

***CAMERA DEI DEPUTATI***  
***COMMISSIONE IX TRASPORTI***

**AUDIZIONE di ANITA**

“Disegno di legge: "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" (Atto Camera 2500)

Relatore: Thomas Baumgartner, Presidente ANITA

Roma, 16 giugno 2020

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Vi ringrazio per l'invito all'audizione odierna, che consente ad ANITA di esprimere il punto di vista delle sue imprese associate, operanti nel settore del trasporto merci e della logistica, sul "Decreto Rilancio" e, più in generale, sulle misure di varia natura che occorrerebbe mettere in campo per sostenere un settore così strategico per l'intero sistema economico nazionale e la ripresa del Paese dalla drammatica crisi che sta attraversando.

ANITA è costituita da oltre 1.700 imprese di autotrasporto merci per conto terzi e di logistica, che impiegano oltre 70.000 lavoratori e un parco mezzi di oltre 75.000 veicoli. ANITA aderisce al sistema di Confindustria.

Abbiamo valutato positivamente gli interventi trasversali contenuti nel "Decreto Rilancio" in favore di tutte le imprese, incluso quelle di trasporto e logistica. Il contributo a fondo perduto per la perdita di fatturato e la misura sull'IRAP di giugno intervengono, almeno in parte, a mitigare il problema più serio da affrontare in questo periodo ossia la perdita di liquidità. Si tratta tuttavia di misure che pur coinvolgendo una buona parte delle imprese vedono escluse quelle medio-grandi. Per questo motivo riteniamo necessario non perdere di vista misure più strutturali, che hanno un impatto non solo sulle PMI ma anche su quelle più dimensionate.

All'interno del settore, l'autotrasporto merci gioca un ruolo essenziale e lo ha dimostrato chiaramente durante il *lockdown* provocato dall'emergenza sanitaria, garantendo sia la continuità ai processi produttivi e commerciali delle attività non sospese sia i rifornimenti di beni e servizi essenziali alla collettività in ambito nazionale ed internazionale.

Negli ultimi tre mesi però le imprese di settore sono state colpite duramente dalla misure di contenimento della pandemia, ritrovandosi ad operare in un contesto difficilissimo: non solo la chiusura massiva delle attività manifatturiere, ma anche il crollo dei consumi, le forti restrizioni all'import e all'export, l'attuazione delle rigorose procedure di controllo sanitario e di distanziamento sociale, le drastiche flessioni nei volumi riscontrate negli altri comparti della mobilità merci con effetto a cascata sull'autotrasporto (cargo aereo, trasporto ferroviario e marittimo).

**Tutto ciò ha arrecato alle imprese di autotrasporto merci enormi danni in termini di crollo dei traffici, perdite di fatturato, costi fissi di gestione insostenibili, ritardi nei pagamenti delle fatture ad opera dei clienti.**

Una situazione così complessa avrebbe richiesto un sostegno pubblico accordato alle imprese di settore sicuramente più coraggioso rispetto a quello messo in campo con il “Decreto Rilancio” e all’altezza dell’ambizioso disegno di una rinascita economica e sociale del Paese, che non può vedere escluse le imprese autotrasporto merci che movimentano la stragrande maggioranza delle merci, in particolare di quelle medio-grandi che hanno un ruolo importante nell’interscambio commerciale.

### **Cuneo fiscale**

Riteniamo che gli sgravi contributivi di seguito proposti siano funzionali a ridurre l’incidenza del costo del lavoro sui bilanci aziendali, in altro modo non comprimibile, liberando risorse utili per la ripresa delle imprese, anche sul fronte degli investimenti.

Nel dettaglio, proponiamo che per le imprese di autotrasporto merci per conto terzi, gli oneri contributivi previdenziali per le giornate di ferie maturate al 31/12/2019 e fruite dal lavoratore entro il 31 dicembre 2020, sono posti a carico dello Stato.

