



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

## **Camera dei deputati**

**IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

### **AC 2500**

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

**Audizione CNA Fita**

**16 giugno 2020**

## Sommario

1. PREMESSA.....	2
2. GLI EFFETTI INDOTTI DALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA .....	4
2.1. Il trasporto merci.....	4
2.2. Il trasporto persone .....	4
3. DL RILANCIO: LE OSSERVAZIONI DI CNA.....	6
3.1. Le osservazioni in ordine al trasporto merci.....	6
3.1.1. Le misure di settore .....	6
3.1.2. Le misure trasversali .....	6
3.2. Le osservazioni in ordine al trasporto persone .....	7
4. DL RILANCIO: LE PROPOSTE DI CNA.....	8
4.1. Le proposte in materia di trasporto merci.....	8
4.1.1. Il contributo a fondo perduto .....	8
4.1.2. Il credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili a uso non abitativo .....	10
4.1.3. Il trattamento ordinario di integrazione salariale e assegno ordinario .....	11
4.1.4. La formazione a distanza.....	11
4.1.5. Proroga dell'accessibilità rimborso accise per i veicoli euro 3 e 4 .....	12
4.1.5. La necessaria compensazione dei mancati ritorni .....	13
4.1.6. Deduzioni forfetarie.....	14
4.2. Le proposte in materia di trasporto persone.....	16
4.2.1. Contribuzione figurativa per le imprese del trasporto pubblico non di linea .....	16
4.2.2. Disposizioni a sostegno delle imprese del trasporto persone in relazione alle esposizioni debitorie .....	16
4.2.3. Proroga sospensione di versamenti tributari e contributivi a beneficio delle imprese del trasporto persone e ripresa della riscossione dei versamenti sospesi .....	17
4.2.4. Estensione del periodo sotteso all'erogazione del contributo a fondo perduto per le imprese del trasporto persone .....	17
4.2.5. Sostegno delle imprese affidatarie di trasporto scolastico .....	18
4.2.6. Compensazione quote di ammortamento.....	19
4.2.7. Estensione anticipazione ulteriori quattro settimane di CIGO a imprese del trasporto persone .....	20



4.2.8. Forme di integrazione e interscambio tra trasporto pubblico locale, autoservizi pubblici non di linea e servizi di trasporto effettuati con autobus ..... 20

## 1. PREMESSA

Egregio Presidente, illustri Onorevoli, desideriamo anzitutto porgere il più sentito ringraziamento per l'invito.

CNA Fita nasce nel 1974, nell'alveo del sistema confederale della CNA, allo scopo di tutelare, assistere e rappresentare i propri associati. Esercita tali prerogative in maniera pressoché ininterrotta da oltre 40 anni e da allora rappresenta operatori sia del trasporto persone che del trasporto merci. Ad oggi può contare sulla forza di oltre 23 mila imprese, inquadrabili nel campo dell'artigianato ovvero della piccola e media impresa, talvolta organizzate in forma di consorzio, talvolta di cooperativa.

Essa è pertanto rappresentativa di un importante e variegato segmento di imprese, le quali stanno producendo ogni sforzo per sopravvivere e cercare di risollevarsi dalle pesantissime criticità provocate dall'emergenza epidemiologica.

Con il presente testo intendiamo quindi fornire una valutazione complessiva del cosiddetto «decreto Rilancio». Non solo. Sulla base di esso ci accingiamo a suggerire alcune proposte di modifica, sì da prospettare l'introduzione di nuove misure, nell'esclusivo interesse delle imprese italiane. L'auspicio è che le nostre riflessioni possano essere considerate e accolte nel corso dei lavori di conversione in legge del decreto in parola.

È indubbio che l'analisi delle misure riferibili all'autotrasporto non può essere disgiunta dal contesto in cui oggi è chiamata a barcamenarsi la nostra economia. Siamo consapevoli, infatti, delle gravi conseguenze innescate dalla diffusione del virus in ordine a tutte le catene del valore. In più, v'è da considerare che la comprensibile prudenza adottata nei comportamenti individuali accompagnerà con ogni probabilità le abitudini di molti cittadini per un lasso temporale sicuramente non breve. Una eventuale recrudescenza del virus nel corso della stagione autunnale rischia, oltretutto, di aggredire in maniera ancor più virulenta il nostro tessuto produttivo. In questo scenario, la ricerca di un delicato

equilibrio tra la tutela del lavoro e la salvaguardia del diritto alla salute non risulta certo una impresa agevole.

È pur vero però che, al pari di turismo e cultura, il settore del trasporto sta fronteggiando inediti contraccolpi economici, forse i più duri prodotti della crisi. Contraccolpi che – è giusto sottolinearlo – non si sono distribuiti in egual misura tra trasporto merci e persone. Sta di fatto che quest'ultimo segmento di mercato deve fare i conti con perdite a dir poco rovinose, in uno quadro in cui le vicende aziendali si ripercuotono inesorabilmente su destini e progetti personali, lavoratori e famiglie.

