

## **Gli aiuti statali per il trasporto scolastico dedicato e le modalità d'intervento dei comuni**

### **Il ristoro per le perdite di fatturato delle imprese del trasporto scolastico**

Il decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, cosiddetto *“Decreto Rilancio”*, contenente *“Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”*, come convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 luglio 2020, n. 77, al comma 2-bis dell'art. 229 - Misure per incentivare la mobilità sostenibile, prevede che *“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, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2020. Le risorse del fondo sono destinate ai comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria”*.

### **L'impossibilità del pagamento per un servizio non reso**

Tra le motivazioni di tale misura a sostegno delle imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico dedicato, deve essere richiamata la soppressione, operata dall'art. 109, comma 1, lettera b), dello stesso decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, come modificato dalla legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77, della previsione normativa, introdotta dall'art. 92, comma 4-bis, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, cosiddetto *“Decreto Cura Italia”*, secondo la quale anche per il trasporto scolastico non sarebbe stato possibile operare decurtazioni di corrispettivo in presenza di minori corse effettuate o di minori percorrenze realizzate nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 (l'efficacia di tale norma eccezionale, oggi riferita al solo trasporto pubblico locale e regionale, è peraltro condizionata all'autorizzazione della Commissione europea relativa agli aiuti di Stato).

Appare evidente che lo stanziamento di specifiche e determinate risorse *“per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria”* esclude ogni possibilità di effettuare pagamenti di fatture per servizi non effettivamente resi, siano esse riferite al periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre, come previsto dalla norma per i servizi di TPL, ovvero siano riferite al periodo dal 23 febbraio al 19 maggio, data nella quale è intervenuta la modifica dell'art. 92 che ha escluso il trasporto scolastico dall'eccezionale previsione di cui trattasi.

Per le motivazioni espresse, non appaiono condivisibili le interpretazioni secondo le quali *“il divieto di applicare riduzioni a fronte di un minor servizio reso introdotto dalla L. n. 34/2020 avrebbe efficacia retroattiva, la quale sarebbe espressamente prevista dalla norma stessa (che ne prevede l'applicazione dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020), mentre la modifica dello stesso art. 92 (che ha escluso il trasporto scolastico dall'obbligo di pagamento del servizio ancorché non effettivamente reso) introdotta dal D.L. 34/2020, non avrebbe efficacia retroattiva e, pertanto, il pagamento sarebbe dovuto sino al 19 maggio 2020”* (si veda la richiesta di parere alla Corte dei Conti Marche avanzata dal Sindaco del Comune di Montepreandone, AP, con nota 30 giugno 2020, n. 13.455).

In merito si è espressa anche, con maggiore approfondimento, la Corte dei Conti Veneto che, con deliberazione 2 novembre 2020, n. 147, ha affermato che *“non è possibile provvedere ad alcun pagamento di detto servizio per il periodo in cui esso non è stato reso neanche per il periodo di breve vigenza della disposizione di favore (19 giorni, ossia dal 30/04/2020 data di entrata in vigore del D.L. 18/2020 al 19 maggio successivo, data di entrata in vigore del D.L. n. 34/2020) in quanto le statuizioni contenute nel menzionato comma 4-bis non hanno mai acquistato efficacia poiché sottoposte alla preventiva autorizzazione della Commissione europea, stante la natura di “aiuto di Stato” del pagamento ivi previsto”* aggiungendo che *“detta autorizzazione non risulta, allo stato degli atti, essere intervenuta e, pertanto, sebbene la novella non abbia effetto retroattivo, le disposizioni che attribuiscono al gestore del servizio di trasporto scolastico il diritto a pretendere il pagamento dei corrispettivi per prestazioni non eseguite non sono, di fatto, mai state operative per espressa previsione normativa (comma 4-quater, art. 92 D.L. n. 18/2020) che ne ha condizionato l'efficacia al rilascio dell'autorizzazione della Commissione europea.”*

Oltre a questo, la Corte dei Conti Veneto ha chiarito anche, nello stesso parere, che *“il trasporto scolastico è completamente estraneo alla disciplina di finanziamento prevista dall'art. 48 del D.L. 17 marzo 2020, n. 18, così come*

*modificato dall'art. 109 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, che ha introdotto la possibilità per le amministrazioni pubbliche di riconoscere ai gestori di servizi di cui al comma 1 un contributo a copertura delle spese residue incomprimibili, che è riservata esclusivamente ai servizi nella stessa richiamati."*

### **Il riparto dei 20 milioni per le perdite di fatturato nell'a.s. 2019/2020**

Il citato art. 229, comma 2-bis del DL 34/2020 ("*Decreto Rilancio*") prevede che il riparto dei 20 milioni stanziati per il ristoro delle imprese del trasporto scolastico, debba essere effettuato, tra i comuni, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'istruzione, previa intesa in sede di Conferenza Unificata.

La proposta di riparto è attualmente in elaborazione a livello tecnico e si sta valutando di utilizzare una procedura che preveda la richiesta da parte di ciascun Comune, sulla base degli importi dei corrispettivi non pagati, e poi un trasferimento al Comune stesso che poi dovrà provvedere all'erogazione del contributo alle singole imprese esercenti servizi di trasporto scolastico in forza dei contratti con esso conclusi.

