 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95;

c) agevolazioni fiscali per le società che gestiscono il sistema di trasporto tramviario, anche prevedendo l'esenzione dal pagamento dell'imposta regionale sulle attività produttive nel caso in cui il bilancio annuale della società chiuda in perdita, nonché esenzione dal pagamento dell'imposta sul valore aggiunto e dell'imposta sul reddito della società per i contributi di esercizio ricevuti dagli enti locali affidanti il servizio di trasporto tramviario;

d) non applicazione della procedura di valutazione d'impatto ambientale di cui al titolo II della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, in caso di realizzazione di linee di trasporto tramviario in ambito urbano.

2. Al fine di incentivare lo sviluppo di sistemi di trasporto rapido di massa, in coerenza con le linee di politica nazionale per la riduzione dell'emissione dei gas serra e per un più incisivo ricorso a forme di mobilità sostenibile, al comma 2 dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, le parole: «60 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «80 per cento. I contributi di cui al presente comma sono erogati entro trenta dalla presentazione della relativa richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da parte della stazione appaltante. Qualora, in sede di istruttoria, alcune voci di spesa non siano ammesse a contributo, il relativo contributo è dettato dal totale dei contributi autorizzati».

3. La realizzazione di nuove linee di trasporto tramviario in ambito urbano è subordinata al rispetto dei valori limiti di immissione, definiti dall'articolo 2 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni.

4. All'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, è aggiunta, infine, la seguente lettera:

«*b-bis*) i sistemi di trasporto tramviario a guida vincolata aventi armamento con binari e linea aerea di trazione»;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«*3-bis*. Le regioni gestiscono le linee dei sistemi di trasporto tramviario di cui alla lettera *b-bis*) del comma 1 sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'articolo 12, con i quali sono definite in modo distinto:

a) la gestione degli impianti fissi, intesi come armamenti, linea aerea di trazione, strutture di deposito del materiale rotabile e sala di controllo operativo della linea;

b) la gestione del trasporto pubblico locale».

Art. 2.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, pari complessivamente a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014 e 2015, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2013 e 2014, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, 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 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.