



Trasportounito
Associazione Nazionale Autotrasportatori Professionali

Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
CAMERA DEI DEPUTATI

Audizione Parlamentare
16 giugno 2020

Disegno di Legge di conversione 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”* (C. 2500 Governo)

Su indicazione degli imprenditori dirigenti
Maurizio Longo
Segretario Generale Trasportounito



Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Vi ringraziamo per l'invito a questa Audizione, che consente alla nostra organizzazione di rappresentanza di condividere alcune riflessioni sul Decreto Rilancio e, nello specifico, sulla situazione del trasporto delle merci in conseguenza alla pandemia da COVID-19.

Nel periodo dell'emergenza sanitaria il trasporto delle merci ha dovuto fronteggiare, anche in modo difforme, tutti gli effetti negativi inerenti e conseguenti al complicato contesto economico che si è venuto a determinare: mentre le attività di distribuzione alimentari, a corto raggio, erano sovraccariche di domanda dei servizi, il trasporto a lungo raggio, anche internazionale, di qualsiasi classe merceologica, ha dovuto affrontare problemi che ne compromettono la tenuta finanziaria e quindi la sopravvivenza. Paradossalmente si può affermare che le imprese di autotrasporto, pur evitando al Paese di fermarsi completamente, rischiano di fallire lavorando.

Il settore infatti vive una gravissima crisi su tre livelli:

1. Liquidità: ai committenti che si trovano in condizioni di difficoltà finanziarie e quelli che provano a sfruttare la situazione per ottenere la riduzione dei prezzi e differire i pagamenti anche di sei mesi, si aggiungono gli Istituti Bancari per i quali l'autotrasporto è complessivamente considerato non adeguato al rating richiesto, e quindi respingono la stragrande maggioranza delle istanze per consentire loro di accedere a quei strumenti messi a disposizione dal decreto cura Italia;

2. Attività economiche: il calo medio dei fatturati, previsto per oltre il 30%, è diretta conseguenza della diminuzione dei consumi e delle attività industriali e commerciali;

3. Attività operative: si continua a registrare l'impossibilità, su molte percorrenze, di abbinare il viaggio di andata "carico", con il ritorno, da eseguire "a vuoto". Ciò anche a causa delle attese nei bacini portuali ed interportuali, delle rotture di carico e dei processi di lavoro rallentati per poter adempiere correttamente ai protocolli di tutela della salute, oppure per le difficoltà infrastrutturali, quotidianamente riscontrate, come ad esempio in Liguria o allo stretto di Messina.

Gli interventi più strutturali e più urgenti, di cui avrebbe bisogno l'autotrasporto italiano, acuiti in questa emergenza sanitaria, non possono essere oggetto di emendamenti sul provvedimento di cui trattasi, in primo luogo perché è aperta una interlocuzione con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in secondo luogo, perché le riforme o i provvedimenti da assumere, necessitano in taluni casi, solo di disposizioni applicative in quanto sono già prescritte da leggi vigenti.

Ad esempio sui **tempi di pagamento dei corrispettivi dei servizi di autotrasporto** vige una disposizione di legge per la cui funzionalità il Ministro ha presentato (4 giugno scorso) una proposta applicativa la cui procedura non si ritiene abbastanza funzionale. Altro esempio è quello relativo ai **tempi di attesa al carico ed allo scarico** per i quali vige una disposizione di legge totalmente inapplicata. Se queste due disposizioni normative fossero state rese efficaci l'impatto all'emergenza sarebbe stato meno gravoso.

Questi temi urgenti e fondamentali, a cui si aggiungono quelli inerenti i **rapporti contrattuali in forma scritta**, gli **accordi volontari di settore**, l'**assenza dei conducenti**, le **revisioni** dei mezzi pesanti, le prassi **burocratiche**, **istituzioni settoriali** e **condizioni di lavoro**, devono rientrare in una più ampia capacità di risposte normative che, auspichiamo, possano trovare spazio, previo necessario confronto, già nell'annunciato decreto semplificazione.