Sicché, le nostre osservazioni in merito al «decreto Rilancio» non possono che essere commisurate e proporzionate al diverso grado di intensità con cui gli effetti scatenati dell'emergenza sanitaria hanno afflitto i diversi ambiti della nostra economia.

Per ripartire serve una bussola orientata alla cultura d'impresa. Una formula, quest'ultima, che esprime anzitutto l'esigenza di proteggere le realtà oggi esistenti sul mercato. Se si lascia che le imprese chiudano e falliscano, se non si incentiva la nascita di nuove tramite interventi di ordine fiscale, non è pensabile alcuna difesa dell'occupazione. Governo e Parlamento sono chiamati a stabilire in fretta la scala delle priorità, prima che si esauriscano le risorse necessarie a finanziare gli ammortizzatori sociali e perda di efficacia il blocco dei licenziamenti normativamente disposto. Oggi più di ieri, la decisione politica deve giocoforza precedere l'aspetto tecnico e il reperimento delle risorse occorrenti, specie in un momento in cui sembra configurarsi un realistico sostegno da parte europea.

## 2. GLI EFFETTI INDOTTI DALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA

### 2.1. Il trasporto merci

Le imprese dell'autotrasporto direttamente collegate alle realtà produttive nei riguardi delle quali è intervenuto l'obbligo di interruzione dell'attività hanno dovuto sopportare drastiche ripercussioni economiche, giacché da esse deriva circa il 60% delle merci trasportate su strada. Ragion per cui, possiamo affermare che dai primi giorni di marzo al 3 maggio scorso le imprese in questione sono state costrette a tenere i propri mezzi praticamente fermi.

Analoga sorte ha colpito le imprese che effettuano trasporto *container*, a causa del blocco dei flussi con i Paesi asiatici.

Per altro verso, si è registrata una forte riduzione del corrispettivo per i servizi di trasporto, a fronte dell'invarianza dei costi sostenuti. È quanto lamentato dalle aziende che trasportano in particolare prodotti alimentari, prodotti sanitari e altri generi di prima necessità. Una situazione perlopiù dettata alla mancanza dei viaggi di ritorno, se consideriamo la sospensione della maggior parte delle attività economiche e quindi il rallentamento dei cicli produttivi.

### 2.2. Il trasporto persone

L'emergenza sanitaria ha imposto, com'è noto, un drastico contenimento degli spostamenti. Per intenderci, i servizi scolastici e le realtà ludico-ricreative hanno dovuto arrestare senza appello la propria attività; il mondo del terziario è approdato nell'arco di poche settimane allo *smart working* come modalità prevalente di svolgimento della prestazione lavorativa. A seguito di tali accadimenti, il trasporto persone è stato scosso in profondità, avendo dovuto affrontare, da un giorno all'altro, un crollo verticale della domanda e, in molti casi, una inattesa interruzione di lavori già preventivati.



In questo quadro, nonostante la fine della cosiddetta fase 1, ossia della fase più acuta di limitazione della libertà di circolazione e soggiorno, ed il progressivo superamento della cosiddetta fase 2, i timori e le incertezze relative alla estensione del periodo di convivenza con il virus non consentono di tracciare reali traiettorie di ripartenza. A conti fatti, la caduta della mobilità turistica, l'arresto delle trasferte dettate da motivi di affari, il rapido diffondersi del lavoro agile e lo stop ad eventi di ogni tipo costituiscono una zavorra per il rilancio del trasporto persone.

### **3. DL RILANCIO: LE OSSERVAZIONI DI CNA**

#### **3.1. Le osservazioni in ordine al trasporto merci**

##### **3.1.1. Le misure di settore**

Il titolo VIII, capo III, del decreto *de quo*, interviene sul trasporto merci con misure che concernono soprattutto la funzionalità operativa del settore, piuttosto che disporre mirati interventi di natura economico-finanziaria.

La proroga della convenzione intesa a garantire la continuità territoriale alla Sardegna, il tentativo di accelerare la messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25, riflettono sicuramente un segnale di attenzione rispetto al capitolo della mobilità dei mezzi pesanti.

Il rifinanziamento del cosiddetto «marebonus» rappresenta una conferma dell'impegno profuso dal Governo onde compensare l'incremento dei costi di traghettamento, causati dall'introduzione del regolamento IMO 2020. Ciò deve rappresentare un monito per gli armatori, i quali sono chiamati a riversare agli autotrasportatori il 100% dei contributi ricevuti. In ottica futura, occorrerà tornare a sollecitare l'Unione affinché le risorse del «marebonus» vengano riconosciute direttamente alle imprese dell'autotrasporto.

In ultima analisi, l'incremento pari a 20 milioni di euro delle risorse stanziare per il rimborso dei costi dei pedaggi autostradali sostenuti nell'anno 2019 consentirà alle imprese di ricevere per ogni camion circa 143 euro in più, ciò già dal mese di luglio 2020.

##### **3.1.2. Le misure trasversali**

Per aiutare le imprese a superare l'eccezionalità del frangente, uno dei principali nodi da sciogliere risiede nel bisogno di garantire la necessaria liquidità, in guisa da sopportare i costi di gestione.

