



## **EMERGENZA COVID-19**

### **Misure urgenti di interesse generale e settoriale proposte dal Sistema Associativo di Confindustria**

In tema di

#### **TRASPORTI E LOGISTICA**

A seguito dell'incontro del 2 marzo 2020 con la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, si trasmettono le proposte di intervento elaborate da Confindustria e condivise col suo Sistema Associativo<sup>1</sup>, in vista dell'annunciato provvedimento straordinario e urgente per fronteggiare gli impatti economici dell'emergenza COVID-19 e rilanciare la ripresa.

#### **1. MISURE REGOLATORIE, ORGANIZZATIVE E PROCEDURALI**

##### **1.1. CRITICITÀ RILEVATE**

La formulazione delle misure di contenimento adottabili e adottate (nelle cd. "zone rosse" di Lombardia e Veneto), previste dal DL n. 6/2020 e dal DPCM 23/2/2020, ora sostituito dal DPCM 1° marzo 2020, è risultata, nella sua concreta applicazione, quanto meno incompleta e comunque non adeguatamente valutata preventivamente<sup>2</sup>.

Riguardo lo svolgimento dei servizi di trasporto e dell'attività d'impresa [art. 1, comma 2, lett. m) e n)], tali misure restrittive hanno prodotto una serie di effetti a catena lungo le filiere produttive e logistiche che vanno ben oltre il perimetro delle "zone rosse", alle Regioni più direttamente coinvolte (Lombardia e Veneto) e al Centro-Nord del Paese, ma anche al Mezzogiorno. In particolare, le principali criticità derivano da una serie di restrizioni operative:

- 
- 1 Le misure qui proposte sono state elaborate e condivise con Federtrasporto, Anav (trasporto stradale passeggeri), Anita (trasporto stradale merci) e Agens (trasporto ferroviario passeggeri e merci). Le proposte qui indicate tengono conto anche di quelle presentate da altre Rappresentanze aderenti a Confindustria (in particolare Assoaeroporti e Confitarma)
  - 2 La "zona rossa" della provincia di Lodi conta quasi 54 mila abitanti nel 2019, con un reddito complessivo stimato nel 2017 di oltre 1,1 miliardi di euro, e presenta importanti insediamenti produttivi e logistici, strettamente integrati con filiere industriali dei settori alimentare, manifatturiero e della movimentazione e distribuzione delle merci.

- i provvedimenti di deroga prefettizia attuativi delle suddette disposizioni vengono assunti con assoluta discrezionalità, non essendo stata indicata nella normativa un chiaro riferimento alle “esigenze di continuità produttiva, logistica e distributiva”, finalizzata ad evitare interruzioni o blocchi dei cicli industriali e logistici delle imprese localizzate nelle “zone rosse” o di quelle esterne, legate tra loro da rapporti reciproci di fornitura;
- la previsione di misure restrittive (a seguito degli obblighi di autodenuncia alle autorità sanitarie, con conseguente “quarantena”) nei confronti del personale addetto ai mezzi di trasporto, successive al “sono transitati e hanno sostato” (DPCM 23/2/2020) e ora al “o sia transitato o abbia sostato” (DPCM 1/3/2020) in “zona rossa”, con conseguente riduzione cumulata del relativo personale delle imprese di trasporto e della loro operatività;
- l’impossibilità di attraversare semplicemente la “zona rossa”, a causa della nuova formulazione del DPCM 1/3/2020 (“o sia transitato o abbia sostato”), che imporrebbe al personale addetto al trasporto gli stessi obblighi di auto-denuncia e auto-contenimento anche a chi percorre tratti autostradali (A1-E35) o ferroviari (Piacenza-Milano);
- il conseguente rifiuto degli addetti ai mezzi di trasporto a svolgere eventuali operazioni (ovviamente quelle consentite in deroga) nelle zone sottoposte a restrizioni (“zona rossa”) e difficoltà delle aziende di trasporto e logistica nell’acceptare lo svolgimento di operazioni nelle zone medesime (a causa dell’automatica riduzione del personale per indisponibilità degli addetti che dovrebbero svolgerle);
- l’assenza di linee-guida per lo svolgimento in sicurezza dell’attività produttiva e delle operazioni logistiche (riguardanti l’entrata/uscita dalle cd. “zone rosse”) sulla movimentazione delle merci, nonostante la presentazione di richieste del mittente e del ricevente dotate di rigorose misure di prevenzione nello svolgimento delle operazioni di carico/scarico delle merci;
- l’adozione, da parte di singole aziende, di proprie (e anche arbitrarie) misure di prevenzione nello svolgimento delle operazioni di accesso ai perimetri aziendali, di svolgimento delle operazioni di carico/scarico e di controllo “sanitario” (anche diretto) sul personale addetto ai mezzi di trasporto.