Abbiamo elaborato alcuni emendamenti e proposte che, a nostro parere, potrebbero incidere nel brevissimo periodo sulla capacità di tenuta delle imprese, favorendo un minimo di riequilibrio del rapporto costi/ricavi e dei fattori sopra sintetizzati.

Fondo perduto

Le imprese di autotrasporto che nel periodo considerato hanno fermato i propri mezzi, rinunciando forzatamente o volontariamente alla prosecuzione delle attività, possono beneficiare del fondo perduto di cui all'art. 25 del DL n. 34; al contrario, le imprese che nonostante le difficoltà hanno provato a rispondere alle esigenze di trasporto subendo un aggravio dei costi, a ricavi invariati, non possono beneficiare di alcun tipo di assistenza.

Considerando peraltro che la dimostrazione del calo di fatturato per una percentuale pari ad almeno il 33%, requisito minimo per richiedere il contributo a fondo perduto, non si applica alle imprese che hanno iniziato l'attività nel 2019, si ritiene sia ragionevole tenere in considerazione anche le imprese che, a ricavi simili rispetto all'anno precedente, abbiano subito maggiori costi.

All'art. 25, al termine del comma 5 si aggiunge il seguente periodo:

"Per le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, regolarmente iscritte al Ren, i cui ricavi annui non superano i 10 milioni di euro di fatturato, in alternativa a quanto previsto nei precedenti commi 3 e 4, nei casi in cui dimostrino che i costi affrontati siano superiori ai ricavi, viene riconosciuto un contributo a fondo perduto pari al 50% della differenza fra il valore dei costi sostenuti e quello relativo ai ricavi effettuati nel mese di aprile 2020.

I valori fra ricavi e costi riferiti dal 1 al 30 aprile 2020 devono essere certificati dal consulente professionista".

Intervento per il sostegno economico

La misura delle difficoltà finanziarie, in una impresa di autotrasporto o di logistica, non si può misurare su un ridotto periodo temporale, perché gli effetti delle crisi si estendono e si trascinano nell'arco di uno o più esercizi finanziari di conseguenza, anche in considerazione delle oggettive difficoltà del settore nelle pratiche di accesso al credito, sarebbe opportuno prevedere il coinvolgimento della Cassa Depositi e Prestiti, nonché l'ipotesi di uno specifico Fondo di ristoro:

All'art. 25, al termine del comma 6 si aggiunge il seguente periodo:

1. Le imprese che svolgono attività di autotrasporto merci conto terzi, spedizione internazionale, corriere, doganalista, magazzino generale, operatore postale, terminalisti, possono presentare a Cassa Depositi e Prestiti per il tramite degli istituti bancari richiesta di anticipazione sulle fatture emesse nel periodo dall'1 febbraio 2020 al 30 settembre 2020 pari al 50 per cento dell'imponibile, senza oneri né interessi. L'anticipazione è restituita a Cassa Depositi e Prestiti nel termine di 12 mesi con oneri a carico dello Stato.

2. Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze da emanarsi entro 15 giorni dall'entrata in vigore della disposizione di cui al comma 1 sono stabilite le relative modalità di attuazione.

ed anche

3. Presso il Ministero delle Infrastrutture è istituito un Fondo per ristorare le imprese di trasporto, spedizione e logistica che nel periodo dell'emergenza sanitaria, seppure rimaste in attività allo scopo di garantire il trasporto delle merci, possano dimostrare una riduzione dei ricavi, ovvero un maggiore valore dei costi, rispetto al periodo semestrale dell'anno 2019. Con apposito decreto saranno stabilite le modalità di attuazione, i criteri, le entità e le procedure.