Sotto questo aspetto, il giudizio complessivo circa le misure trasversali contenute nel decreto e che si estendono anche alle imprese dell'autotrasporto merci in conto di terzi,



risulta timidamente positivo. Questo perché molto dipende dai relativi tempi di attuazione.

Per il suo specifico rilievo, citiamo l'abolizione delle clausole di salvaguardia che, in base ai nostri calcoli, solo per l'anno 2021, avrebbero determinato, mediamente, un aumento dei costi di accisa di circa 1.200 euro a camion/anno.

<b>Aumento medio aliquota accisa se non fossero state eliminate le clausole di salvaguardia (calcolo a consumi di carburante costanti negli anni e senza distinguere tra aliquota del gasolio e quella della benzina)</b>					
Anno	Maggior incasso programmato (milioni di €)	Tot. carburante Litri/anno	Incremento accisa €/Litro	Autotrasportatore gasolio/anno Litri/mezzo	Autotrasportatore Maggior costo €/camion/anno
<b>2021</b>	<b>1.221</b>	<b>39.566.100.000</b>	<b>0,031</b>	<b>40.000</b>	<b>1.240</b>
2022	1.683	39.566.100.000	0,043	40.000	1.720
2023	1.954	39.566.100.000	0,049	40.000	1.960
2024	2.054	39.566.100.000	0,052	40.000	2.080
2025	2.154	39.566.100.000	0,054	40.000	2.160

Meritevoli di attenzione sono, inoltre, il contributo a fondo perduto, la detrazione di imposta sul canone di locazione e la sospensione del pagamento della rata di maggior del pagamento dei contributi INPS dovuta dai titolari artigiani.

### **3.2. Le osservazioni in ordine al trasporto persone**

Purtroppo per questo comparto il giudizio è radicalmente diverso. In pratica, come in parte già accennato, gli effetti innescati dal coronavirus hanno paralizzato le attività connesse ai servizi pubblici non di linea (Taxi ed NCC). Tuttavia, per questi specifici segmenti di mercato non sono state previste misure dirette di contenimento. Se si esclude il contributo a fondo perduto, è bene sottolineare come le altre misure trasversali siano da qualificare come inadeguate rispetto all'entità dei danni subiti, benché le ricadute e le sofferenze finanziarie espongano le dette realtà ad un concreto rischio chiusura.

#### **4. DL RILANCIO: LE PROPOSTE DI CNA**

Il decreto in oggetto e i differenti provvedimenti messi in campo da Governo e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti danno evidenza dello sforzo realizzato dall'intera compagine governativa in un momento di straordinaria eccezionalità.

C'è da dire che molte misure adottate vanno potenziate, altre meritano di essere varate. Qualora si ritenga prioritario rilanciare un settore oggi accentuatamente in affanno ma al contempo indispensabile per le sorti della mobilità, appare essenziale ristorare in modo appropriato le imprese che lo animano, così da gettare le basi per una convinta ripartenza all'insegna della efficienza e della professionalità delle attività svolte.

Tra le misure da introdurre *ex novo*, vi sono sicuramente quelle relative al trasporto persone. I motori di Taxi, NCC ed autobus privati rischiano di rimanere inesorabilmente spenti, con ciò che ne consegue in termini di sopravvivenza, laddove non si proceda celermente a munire l'impianto del decreto di adeguati strumenti normativi, capaci di rilanciare la competitività delle imprese del settore.

Per questi motivi, i lavori di conversione del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, rappresentano l'occasione per accogliere pochi ma decisivi interventi che vengono di seguito illustrati.

#### **4.1. Le proposte in materia di trasporto merci**

##### **4.1.1. Il contributo a fondo perduto**

Tra le condizioni indispensabili per poter usufruire di questa importante misura disposta dall'articolo 25 del «decreto Rilancio», rileva che l'ammontare del fatturato e dei corrispettivi del mese di aprile 2020 debba essere inferiore ai due terzi dell'ammontare del fatturato e dei corrispettivi del mese di aprile 2019. In sintesi, la riduzione del terzo del fatturato fa riferimento alla prestazione di servizi resi nel corso del mese di aprile.

A tal proposito, si fa presente che la vigente normativa fiscale in tema di servizi connessi al trasporto riconosce la possibilità di emettere fattura entro il mese successivo in luogo di quello di materiale effettuazione del trasporto (si v. l'art. 21, comma 4, lettera *a*), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633)

In poche parole, la cosiddetta «fatturazione differita» determina uno sfasamento tra la data di effettiva effettuazione del servizio e la data di formale emissione della fattura:

- fattura aprile 2020: trasporti effettuati nel mese di marzo 2020;
- fattura aprile 2019: trasporti effettuati nel mese di marzo 2019.

