

**Conversione del decreto-legge n. 34 del 2020, recante
misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e
all'economia, nonché di politiche sociali connesse
all'emergenza epidemiologica da COVID-19**

(A.C. 2500)

CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

16 giugno 2020

L'emergenza Covid-19 ha portato sotto gli occhi di tutti la funzione strategica svolta dal sistema dei trasporti, della mobilità e della logistica al servizio dell'intera economia nazionale e della qualità della vita dei cittadini. Se da un lato, vi è stata la scelta di garantire la continuità del trasporto delle merci per assicurare, con gli approvvigionamenti necessari, il presidio possibile di una parte di ordinarietà della vita economica e sociale del Paese durante l'emergenza, dall'altro, le restrizioni introdotte alla mobilità delle persone hanno generato o aggravato la crisi di interi comparti economici e territori. **Invero, non c'è sviluppo senza mobilità e non c'è impresa, senza accessibilità.**

Le misure contenute nel D.L. Rilancio

Sebbene all'interno dell'articolato ci sia complessivamente un significativo impegno per il settore dei trasporti, le misure adottate **non sono state adeguatamente organiche**, non hanno interessato in maniera omogenea i diversi operatori-**privilegiando le grandi compagnie pubbliche presenti o future** e hanno, purtroppo, del tutto **trascurato alcuni comparti, a partire dalla mobilità turistica-, le compagnie di traghetti passeggeri e merci, le crociere, i bus di media e lunga percorrenza e turistici** - che ha accusato i danni maggiori.

Il ri finanziamento (art.44) per il 2020 e il 2021 del cosiddetto "Ecobonus" per l'acquisto di auto a basse emissioni di CO₂ è un intervento positivo, ma parziale. A fronte della profonda crisi sperimentata da tutta la filiera *automotive*, si sarebbe dovuto prevedere una modifica della misura, che aprisse il sostegno anche alle auto non elettriche o ibride, eliminando, contestualmente, le penalizzazioni previste per le auto più potenti e a maggiori emissioni clima alteranti.

Positiva è stata la proroga, introdotta dall'art. 50 dei termini per poter beneficiare in caso di investimenti produttivi del beneficio del **super-ammortamento**, che nel settore dei veicoli ha esteso fino a fine anno il tempo utile per l'immatricolazione dei mezzi. Non condivisibile, invece, la disposizione recata all'art. 109, che modificando l'art. 48 del D.L. CuraItalia, ha lasciato senza coperture gli operatori del trasporto scolastico, tra i più penalizzati all'interno della filiera del trasporto, per effetto del fermo di tutte le attività introdotto per l'emergenza.

La previsione di specifiche forme di ristoro per gli operatori del trasporto aereo e ferroviario, a causa dell'emergenza Covid-19 è positiva, **ma andrebbe estesa**



anche al settore del trasporto marittimo e dei collegamenti strategici con le isole, la cui esclusione appare potenzialmente **discriminatoria e assolutamente incomprensibile**.

Questi ultimi, infatti, garantiscono la continuità territoriale fra la terraferma e le nostre isole maggiori e minori, rappresentano l'ossatura portante del sistema sociale, produttivo e turistico del trasporto legato al mare e garantiscono il mantenimento dei livelli occupazionali di intere aree, soprattutto del nostro Sud, a forte valenza turistica.

Anche la norma sull'istituzione di un fondo di 500 milioni di euro (art. 200), teso a sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, così come concepita, risulta poco efficace perché **esclude dal beneficio la maggior parte delle imprese del settore**.

Si dovrebbe, pertanto, poter utilizzare i fondi stanziati nel 2020 per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, rimasti inutilizzati per la contrazione delle attività conseguente all'emergenza Codiv-19, per **mitigare i danni subiti dalle imprese marittime operanti navi di bandiera italiana impegnate nel trasporto combinato di passeggeri e merci e nei servizi di trasporto locale** salvaguardandone la continuità aziendale e attraverso di essa sostenere l'occupazione della gente di mare, la continuità territoriale e la stabilità del collegamento a favore delle comunità servite.

Per quanto riguarda il **settore delle crociere**, inoltre, è necessario intervenire tempestivamente con misure organizzative e di sostegno alla domanda, per il riavvio dei servizi crocieristici nei porti nazionali. Resta inteso che la paventata intenzione di ridimensionare la garanzia offerta dallo strumento del voucher, in alternativa al rimborso, per i servizi che le compagnie non hanno potuto erogare a causa delle misure di contenimento dell'epidemia, avrebbe un impatto negativo dirimpante su un settore che costituisce un'eccellenza nazionale ed è, non dimentichiamolo, ancora fermo.

Le misure adottate dall'art. 199 in materia marittimo portuale sebbene vadano nella giusta direzione, sono **troppo timide e poco organiche** e trascurano colposamente **l'eccellenza nazionale delle crociere, la cui attività dovrebbe essere al più presto riattivata, grazie a comuni linee guida operative, garantendo, in ogni caso, a tutte le navi che riusciranno a scalare nuovamente i nostri porti, le medesime condizioni, indipendentemente dalla bandiera di registrazione**. Se si vuole valorizzare la risorsa mare per cogliere le opportunità di ripresa economica è necessario adottare una **generalizzata riduzione dei canoni**

portuali, che non dipenda dalle singole scelte di ciascuno scalo, oltre che la disapplicazione della **tassa di ancoraggio** per tutto l'anno, unite a misure urgenti per la **semplificazione delle relazioni** tra le navi e i porti e **per lo sblocco degli investimenti** programmati. A questo proposito, si condivide la proposta emendativa di integrare le risorse a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale, per consentire alle stesse di ridurre, fino ad annullamento, i canoni richiesti alle imprese.