Recupero delle accise sull'acquisto carburante

Sempre a proposito del necessario sostegno economico occorre anche considerare l'ipotesi di agevolare alcune delle misure vigenti. Il recupero delle accise sull'acquisto del carburante, di cui beneficiano le imprese di autotrasporto, viene concesso con una cadenza periodica trimestrale, a cui si aggiungono sessanta giorni di tempo richiesti dall'agenzia delle Dogane per la verifica dell'istanza.

Per sopperire, parzialmente, alla mancanza di liquidità delle imprese di autotrasporto, o si riducono i tempi di verifica dell'Agenzia delle Dogane oppure si riduce il periodo dell'istanza da parte dell'impresa, da trimestrale a bimestrale, oppure, ancor meglio, si assumono entrambe le misure producendo un risparmio complessivo di 60 giorni. La bimestralità dell'istanza per la presentazione delle pratiche, con l'uso della tecnologia e dell'informatica, non dovrebbe costituire alcun tipo di ostacolo.

All'art. 210, aggiungere il comma 6

All'art. 61 della Legge n. 27 del 24 marzo 2012, di conversione, con modificazioni, del decreto legge 24 gennaio 2012 recante "Misure urgenti in materia di concorrenza, liberalizzazioni e infrastrutture" al comma 1 lettera a), del richiamato art. 3 del D.P.R. 9 giugno 2000 n. 277 sostituire le seguenti parole "entro il mese successivo alla scadenza di ciascun trimestre solare" con le parole "entro il mese successivo alla scadenza di ciascun bimestre solare"

Rinvio eliminazione benefici euro 3 – euro 4

Il beneficio del recupero delle accise sull'acquisto del carburante, prima dell'emergenza sanitaria, era stato oggetto di revisione nell'ottica di una incentivazione al ricambio veicolare. A seguito di un confronto con la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenutosi nel novembre 2019, si stabilì che i veicoli industriali motorizzati euro 3 non avrebbero più avuto il beneficio del recupero delle accise a partire dal 1 ottobre 2020, mentre per i veicoli motorizzati euro 4 la scadenza fu fissata al 1 gennaio 2021. Con la sopravvenuta impossibilità di programmare le attività e soprattutto gli investimenti necessari per far fronte alle scadenze stabilite in precedenza, si ritiene sia opportuno di rinviare dette scadenze di almeno dodici mesi.

Art. 210, aggiungere il comma 7

Al comma n. 630 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 sostituire le parole "A decorrere dal 1° ottobre 2020" con le parole "A decorrere dal 1° ottobre 2021", e le parole "dal 1° gennaio 2021" con le parole "dal 1 gennaio 2022".

Sgravi contributivi su traffico internazionale

Allo scopo di agevolare le imprese di autotrasporto italiane nelle relazioni di traffico internazionale che, come noto, soffrono la concorrenza per via dei maggiori costi, si propone di reiterare un intervento che fu adottato, in via sperimentale, nel triennio 2016-2018 per mezzo del quale, alle imprese italiane impegnate su relazioni di traffico internazionale per almeno 100 giorni annui, veniva riconosciuto l'esonero dai complessivi contributi previdenziali, a carico del datore di lavoro, nella misura dell'80% (ad esclusione dei premi e dei contributi dovuti all'Inail).

Art. 210, aggiungere il comma 8

"Per la misura di all'art.1 comma 651 della Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022." La misura non deve valere ai fini del de minimis.

Ripristino "lettera di intenti" per l'autotrasporto

Ulteriore intervento nella direzione delle attività internazionali riguarda la necessità di riparare ad una difficoltà generata dalla Legge 124/2019 laddove prevede che le imprese di autotrasporto italiane non possono più ricevere la cosiddetta "Lettera di Intenti" dalle compagnie petrolifere. Tale impedimento, sulla ricezione di fatture di acquisto del carburante senza il valore dell'Iva, per un'impresa di autotrasporto, significa che questa deve anticipare ingenti somme di liquidità che indeboliscono la loro tenuta finanziaria. La limitazione di liquidità corrente genera, unitamente ad altri fattori, un pericoloso effetto domino senza che lo Stato ne possa trarre benefici.