In buona sostanza, i termini per emettere una fattura sono diversi dai termini di competenza dei ricavi. Di qui, laddove fosse impiegata la succitata modalità di accertamento della diminuzione di fatturato, il meccanismo di calcolo potrebbe finire per vanificare lo scopo della norma, tanto che la logica ad essa sottesa verrebbe stravolta in radice<sup>1</sup>. Questo perché la fattura di aprile 2020 può riferirsi a servizi di trasporto effettuati nel mese di marzo, intervallo temporale non completamente investito dalle restrizioni stabilite dal Governo. Sicché, sulla base di tale fattura, si corre il serio pericolo di non avere diritto al contributo, ancorché, nella pratica, il mese di aprile 2020 abbia fatto registrare l'oggettivo tracollo di introiti ed incassi.

**Si propone, pertanto, che, nei casi in cui si fosse fatto ricorso alla «fatturazione differita», l'accertamento della riduzione del terzo prenda a riferimento la data di competenza dei servizi di autotrasporto, anziché la data in cui è stata emessa fattura.**

D'altra, per espressa previsione normativa, dal 1° luglio 2019 la fattura contiene anche la «data in cui è effettuata la cessione di beni o la prestazione di servizi» ovvero la «data in cui è corrisposto in tutto o in parte il corrispettivo», a condizione che la data sia diversa dalla data di emissione della fattura<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Trattasi di una possibilità e non di un obbligo (cfr. Agenzia Entrate - risposta n. 389/2019)

<sup>2</sup> Cfr. Art. 21, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

#### 4.1.2. Il credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili a uso non abitativo

L'articolo 28 del «decreto Rilancio», nel riconoscere un credito d'imposta per i canoni di locazione degli immobili a uso non abitativo a favore di alcuni soggetti esercenti attività d'impresa, introduce un indispensabile beneficio fiscale, preordinato a temperare i minori utili conseguiti a cagione dell'emergenza sanitaria e dei relativi provvedimenti varati. La disposizione in discorso mira a contenere le spese di una delle principali voci di costo rimaste a carico delle imprese.

Nello specifico, la misura consiste in un credito d'imposta pari del 60 per cento dell'ammontare mensile del canone di locazione, di *leasing* o di concessione di immobili ad uso non abitativo, destinati allo svolgimento dell'attività industriale, commerciale, artigianale, agricola, di interesse turistico o all'esercizio abituale e professionale dell'attività di lavoro autonomo.

Il credito d'imposta spetta ai soggetti esercenti attività d'impresa, arte o professione, con ricavi o compensi non superiori a 5 milioni di euro, a patto che abbiano subito una diminuzione del fatturato o dei corrispettivi nel mese di riferimento di almeno il 50 per cento rispetto allo stesso mese del periodo d'imposta precedente.

A nostro avviso, però, la fissazione della soglia minima di riduzione del fatturato al 50 per cento non risulta congruente con l'impostazione esibita da altri interventi intesi a corrispondere agevolazioni alle imprese più danneggiate, per via dei contraccolpi economici inferti della pandemia.

**Onde assicurare una maggiore accessibilità, appare lecito, allora, chiedere che si possa giungere ad una più coerente concordanza normativa della misura in discorso rispetto al parametro della «riduzione del terzo», in linea con quanto già visto, ad esempio, per la disciplina di accesso al contributo a fondo perduto.**

#### 4.1.3. Il trattamento ordinario di integrazione salariale e assegno ordinario

Com'è noto, l'articolo 68 del «decreto Rilancio» prolunga il trattamento ordinario di integrazione salariale e di assegno ordinario – concessi a seguito della sospensione o riduzione dell'attività lavorativa in conseguenza dell'emergenza da COVID-19 – aumentando la durata massima dei predetti trattamenti da nove a diciotto settimane.

Ora, pur apprezzando il riconoscimento di un ulteriore periodo di fruizione degli strumenti di integrazione salariale, urge avanzare la richiesta di modificare la richiamata disposizione, in modo da **stabilire la possibilità di beneficiare consecutivamente delle diciotto settimane di cassa integrazione**. Il ricorso ad un eventuale e ulteriore periodo di cassa, non superiore a quattro settimane e fruibile soltanto per periodi decorrenti dal 1° settembre 2020 al 31 ottobre 2020, espone le imprese al rischio di dover fronteggiare insidiosi intervalli temporali non assistiti da indispensabili ammortizzatori sociali.

#### 4.1.4. La formazione a distanza

In materia di formazione, le modalità di attuazione del neo costituito «Fondo nuove competenze», di cui all'articolo 88 del «decreto Rilancio», potrebbero rappresentare la strada per stabilizzare nel nostro ordinamento la formazione a distanza.

Più nel dettaglio, la richiamata disposizione riconosce, per l'anno 2020, ai contratti collettivi più rappresentativi la possibilità di realizzare specifiche intese di rimodulazione dell'orario di lavoro per mutate esigenze organizzative e produttive dell'impresa, con le quali parte dell'orario di lavoro finisce con l'essere finalizzato a percorsi formativi.