Si potrebbe, inoltre, introdurre una integrazione all'art. 264 in tema di **liberalizzazione e semplificazione dei procedimenti amministrativi**, per prevedere che le somme ancora disponibili, deliberate sotto forma di incentivi e contributi pubblici agli investimenti delle imprese, possano essere erogate per opere infrastrutturali, già, autorizzate.

Inoltre, le **semplificazioni in materia ambientale**, previste dall'articolo 228, andrebbero potenziate, prevedendo la proroga di tutti gli adempimenti non strettamente necessari, ai sensi della normativa in tema di Autorizzazione Integrata Ambientale e Valutazione di Impatto Ambientale. Infine, per le imprese della logistica energetica, sarebbe necessario prevedere straordinarie misure contabili per il **rafforzamento patrimoniale delle società**, attraverso la possibilità di capitalizzare alcuni costi di esercizio, rimasti per la crisi privi dei corrispondenti ricavi, sotto forma di oneri pluriennali di bilancio.

Non condivisibile, invece, l'emendamento 199.06 presentato per ridurre la possibilità di ricorso all'autoproduzione delle operazioni portuali, da parte delle navi. Riteniamo, infatti che per uscire meglio e prima dalla crisi i vincoli alle attività economiche, se eccessivi, vadano allentati, se giustificati, vadano mantenuti, in nessun caso, invece, vadano aumentati.

Gli interventi in materia di autotrasporto (art. 210) sono condivisibili, ma **andrebbero rafforzati e completati con interventi sul fronte delle regole**, che diano maggiori certezze operative alle imprese del settore, che hanno continuato a lavorare in condizioni di crescenti criticità. **Per le imprese del settore le priorità da perseguire nell'immediato sono: effettiva garanzia della liquidità necessaria, sicurezza con relative regole e ripristino della piena libertà di circolazione in Italia (sospensione del calendario dei divieti fino al 31 marzo 2021 o almeno fino alla fine dell'anno, in attesa di una sua riformulazione organica che punti a ricorrere al fermo generalizzato soltanto in casi di effettiva necessità e in mancanza di altre soluzioni meno impattanti per garantire la sicurezza della circolazione) e nei collegamenti verso l'Europa.**



In concreto occorre quindi garantire la liquidità e produttività alle imprese attraverso

- ✓ **la conferma** l'attuale previsione contenuta nel DL Rilancio che destina **20 milioni** di euro aggiuntivi per le riduzioni compensate relative ai **pedaggi** sui transiti 2019,
- ✓ il **differimento di 18 mesi del taglio rimborso accise** sul gasolio commerciale per i veicoli **euro3 ed euro4**
- ✓ l'incremento delle risorse previste per le **deduzioni forfettarie** così da garantire l'importo di 51 euro per giornata lavorativa,
- ✓ la promozione - anche attraverso l'inserimento nel prossimo "DL semplificazione" - di un nuovo meccanismo che garantisca l'**effettivo rispetto dei tempi di pagamento** per i servizi di autotrasporto,
- ✓ la ri-pubblicazione immediata dei **costi indicativi di riferimento** da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
- ✓ e, soprattutto, prevedere specifiche misure aggiuntive utili a **ridurre il carico fiscale e contributivo delle imprese.**

ed ancora occorre garantire la sicurezza del trasporto attraverso

- ✓ l'accelerazione del processo di "**Privatizzazioni delle revisioni**" con:
 - ampliamento della norma che prevede la possibilità di concedere ai privati l'attività di revisioni ai rimorchi, semirimorchi e ATP;
 - l'emanazione immediata dei provvedimenti attuativi da parte del Ministero delle infrastrutture trasporti
- ✓ agevolare l'attività funzionale ai corsi di **formazione professionale** indispensabili per l'autotrasporto e la sicurezza, individuando - anche in via temporanea nuove modalità - tra cui la formazione a distanza in modalità sincrona

Infine, a valle di diverse sentenze del tribunale amministrativo, confermare esplicitamente attraverso un chiarimento normativo che **il settore dell'autotrasporto non è soggetto alla attività di regolazione della Autorità dei Trasporti.**

Se l'intervento in materia di **Mobilità sostenibile (art.229)** ha il pregio di migliorare e rendere parzialmente operativa una misura, poco ragionevole, originariamente prevista nel Decreto Legge Clima, **non appare condivisibile l'approccio discriminatorio contro la mobilità privata**, che lo ispira. In questa particolare fase, infatti, la mobilità privata, se ben governata, può, invece, assicurare i livelli necessari di accessibilità delle nostre città, che il trasporto pubblico per le esigenze di contenimento dell'epidemia, non è in grado di offrire.



Estendere in questa fase obblighi e adempimenti per le imprese, come la nomina di un Mobility Manager, **non appare, certo, una scelta lungimirante, posto che la priorità per la ripresa dovrebbe essere quella di allentare “lacci e laccioli”** per il fare impresa, non il contrario.

Roma, 16 giugno 2020