Art. 210, aggiungere il comma 9

All'art. 6 del decreto-legge 26 ottobre 2019 n. 124, coordinato con legge di conversione 19 dicembre 2019 n. 157

Al penultimo periodo dopo le parole "del presente articolo." aggiungere le seguenti parole: "Fanno eccezione le Imprese di Autotrasporto regolarmente iscritte all'Albo Nazionale delle Imprese che esercitano trasporto di cose in conto terzi alle quali è consentito l'utilizzo della dichiarazione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del decreto-legge 29 dicembre 1983, n. 746, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1984, n. 17 per l'acquisto di Gasolio e Carburanti".

Riduzione costo del lavoro e sospensione versamenti

In questo delicato periodo di ripartenza, gli squilibri finanziari possono determinare situazioni per le quali rischia di essere più facile chiudere un'azienda, piuttosto che tenere l'urto finanziario derivante dai mancati o ritardati pagamenti da parte dei committenti o, piuttosto, dal risanamento delle perdite subite da parte della stragrande maggioranza delle aziende di autotrasporto. Sarebbe pertanto opportuno individuare misure finalizzate alla riduzione del costo del lavoro:

"Le imprese di autotrasporto di merci per conto terzi che mantengono, fino al 31 dicembre 2021, almeno il 70% dei livelli occupazionali rispetto alla data del 1 febbraio 2020, ottengono uno sgravio contributivo pari al 50%, con oneri a carico dello Stato".

In ogni caso, nel breve periodo sarebbe necessario prorogare i termini della ripresa della riscossione per i soggetti di cui agli articoli 61 e 62 del decreto del 17 marzo 2020 n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27:

Art. 127, al comma 1 lettera a) aggiungere il punto 3)

Con riferimento alla sospensione dei versamenti di cui all'art. 8 del D.L. 9/2020 nonché la sospensione dei versamenti di cui all'art. 18 del D.L. 23/2020, per il settore autotrasporto, già riconosciuto dall'art. 61 comma 2 lett. N) del D.L. 18/2020 tra le attività maggiormente colpite, sono effettuati in unica soluzione il 16 gennaio 2021 senza applicazioni di sanzioni, ovvero in 24 rate a partire dal 16 gennaio 2021.

Esenzione contributi funzionamento ART e AGcom

Sulle istituzioni, con particolare riferimento al settore dei trasporti e della logistica, le autorità di controllo o di regolamentazione non sembrano, allo stato attuale, possedere una certa rilevanza di impatto con l'economia reale, di conseguenza, per l'anno in corso, si potrebbe imporre una esenzione dal pagamento dei contributi dovuti dalle imprese (che ancora oggi si interrogano sulla loro utilità) come da emendamento che segue:

Art. 210, aggiungere il comma 10

In considerazione della emergenza Covid-19 per l'anno 2020 le imprese della filiera logistica privata delle merci ricomprese nelle Determinazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dell'Autorità di Garanzia delle Comunicazioni, settore postale, tra i soggetti chiamati al pagamento del contributo al funzionamento, sono esonerate dall'obbligo di versamento.

Marebonus e Ferrobonus

Sugli incentivi, atteso che sono stati assegnati 20 milioni di euro a valere sugli sconti dei pedaggi autostradali (che si aggiungono alle risorse economiche già stanziare per la medesima misura), pur senza un preventivo (e opportuno) confronto con le associazioni, sono stati destinati ulteriori 50 milioni di euro, per l'anno 2020, di cui 30 milioni di euro per il programma **Marebonus** e 20 milioni di euro per il programma **Ferrobonus**.

In considerazione del fatto che molte imprese di autotrasporto beneficiano, o vorrebbero beneficiare, di tali incentivi per l'uso delle infrastrutture alternative alla strada, corre l'obbligo di specificare alcune possibili condizioni di accesso.