In questo quadro, vale la pena portare all'attenzione del legislatore le irrisolte carenze organizzative che interessano lo svolgimento delle attività di formazione nel campo del trasporto. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fatica ad individuare forme più agili di formazione, rispondenti alle necessità lavorative delle imprese. Si reputa infatti

necessario superare le attuali rigidità che di fatto impediscono l'equilibrata combinazione tra gli obblighi di formazione frontale e le materiali esigenze di mobilità degli operatori del settore.

Una situazione che è apparsa ancor più emblematica in questi mesi. A dispetto di una consistente quota di mezzi fermi, non si è stati in grado di predisporre ed attuare un piano di formazione appropriato, capace di sfruttare al meglio un periodo a bassa intensità di commesse.

Alla luce di quanto detto, la sospensione delle attività di formazione professionale, le proroghe in ordine alla validità della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) ovvero del certificato di formazione professionale ADR, sono da considerarsi misure utili nell'immediato, ma in prospettiva espongono il settore ad un rischio congestione. **Per queste ragioni, CNA chiede di consentire la formazione a distanza onde bypassare dannosi intoppi e inutili contrattempi, rendendo strutturale la *distance learning*.**

#### 4.1.5. Proroga dell'accessibilità rimborso accise per i veicoli euro 3 e 4

La Commissione europea ha affermato che l'emergenza causata dal Covid-19 in Europa è da qualificarsi evento di portata eccezionale, sottolineando, altresì, come il settore dell'autotrasporto sia tra quelli maggiormente colpiti dal punto di vista economico.

In questo particolare frangente, per le imprese risulta oggettivamente irragionevole procedere alla sostituzione del parco veicolare, anche alla luce della mancata attuazione degli incentivi per l'anno 2020.

Al fine di assicurare sostegno al settore dell'autotrasporto, tenuto conto del ruolo centrale rivestito nella gestione della situazione emergenziale derivante dalla diffusione del contagio, si chiede di intervenire sull'impianto normativo dell'articolo 210 del «decreto Rilancio», prevedendo la **proroga al 31 dicembre 2021 della fruibilità del rimborso delle accise sui carburanti per i veicoli classificati euro 3 ed euro 4**. Ciò in virtù del

fatto che l'articolo 1, comma 630, della legge di Bilancio per il 2020 (legge dicembre 2019, n. 160) dispone l'esclusione dall'accessibilità al rimborso dei mezzi euro 3 a decorrere dal 1° ottobre 2020 e dei mezzi euro 4 a decorrere dal 1° gennaio 2021.

#### **4.1.5. La necessaria compensazione dei mancati ritorni**

Avuto riguardo all'articolo 210 del «decreto Rilancio», **in materia di autotrasporto è il caso di apprestare - per i mesi di marzo, aprile e maggio 2020 - un ulteriore beneficio a compensazione dei mancati viaggi di ritorno**, non effettuati a causa dalla interruzione di molte attività e in conseguenza del rallentamento dei cicli produttivi. Un beneficio che si propone di concedere tramite **rimborso delle accise e riduzione compensata dei pedaggi**.

Si fa presente che nel periodo di sospensione delle attività economiche, corrispondente al trimestre marzo-maggio 2020, la forte flessione della produzione ha provocato il calo del 59,35% del totale delle merci trasportabili su strada rispetto allo steso intervallo temporale del 2018: un impatto devastante per gli autotrasportatori.

La stima è ricavata dai dati forniti dall'ISTAT, da cui emerge che nel 2018 il totale delle merci trasportate nel nostro Paese era pari a 920,7 milioni di tonnellate.

<b>ANNO 2018 - TIPOLOGIA E QUANTITATIVO DELLE MERCI TRASPORTATE SU STRADA</b>			
<b>Tipo di merce</b>	<b>Attività sospesa</b>	<b>Tonnellate</b>	<b>%</b>
prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura, pesci ed altri prodotti della pesca	No	59 351 224	6,45
carboni fossili e ligniti, petrolio greggio e gas naturale	No	9 683 689	1,05
<b>minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave, torba, uranio e torio</b>	<b>Si</b>	<b>156 183 294</b>	<b>16,96</b>
prodotti alimentari, bevande e tabacchi	No	113 216 609	12,30
<b>prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio</b>	<b>Si</b>	<b>6 665 236</b>	<b>0,72</b>
<b>legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), articoli di paglia e materiali da intreccio, pasta da carta, carta e prodotti di carta, stampati e supporti registrati</b>	<b>Si</b>	<b>41 455 123</b>	<b>4,50</b>
coke e prodotti petroliferi raffinati	No	39 877 937	4,33
prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, articoli in gomma e in materie plastiche, combustibili nucleari	No	33 560 768	3,64
<b>altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi</b>	<b>Si</b>	<b>107 872 747</b>	<b>11,71</b>
<b>metalli, manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici</b>	<b>Si</b>	<b>70 050 219</b>	<b>7,61</b>
<b>macchine ed apparecchi meccanici n.c.a., macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici, macchine ed apparecchi elettrici n.c.a., apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni, apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici, orologi</b>	<b>Si</b>	<b>8 967 360</b>	<b>0,98</b>
<b>mezzi di trasporto</b>	<b>Si</b>	<b>15 115 574</b>	<b>1,64</b>
<b>mobili, altri manufatti n.c.a.</b>	<b>Si</b>	<b>8 182 268</b>	<b>0,89</b>
materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti	No	108 202 015	11,75
posta, pacchi	No	9 017 764	0,98
<b>attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci</b>	<b>Si</b>	<b>16 645 611</b>	<b>1,81</b>
merci trasportate nell'ambito di traslochi (uffici e abitazioni), bagagli e articoli viaggianti come bagaglio accompagnato, autoveicoli trasportati per riparazione, altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.	No	1 349 147	0,15
<b>merci raggruppate: merci di vario tipo trasportate insieme</b>	<b>Si</b>	<b>40 126 914</b>	<b>4,36</b>
<b>merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16</b>	<b>Si</b>	<b>21 083 770</b>	<b>2,29</b>
<b>altre merci n.c.a.</b>	<b>Si</b>	<b>54 125 045</b>	<b>5,88</b>
tutte le voci		920 732 313	100
<b>Fonte: ISTAT <a href="http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSC_TRAMERCIS1">http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCSC_TRAMERCIS1</a> - Elaborazione CNA Fita</b>			