## 1.2. MODIFICHE AL DL N. 6/2020

Rispetto alle criticità sopra rilevate, al fine di evitare che le limitazioni all’attività di trasporto e di logistica e all’attività produttiva continuino a produrre impatti negativi lungo le rispettive filiere e reciprocamente tra esse (e, inevitabilmente, sull’intera attività economica, alle diverse scale territoriali e sui cittadini) è essenziale apportare alcune modifiche al DL n. 6/2020, con particolare riferimento alle esigenze di:

- continuità produttiva, riguardanti non solo quelle attività industriali caratterizzate dal ciclo continuo (siderurgia, vetro, ...), ma anche quelle attività basate filiere produttive multilocalizzate, che necessitano di un supporto logistico programmato e costante, pena un sensibile incremento dei costi, perdita di

competitività (interna ed estera), eventuali penali per ritardata consegna e anche sospensione o blocco dell'attività produttiva;

- continuità logistica, rispetto a interruzioni/blocchi della filiera del trasporto e della movimentazione, con impatti diretti sul settore e indotti sulle attività servite, in particolare riguardo all'approvvigionamento e alla distribuzione.

In questa prospettiva, le modifiche al DL n. 6/2020 riguardano in particolare:

- alla lettera m), dell'art. 1, includere in modo specifico nel potere di deroga (alle limitazioni di accesso o sospensione dei servizi di trasporto da e verso le zone sottoposte a regime di isolamento) le esigenze di continuità logistica;
- alla lettera n), dell'art. 1, integrare con le attività industriali a ciclo continuo il novero di quelle escluse dalle sospensioni delle attività lavorative e introdurre la possibilità di deroga per garantire la continuità produttiva;
- introdurre una norma che preveda la definizione di "linee-guida operative" per lo svolgimento in sicurezza dell'attività produttiva e delle operazioni di trasferimento delle merci e di carico/scarico dei mezzi di trasporto.

### **1.3. MODIFICHE AL DPCM 1/3/2020**

Conseguentemente, il DPCM 1/3/2020 dovrebbe essere modificato in funzione delle suddette modifiche al DL n. 6/2020 e, più specificamente, anche sui seguenti aspetti:

- Limitare l'obbligo di autodenuncia e di quarantena (anche volontaria) degli addetti ai servizi di trasporto di merci alla sola "sosta" di mezzi di trasporto nella "zona rossa" (Allegato 1), modificando in tal senso l'art. 3, comma 1, lett. g);
- Esentare gli addetti ai servizi di trasporto di merci che effettuano servizi di trasporto nei Comuni di cui all'Allegato 1, o provenienti da essi, di beni di prima necessità e deperibili o autorizzati con deroga specifica, di cui all'articolo 1, lettera m), dall'applicazione dell'art. 3, lettera g) del DPCM 1 marzo 2020, purché tali servizi vengano svolti nella stretta osservanza di "linee-guida" o delle misure igieniche previste dall'allegato 4 del medesimo DPCM 1 marzo 2020.
- Escludere dalla sospensione dei servizi di trasporto, oltre quelli riguardanti beni di prima necessità e deperibili, anche i servizi pubblici essenziali di cui agli articoli 1 e 2 della legge n. 146/1990, così da includere senza ombra di dubbio gli approvvigionamenti di prodotti energetici (es. carburanti), lo smaltimento dei rifiuti urbani, ecc.