Ferrobonus

Il drastico calo del traffico merci per ferrovia non consentirà agli operatori di raggiungere o superare i livelli di traffico rilevati nei periodi precedenti pertanto, anche per quanto attiene l'art. 1 comma 111 della legge 27.12.2019 n. 160, la riapertura delle richieste di adesione per le annualità 2020 e 2021 porrebbe in una posizione di indebito vantaggio quelle aziende che non hanno sviluppato traffico nel periodo 2012-2014 rispetto ad altri soggetti che, in quel periodo, già trasportavano merci per ferrovia e, di conseguenza, a norma dell'art. 6.1 lettera a) e b), dovrebbero eguagliare i volumi di traffico conseguiti in quegli anni. Per evitare lo svantaggio che si genererebbe si propone l'emendamento che segue:

Art. 197, dopo il comma 2, aggiungere il seguente comma:

“3. Per le finalità di cui all'articolo 1, comma 648, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, per quanto attiene le annualità 2018 e 2019 non si applica l'art. 6.1 lettera c) del Decreto Ministeriale 14 luglio 2017 n. 125, mentre per le annualità 2020 e 2021 non si applica l'art. 6.1 lettera a) e b) del medesimo Decreto.”

Marebonus

La misura del Marebonus ed in particolare le modalità di erogazione di tale contributo non solo non hanno prodotto alcun tipo di risultato sull'uso delle infrastrutture del mare ma hanno anche determinato situazioni di disagio che sono state oggetto di vertenza fra le associazioni siciliane dell'autotrasporto e gli armatori, soprattutto quando, in presenza dell'incentivo, sono stati aumentati i noli marittimi del 20-25% per l'entrata in vigore delle nuove norme della Convenzione internazionale (Marpol), riguardante la riduzione del tenore di zolfo nei combustibili liquidi

utilizzati dalle navi. La vertenza trovava origine dal fatto che i contributi del Marebonus, (118 milioni di euro), erano erogati direttamente agli armatori e che avrebbero dovuto provvedere a retrocedere all'autotrasporto il 70% di quanto percepito, mentre con il restante 30%, le compagnie di navigazione avrebbero dovuto eseguire investimenti, ivi compresi quelli necessari per l'impatto ambientale, impegnandosi a non incrementare immotivatamente i prezzi di listino praticati durante il periodo di incentivazione.

In un confronto fra le parti, presso il Ministero, alla presenza della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, si stabilì che per quanto riguardava la Sardegna le associazioni avrebbero preso parte alla elaborazione del nuovo piano di convenzione in scadenza nei prossimi mesi mentre (consultazione avviata in questi giorni), per quanto riguardava l'incentivo del Marebonus l'impegno prevedeva lo stanziamento di ulteriori 12 milioni di euro che gli armatori avrebbero dovuto ribaltare, al 100%, ai clienti autotrasportatori. Tutto ciò non è avvenuto e, pertanto, allo scopo di favorire concretamente l'utilizzo delle autostrade del mare e, contemporaneamente, superare l'ostacolo dello stretto di Messina, divenuto ormai insopportabile nei tempi di attesa resi ancor più ingestibili dalla necessità di effettuare interventi infrastrutturali rilevanti, ed in attesa che dal prossimo anno si possano interamente modificare le procedure di erogazione di tale incentivo, si propone il seguente emendamento:

Art. 197, dopo il comma 2, aggiungere il seguente comma:

"4. Gli incentivi riferiti al Marebonus, di cui all'art. 1, commi 647, 648 e 649, della Legge 208/2015 ed al regolamento di attuazione di cui al decreto n. 176 del 13 settembre 2017, devono essere ribaltati in favore delle imprese di autotrasporto italiane e comunitarie che usufruiscono dei servizi marittimi, nella misura del 95% dell'importo erogato alla compagnia di navigazione".