Alle imprese di autotrasporto merci per conto terzi, iscritte all’Albo degli Autotrasportatori e al Registro Elettronico Nazionale, che mantengono fino al 31/12/2021 almeno l’80% dei livelli occupazionali in forza alla data del 1° febbraio 2020, è riconosciuto uno sgravio contributivo pari al 40%, con oneri a carico dello Stato.

In aggiunta, va formulata una riforma strutturale e duratura di decontribuzione degli oneri sociali per gli autisti impiegati nei trasporti internazionali, in modo che il nostro settore torni ad essere di nuovo competitivo con i vettori dell’Est Europa, che godono di costi del lavoro molto inferiori ai nostri.

### **Marebonus e Ferrobonus**

Indichiamo la necessità di una rivisitazione dei meccanismi di assegnazione degli incentivi per il trasferimento modale strada-ferrovia e strada-mare. Per entrambi gli strumenti, i contributi vanno riconosciuti direttamente ai vettori, a cui spetta la scelta della modalità da utilizzare. Nell’attesa che si compiano i necessari autorizzativi a Bruxelles, si chiede che i fondi aggiuntivi per il 2020 siano intanto ristornati alle imprese di autotrasporto nella misura

del 100%. Nel caso del Ferrobonus, inoltre, deve essere eliminata la possibilità di accordare i contributi per le distanze ferroviarie inferiori a 300 km.

### **Transizione energetica**

Riteniamo necessario che il Governo attui, nei termini previsti dalla Legge di Bilancio 2020, l'eliminazione dei rimborsi delle accise sul gasolio alle imprese di autotrasporto merci che impiegano veicoli di massa superiore alle 7,5 tonnellate di classe EURO III (da ottobre 2020) ed EURO IV (da gennaio 2021). Un'eventuale proroga sarebbe irrazionale e contraria alle politiche di *Green Deal* perseguite dal Governo, in linea con quella dell'UE, così indispensabili per il miglioramento ambientale, sociale e della sicurezza.

L'utilizzo di veicoli con più di 13 anni di età, dotati di tachigrafo analogico, permette di eludere le regole sui tempi di guida e di riposo dei conducenti e alimenta forme di concorrenza sleale.

Il rilancio della crescita in Italia deve passare per la strada della sostenibilità ambientale e sociale. Sarebbe controproducente e incoerente arretrare su questa fronte.

Evidenziamo che le risorse statali necessarie a dare copertura ad un eventuale rinvio delle disposizioni contenute nella Legge di Bilancio 2020 potrebbero essere utilmente impiegate a sostegno dell'intero settore attuando le misure qui proposte.

### **Rimborso accise sul gasolio**

Chiediamo di prevedere, con apposita norma, la possibilità di presentare la domanda di rimborso delle accise sul gasolio con cadenza mensile, in luogo di quella trimestrale, così da garantire un costante flusso di liquidità alle imprese.

### **Fondo per le perdite di fatturato**

Così come previsto per il Trasporto Pubblico Locale dal "Decreto Rilancio" all'art. 200, proponiamo l'istituzione di un fondo presso il Ministero dei Trasporti di € 500 milioni per compensare la riduzione dei ricavi subiti dalle imprese di autotrasporto merci e logistica a causa del COVID-19.

### **Pedaggi autostradali, RCA e tasse automobilistiche**

Analogamente all'esonero del canone previsto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e

per i trasporti marittimi (rispettivamente l'art. 196 e 199 del "Decreto Rilancio"), chiediamo l'esonero del pagamento dei pedaggi autostradali per il periodo da marzo a maggio, così come il ristoro delle spese sostenute nel medesimo lasso di tempo per i Premi assicurativi RCA e per le tasse automobilistiche perché di fatto i mezzi non circolavano o circolavano soltanto in misura ridotta.

### **Contributi di funzionamento alle Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**

Riteniamo indispensabile escludere le imprese di autotrasporto e logistica dall'obbligo di versare il contributo per il funzionamento dell'Authority, in quanto il settore è già pienamente liberalizzato e sottoposto a regolazione da parte dell'Albo degli autotrasportatori.