#### 4.1.6. Deduzioni forfetarie

Rispetto al fabbisogno di credito, **confidiamo che, per quanto riguarda le deduzioni forfetarie, non solo vengano riconosciute nei tempi previsti ma, data la loro rilevanza per il sostentamento della categoria, specie in un momento così drammatico, sia garantito almeno lo stesso importo dello scorso anno, senza che ciò comporti tagli di altre misure.**



In tal senso si è spesa la Ministra De Micheli in occasione del recente incontro intercorso con le associazioni di categoria, nel quale ha dichiarato di aver rinvenuto le risorse per assicurare i 48,00 euro/viaggio. A tal proposito, si evidenzia che per garantire la detta cifra sono attualmente stanziati 70 milioni di euro, quando invece ne servirebbero almeno ulteriori 25 milioni.

<b>RISORSE PER DEDUZIONI FORFETARIE AUTOTRASPORTO STANZIATE NEL CORSO DEGLI ANNI</b>								
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Spese non documentabili</b>	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)	IMPORTI (milioni)
<b>Importo totale stanziato</b>	€ 113,00	€ 113,00	(60 + 35) € 95,00	€ 70,00	(+ 10 + 30) € 100,00	(+ 10+ 26,4) € 94,00	70 + 20 €90,00	<b>€ 70,00</b>

Nel chiedere, pertanto, che sia incrementato lo stanziamento necessario a garantire “i 48 euro”, preme rilevare come per le imprese artigiane e per tutte le PMI questa misura rappresenti un fattore di liquidità molto importante, poiché capace di ridurre imposte e tasse tra 3mila e 7mila euro, come indicato nel grafico che segue.

<b>DEDUZIONI FORFETARIE: STIMA IMPATTO SU IMPOSTE E CONTRIBUTI</b>		
<b>Trasporti personalmente effettuati dall'imprenditore (ossia dal titolare della ditta individuale), nonché dai singoli soci di società di persone</b>		
<b>TRASPORTI EFFETTUATI</b>	<b>ONERI DEDUCIBILI ANNUALI COMUNICATO N°138 DEL 19.7.2019</b>	<b>MINORI IMPOSTE:</b>
	€ 48,00 - € 16,80 (35% di € 48)	<b>1. IRPEF</b> <b>2. INPS</b> <b>3. IRAP</b>
<b>All'interno del comune</b> dove ha sede l'impresa	24 x 12= 288 gg/anno - 15 gg di chiusura = 273 gg/anno x €16,80 = <b>€ 4.586,4/titolare</b>	IRPEF = €1.742,83 INPS= € 1.100,74 IRAP=
<b>Totali</b>	<b>€ 4.586,4</b>	<b>€ 2.843,57</b>
<b>Oltre il comune</b>	22 x 12= 264 gg/anno - 15 gg di chiusura = 249 gg/anno x €48 = <b>€ 11.952/titolare</b>	IRPEF = € 4.541,76 INPS= € 2.868,48 IRAP=
<b>Totali</b>	<b>€ 11.952</b>	<b>€ 7.410,24</b>

## 4.2. Le proposte in materia di trasporto persone

### 4.2.1. Contribuzione figurativa per le imprese del trasporto pubblico non di linea

Senza un assetto stabile di interventi efficaci, la paralisi del trasporto persone corre il serio pericolo di assistere alla propria cronicizzazione degli effetti. Per queste ragioni, appare ragionevole che, in virtù della straordinarietà del momento, si riconosca alle imprese del detto segmento l'esonero in via del tutto eccezionale dal versamento dei complessivi contributi previdenziali e assistenziali, comunque assicurati attraverso la copertura contributiva figurativa. Ad esempio, **tiene conto rendere figurativi, per le imprese del trasporto pubblico non di linea (Taxi ed NCC), i contributi INPS dovuti dai titolari d'impresa e dai soci di società di persone per almeno 2 rate del 2020.**

### 4.2.2. Disposizioni a sostegno delle imprese del trasporto persone in relazione alle esposizioni debitorie

Al fine di sostenere le attività imprenditoriali maggiormente danneggiate dall'epidemia di COVID-19, è essenziale riconoscere a bus, Taxi ed NCC un supplemento di ossigeno, in relazione alle esposizioni debitorie (prestiti o linee di credito attivi alla data di entrata in vigore del c.d. «Decreto Cura Italia») che le dette realtà economiche presentano nei confronti di banche, intermediari finanziari e altri soggetti abilitati alla concessione di credito.