### **Il finanziamento di 150 milioni per le maggiori spese nell'a.s. 2020/2021**

Il citato art. 39 del D.L. 104/2020 ("*Decreto Agosto*") contiene il seguente comma: "*1-bis. Al fine di consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19... le risorse di cui al comma 1... possono essere utilizzate dai comuni, nel limite complessivo di 150 milioni di euro, per il finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi. A tal fine, ciascun comune può destinare nel 2020 per il trasporto scolastico risorse aggiuntive nel limite del 30 per cento della spesa sostenuta per le medesime finalità nel 2019*".

Il 15 ottobre 2020, in Conferenza Stato Città, è stato approvato lo schema di decreto per distribuire agli enti locali la prima rata del fondo messo a disposizione dal "*Decreto Agosto*" per contenere i colpi della pandemia sui bilanci. Tale decreto distribuirà 500 milioni, 400 ai Comuni e il resto a Province e Città metropolitane, considerando, all'interno della somma destinata ai comuni, 250 milioni le esigenze aggiuntive in fatto di spesa sociale e 150 milioni per le spese aggiuntive del trasporto scolastico.

Non è previsto un vincolo esplicito per la spesa di tali somme e l'utilizzo dei fondi dipenderà dalla situazione dei singoli Comuni, che in base alle loro esigenze finanzieranno gli interventi più necessari alla singola realtà locale. Ulteriori 1,2 miliardi saranno distribuiti entro il termine del 20 novembre come stabilito dallo stesso articolo 39.

### **L'intervento dei comuni a fronte delle perdite di fatturato dell'a.s. 2019/2020**

Per sostenere le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico, a fronte delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza sanitaria, i Comuni potranno erogare alle stesse i trasferimenti statali ricevuti con tale specifica destinazione.

Oltre a questo, gli stessi comuni potranno concedere, alle stesse imprese, una sospensione del contratto, in considerazione delle circostanze speciali che hanno impedito in via temporanea l'effettuazione del servizio e riproporre, in sede di riattivazione del servizio, un periodo, temporalmente pari a quello della durata della sospensione, da aggiungere alla durata del servizio. Non si esclude neppure che, ove con tale slittamento il termine del contratto vada a cadere durante lo svolgimento dello stesso anno scolastico, che il Responsabile del Procedimento possa considerare l'opportunità, nell'interesse dell'Amministrazione, di una proroga per permettere l'effettuazione del servizio in continuità fino al termine dell'anno scolastico.

Più complesso appare il quesito, rappresentato da alcuni comuni, sulla legittimità di prevedere in contributo aggiuntivo, finanziato con risorse proprie di bilancio, per ulteriormente sostenere le imprese del trasporto riconoscendo a favore delle stesse un'erogazione per coprire, in tutto o in parte, i costi fissi incomprimibili rimasti a loro carico nel periodo della sospensione.

Al proposito, viene citato l'art. 48 del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, cosiddetto "Cura Italia", per come integralmente sostituito, anch'esso, dal decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, coordinato con la legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77.

Tale articolo prevede che "durante la sospensione dei servizi educativi e scolastici... le pubbliche amministrazioni forniscono... prestazioni in forme individuali domiciliari o a distanza o rese nel rispetto delle direttive sanitarie negli stessi luoghi ove si svolgono normalmente i servizi senza ricreare aggregazione..." aggiungendo, al termine del comma, che "*Le pubbliche amministrazioni possono riconoscere, ai gestori, un contributo a copertura delle spese residue incomprimibili...*".

Come chiarito dalla Corte dei Conti Veneto, non si ritiene che la potestà riconosciuta dall'art. 48 possa essere utilizzata per il caso in esame, in quanto il trasporto scolastico non rientra tra i servizi richiamati dalla norma in questione, e neppure che possa essere portato a supporto di una tale scelta la necessità di evitare un ipotetico contenzioso che si potrebbe formare sulle diverse interpretazioni sulla efficacia retroattiva dell'art. 34, comma 2-bis, del decreto 34/2020.

D'altra parte, non si esclude in assoluto la possibilità di un intervento, adottato tenendo conto della normativa vigente (in particolare dell'art. 12 della Legge n. 241/1990 e dell'art. 26 del D.Lgs. n. 33/2013), volto a sostenere un soggetto, sia pubblico sia privato, per accordare allo stesso un vantaggio economico mediante l'erogazione di un contributo, un incentivo o un'agevolazione. Una scelta in tal senso, la cui opportunità appare dubbia in considerazione del già presente intervento statale, dovrebbe comunque essere assoggettata alle particolari cautele e garanzie procedurali previste per qualsiasi "elargizione" di denaro pubblico.

#### **L'intervento dei comuni a fronte delle spese dell'a.s. 2020/2021**

Le maggiori spese che dovranno essere sostenute dalle imprese esercenti il servizio di trasporto scolastico potranno essere riconosciute, da parte degli enti locali, anche avvalendosi del citato finanziamento di 150 milioni disposto dal comma 1-bis del citato art. 39 del D.L. 104/2020 ("*Decreto Agosto*").

Tali maggiori spese potranno consistere sia nel potenziamento del parco mezzi e del personale viaggiante, necessario per compensare la riduzione della capienza rispetto a quella di omologazione, sia per i costi di sanificazione, DPI, etc, conseguenti all'adozione delle misure anti contagio.

La norma prevede la possibilità di un incremento fino al 30% della spesa e permette di utilizzare a tal fine le risorse centrali a ciò destinate.

10novembre2020

Massimo Nutini