### **IMU**

Riteniamo che l'IMU sia abolita sugli immobili industriali e di logistica (codici catastali C2 o D/1 e D/7-8).

Essendo gli immobili industriali e di logistica beni di produzione per le imprese, la misura è necessaria per permettere alle imprese di trasporto e di logistica di fornire al Paese un servizio competitivo anche rispetto all'estero. Configura inoltre un sostegno concreto e diretto alla liquidità alle imprese.

### **Continuità produttiva e logistica**

La pandemia ha reso evidente quanto sia fondamentale e strategica per il Paese la mobilità delle merci, la cui importanza riteniamo debba essere parificata a quella delle persone (sia nel trasporto stradale sia nel trasporto ferroviario).

Riteniamo inoltre necessario che siano garantite la massima continuità produttiva e logistica del Paese, al fine di accelerare e consolidare la ripresa del sistema economico italiano.

A tal fine, proponiamo l'abolizione del calendario annuale dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti, la cui emanazione è prevista dell'attuale Codice della Strada (art. 6 comma 1 del Decreto Legislativo del 30 aprile 1992 n. 285 e ss.mm.).

Qualora, per ragioni di sicurezza, fosse necessario contenere il traffico dei mezzi pesanti, ribadiamo che si debba intervenire sulla mobilità sia delle merci sia delle persone, e non soltanto su di una a scapito dell'altra. In tale ipotesi, inoltre, chiediamo l'introduzione dei

divieti di sorpasso sulle autostrade o altre strade a due o più corsie per i mezzi pesanti, in luogo del divieto della circolazione dei mezzi pesanti.

### **Divieti di circolazione al Brennero**

Il 70% dell'export italiano deve attraversare le Alpi, in particolare il Brennero.

Le numerose limitazioni al traffico dei mezzi pesanti imposte dal Governo austriaco al Brennero (divieto di circolazione e pedaggio autostradale notturno, divieto settoriale, divieti dei sabati mattina, sistemi di dosaggio) danneggiano le imprese e l'industria italiana. Per permettere all'Italia di esportare e rimanere competitiva sui ricchi mercati del Nord Europa, riteniamo necessario un intervento a livello sia bilaterale con l'Austria sia con l'UE per eliminare le suddette limitazioni.

### **Flessibilità lavorativa**

Riteniamo sia necessario promuovere a livello europeo una maggiore flessibilità degli orari di guida e di riposo in modo strutturale, come già sperimentato durante il periodo di emergenza sanitaria da tutti gli Stati europei tranne che dall'Italia.

### **Revisioni annuali dei mezzi pesanti**

Riteniamo necessario il completamento della riforma, con la modifica dell'art. 80 del Codice della Strada, per permettere la revisione presso centri privati abilitati anche per i rimorchi e semirimorchi. aventi massa superiore alle 3,5 tonnellate.

Eliminare il vincolo della revisione dei veicoli da radiare per definitiva esportazione all'estero prevista dall'art. 103 del Codice della Strada.

### **Innovazioni tecnologiche**

Rileviamo che il Capo X del "Decreto Rilancio", dedicato alle misure per l'innovazione tecnologica, nulla prevede per il settore del trasporto e della logistica per il quale proponiamo di:

- normalizzare il P18 ossia l'omologazione di autoarticolati fino a 18 metri attraverso una modifica dell'art. 61 del Codice della strada;
- introdurre la sperimentazione degli *European Modular Systems* (EMS) ossia di veicoli modulari lunghi fino a 25,25 metri, così come già da tempo la gran parte degli altri

Stati membri dell'UE hanno adottato. Gli EMS consentono di ottimizzare i costi operativi, diminuire la congestione, ridurre l'impatto sull'infrastruttura stradale e l'inquinamento ambientale;

- di promuovere il Platooning ossia gruppi di veicoli interconnessi che viaggiano in convoglio - a breve distanza l'uno dall'altro - poiché consentono il miglioramento del traffico e dell'incidentalità, oltre a minori emissioni di CO2.