Per tali motivi, **si propone che le misure previste alle lettere a), b) e c) dell'articolo 56, comma 2, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 (c.d. «Decreto Cura Italia») vengano estese, in luogo del 30 settembre 2020, al 31 dicembre di quest'anno.**

La proroga della moratoria per *leasing*, mutui, prestiti non rateali ed altre forme di finanziamento appare giustificata da un azzeramento pressoché integrale della domanda di trasporto, che rischia di determinare, già nel medio periodo, effetti irreversibili e devastanti in rapporto alla capacità di sopravvivenza delle imprese del settore. Un

discorso suffragato dalla singolare condizione di mercato in cui versano, nella fattispecie, bus passeggeri, taxi ed NCC, i quali rappresentano nel complesso il tassello della filiera trasporto persone che più di tutti rischia di saltare.

#### **4.2.3. Proroga sospensione di versamenti tributari e contributivi a beneficio delle imprese del trasporto persone e ripresa della riscossione dei versamenti sospesi**

**Si conviene sull'opportunità di prorogare – fino alla fine del 2020 – la sospensione dei termini dei versamenti relativi alle ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilato, alle trattenute relative all'addizionale regionale e comunale e all'imposta sul valore aggiunto.** Lo stesso discorso dovrebbe trovare applicazione per la sospensione dei termini relativi ai **contributi previdenziali e assistenziali**, nonché ai **premi per l'assicurazione obbligatoria**. Versamenti, trattenute e contributi andrebbero così riversati al 2021, con tanto di facoltà di rateizzazione degli stessi.

I beneficiari, vale a dire coloro che esercitano attività d'impresa nei servizi di trasporto effettuati con autobus ovvero negli autoservizi pubblici non di linea, vanno individuati in base ai ricavi o ai compensi conseguiti nel periodo di imposta precedente, constatata una diminuzione del fatturato o dei corrispettivi.

La specialità della norma appena tratteggiata, derogando ai contenuti dell'articolo 126 del «decreto Rilancio», rinverrebbe il proprio fondamento nella condizione di particolare sofferenza economica patita dai succitati soggetti, specie nel riprendere la propria attività.

#### **4.2.4. Estensione del periodo sotteso all'erogazione del contributo a fondo perduto per le imprese del trasporto persone**

In tema di trasporto persone, si rende doveroso allungare l'orizzonte temporale e quindi estendere la sfera di applicazione dell'articolo 25 del «decreto Rilancio». In sintesi, la

disposizione *de qua* assegna, sulla base di precisi parametri e criteri, un contributo a fondo perduto in favore di determinati soggetti esercenti attività d'impresa e lavoro autonomo, titolari di partita IVA.

Nel contesto economico del Paese, non si può non considerare, però, come il trasporto persone svolto tramite autobus, taxi ed NCC abbia subito più di tutti un arresto pressoché integrale dei relativi servizi. La mobilità è alle prese con una crisi senza eguali, di eccezionale vastità. Soltanto nel trasporto pubblico non di linea si riscontra un drammatico collasso della domanda, capace di far registrare il meno 90 per cento degli ordinari movimenti; nel trasporto passeggeri a lunga percorrenza i dati toccano punti ancora più alti.

Purtroppo, le circostanze in cui versa attualmente l'intero settore del trasporto persone non sembrano segnalare neppure una pallida inversione di rotta. Sicché, diventa indispensabile riconoscere un ristoro *ad hoc*, congruente rispetto alla straordinarietà delle perdite sopportate. Nella fattispecie, **giòva rivedere la condizione cui risultano subordinate spettanza e consistenza del contributo a fondo perduto, in modo che la riduzione dell'ammontare del fatturato e dei corrispettivi venga riferita ad un periodo più ampio, comprensivo anche dei mesi di maggio e giugno.**

#### 4.2.5. Sostegno delle imprese affidatarie di trasporto scolastico

La proposta emendativa in esame intende sgombrare il campo dalle incertezze che stanno contrassegnando in negativo la regolamentazione del trasporto scolastico, nel quadro della inedita condizione di crisi innescata dall'emergenza epidemiologica.