### **Imposta Provinciale di Trascrizione**

Proponiamo l'eliminazione, attraverso la modifica dell'art. 56 comma 6 del Dlgs 446/1997, dell'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT), un'imposta che esiste solo in Italia, quanto meno quella dovuta per la cessione dei veicoli usati tra imprese di autotrasporto che appartengono al medesimo gruppo societario. Ciò garantirebbe maggiore flessibilità nell'utilizzo del parco circolante tra aziende infra-gruppo e favorirebbe altresì processi di aggregazione in un settore molto frammentato come quello dell'autotrasporto.

### **Semplificazioni**

Proponiamo di

- attivare lo "Sportello Unico Doganale e dei Controlli" in ambito portuale e aeroportuale. L'autotrasporto merci ha un interesse specifico al rapido rilascio delle merci che può essere ottenuto con lo snellimento e il coordinamento delle procedure doganali e di controllo che su di esse insistono all'interno di tali terminal intermodali.
- introdurre una norma che consenta al Comitato centrale dell'Albo di procedere direttamente alla cancellazione delle imprese in caso di accertate irregolarità.
- adottare misure funzionali alla diffusione dei documenti in formato digitale a partire dalla lettera di vettura elettronica nel trasporto stradale (eCMR), così come avvenuto negli altri Stati membri, nell'ottica di semplificare i flussi di informazioni tra i diversi attori della filiera logistica, rendendoli più sicuri, veloci ed economici.

### **Emendamenti proposti al Decreto Rilancio**

All'art. 210, dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

“6. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto merci per conto di terzi, a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un Fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 per le imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, destinato a compensare le perdite subite nel periodo dell'emergenza da COVID-19 ossia la riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi del medesimo periodo nel precedente biennio. Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanze, da adottarsi entro 30 giorni decorrenti dall'entrata in vigore della presente legge sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al precedente periodo. Tali criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza.

7. All'art. 24 ter, comma 3 del Decreto Legge 504/95, sostituire le parole "trimestre solare" con la seguente "mese".

8. Le imprese di autotrasporto merci per conto terzi, iscritte all'Albo degli Autotrasportatori e al Registro Elettronico Nazionale, sono esonerate dal pagamento dei pedaggi autostradali sull'intera rete autostradale dal 1° marzo al 31 maggio 2020. I relativi oneri sono a carico dello Stato.

9. Le imprese di autotrasporto merci per conto terzi, iscritte all'Albo degli Autotrasportatori per conto di terzi e al Registro Elettronico Nazionale, sono esonerate dal pagamento dei premi di assicurazione per la RC obbligatoria e per la tassa di circolazione relative ai veicoli fermi a causa dell'epidemia COVID-19 dal periodo 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020.

10. A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, per i conducenti che esercitano la propria attività con veicoli a cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, equipaggiati con tachigrafo digitale e prestanti la propria attività in servizi di trasporto internazionale, per almeno 100 giorni annui, è riconosciuto, a domanda, l'esonero dai complessivi contributi previdenziali, a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, nella misura dell'80%. L'esonero contributivo è riconosciuto dall'Ente previdenziale.

11. E' abolita l'IMU su immobili industriali e di logistica (codici catastali C2 o D/1 e D/7-8).

12. Il comma 1 dell'art. 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nuovo codice della strada, è sostituito dal seguente:

“ Il prefetto, in particolari giorni, fissati con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti può imporre il divieto di sorpasso sulle strade di tipo A, B e C a carreggiate separate con almeno due corsie per senso di marcia. Di conseguenza, l'art. 7, comma 2, del DPR 495/1992 è abrogato.”

13. All'art. 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nuovo codice della strada, dopo le parole “se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)” sono sostituite dalle seguenti “se destinati al trasporto di merci, ivi compresi i veicoli rimorchiati,”