Nello specifico, il «decreto Rilancio» interviene escludendo le sole imprese che gestiscono i servizi connessi al trasporto scolastico dal regime di tutela individuato dal «decreto Liquidità», posto che le Camere, in sede di conversione del citato decreto, hanno apprezzabilmente introdotto un assetto di misure in grado di garantire alle imprese il corrispettivo dovuto, nonostante l'interruzione del servizio per le note ragioni legate al

pericolo contagio. Di conseguenza, sulla base della disposizione ad effetto abrogativo disposta dal «decreto Rilancio» (Art. 92), del divieto imposto ai committenti di imporre decurtazioni di corrispettivo – anche laddove negozialmente previste – ne trarrebbe beneficio solo quella parte di soggetti abilitati a svolgere servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Per questi motivi, **è indispensabile riconoscere, almeno nell'ordine del quaranta per cento, i corrispettivi negozialmente previsti, affinché le imprese di trasporto passeggeri assegnatarie del servizio scolastico possano coprire i costi fissi, senza tuttavia compromettere i bilanci dei comuni committenti.** Si tratta di una misura di equità, che prova a bilanciare con ragionevolezza ed equilibrio istanze differenti ma non per questo fatalmente inconciliabili.

#### **4.2.6. Compensazione quote di ammortamento**

Per le imprese del trasporto persone non soggette a obblighi di pubblico servizio che operano per mezzo di autobus, **è fondamentale prevedere la compensazione delle quote di ammortamento dei contratti di *leasing* tramite interventi statali, purché riferite all'acquisto di veicoli destinati al trasporto di un numero di persone superiore ad 8.**

La Commissione europea ha riconosciuto l'emergenza causata dalla diffusione del Covid-19 come un evento eccezionale. Tale riconoscimento, per espressa previsione normativa – articolo 107, paragrafo 2, lettera b), del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea – autorizza aiuti «destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali». Sicché, gli Stati membri possono compensare le imprese per i danni direttamente riconducibili all'emergenza epidemiologica.

Con questa proposta si chiede, in sostanza, di estendere al trasporto persone il ristoro previsto per il settore del trasporto ferroviario passeggeri e merci non soggetti a obblighi di servizio pubblico, di cui all'articolo 214, comma 3, del «decreto Rilancio».

#### 4.2.7. Estensione anticipazione ulteriori quattro settimane di CIGO a imprese del trasporto persone

In linea con quanto già detto in tema di trasporto merci, si conviene ormai da più parti sulla opportunità di estendere la deroga operata dall'articolo 68 del «decreto Rilancio». L'estensione dovrebbe valere anche nei confronti dei datori di lavoro dei servizi di trasporto passeggeri effettuati con autobus ovvero dei datori di lavoro degli autoservizi pubblici non di linea (Taxi ed NCC). Questo perché, al pari di turismo e cultura, il segmento del trasporto persone sta attraversando una delle fasi più complesse della propria storia.

Ragion per cui, **appare ragionevole, oltreché doveroso, che anche le imprese del trasporto persone possano usufruire anticipatamente – per periodi precedenti il 1° settembre 2020 – delle ulteriori quattro settimane concesse dal Governo per gli ordinari trattamenti di integrazione salariale e di assegno ordinario.**

Trattasi di una piccola ma decisiva misura, che punta ad innestare nel corpo normativo del provvedimento in esame un elemento di giustizia, capace di dare continuità agli ammortizzatori sociali, così da garantire un po' di respiro e preparare soluzioni di maggiore prospettiva.

#### 4.2.8. Forme di integrazione e interscambio tra trasporto pubblico locale, autoservizi pubblici non di linea e servizi di trasporto effettuati con autobus

La situazione generale in cui versa la mobilità impone che sia dia corso a forme di integrazione e interscambio tra servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, autoservizi pubblici non di linea e servizi di trasporto effettuati con autobus.

In poche parole, occorre attivare rapidamente una virtuosa *partnership* pubblico-privato. Soltanto un piano di mobilità integrata, basato sull'intervento coordinato e sistemico di TPL, autobus passeggeri, Taxi ed NCC, potrebbe rappresentare, almeno in questa fase, una soluzione in grado di fronteggiare adeguatamente le sfide che l'emergenza pone. Un

progetto estremamente ambizioso, un *unicum* nell'esperienza del trasporto persone, ma che tra mille difficoltà e inframmettenze burocratiche potrebbe venire alla luce, corrispondendo, più di altre misure, alla domanda di sicurezza proveniente da cittadini e addetti al trasporto.

Per queste ragioni, fino alla data di cessazione dello stato di emergenza e quindi in via del tutto eccezionale, **andrebbero incentivate forme di integrazione e interscambio tra TPL, Taxi, NCC e autobus passeggeri** in aree a domanda debole, negli spostamenti casa-lavoro, nei trasporti di persone con disabilità e in ogni altra circostanza in cui il trasporto pubblico locale risulti economicamente svantaggioso. **Ciò anche attraverso l'emissione di voucher da utilizzare su Taxi ed NCC ovvero facendo leva sulla possibilità di estendere l'impiego del *bonus mobilità* – di cui all'articolo 229 del «decreto Rilancio» – alle richiamate forme di integrazione.**