### **1.4. ALTRE MISURE DI CARATTERE ORGANIZZATIVO**

Riguardo la movimentazione delle merci, risultano particolarmente rilevanti le esigenze di ripristino dei tempi "ordinari" per lo svolgimento dei controlli sanitari in importazione nei porti e negli aeroporti, riportando alle loro funzioni originarie gli addetti trasferiti ad altri controlli o incrementando il personale allo standard

necessario. Tali misure consentirebbero di riportare i costi di deposito e di movimentazione ai livelli precedenti.

Altre misure procedurali riguardano l'impiego della digitalizzazione della documentazione e la gestione integrata delle varie fasi di controllo e sdoganamento delle merci, liberando definitivamente il provvedimento sullo "sportello unico (il cd. SUDOCO).

Infine, sarebbe opportuno migliorare l'accessibilità agli scali portuali, con misure, anche di carattere tecnologico, per la gestione dei flussi dei mezzi destinati al carico/scarico delle merci.

## **2. MISURE DI SOSTEGNO ECONOMICO**

### **2.1. MISURE URGENTI PER IL COMPARTO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA**

Si riportano qui di seguito le proposte di misure urgenti per l'intero comparto del trasporto e della logistica, basate anche su una selezione delle proposte avanzate dal Sistema Associativo. Per completezza, di seguito sono riportate le misure specifiche di carattere settoriale proposte dalle nostre Associazioni.

- Dichiarazione dello stato di crisi dei settori del trasporto e della logistica maggiormente colpiti dalla crisi.
- Applicazione degli ammortizzatori sociali alle imprese escluse e procedure semplificate per l'accesso alla CIG ordinaria e straordinaria e in deroga.
- Misure di indennizzo economico commisurate alla perdita di fatturato, al netto di una quota attribuibile al "comune rischio d'impresa".
- Inclusione delle imprese di trasporto turistico con autobus tra quelle beneficiarie (imprese turistico-ricettive, agenzie di viaggio e turismo e tour operator) delle misure previste dall'art. 8, DL 2 marzo 2020, n. 9, in tema di sospensione di versamenti, ritenute, contributi e premi.
- Sospensione di adempimenti (INPS, INAIL e Ministero del Lavoro) e versamenti previdenziali/assistenziali, fiscali (saldo 2019 e "rottamazione-ter", incluse le ritenute sui redditi da lavoro dipendente e assimilati) e assicurativi.
- Riduzione del 50% (e restante quota a carico dello Stato) per un periodo di tre mesi dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria per le imprese con sede legale o operativa in Italia, che mantengono gli occupati già in organico al 31 gennaio 2020;
- Esenzione dal versamento dei contributi al funzionamento delle Authority (ART, AGCM, AGCOM) previsti per l'anno in corso con copertura dei relativi oneri a carico del Bilancio dello Stato.
- Soppressione della maggiorazione IRES prevista dalla Legge 27 dicembre 2019, n. 160, art. 1, comma 716.
- Sospensione e allungamento dei leasing assunti per l'acquisto di beni materiali e infrastrutture.

- Incremento della percentuale di credito d'imposta (art. 1, comma 188, legge di Bilancio 2020, n. 160/2019) prevista per gli investimenti in beni strumentali materiali nuovi e riconoscimento dei crediti d'imposta (art. 1, commi 189 e 190, legge n. 160/2019) anche per gli investimenti in sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

## **2.2. MISURE PROPOSTE DALLE ASSOCIAZIONI DI CONFINDUSTRIA**

### **2.2.1. AGENS**

- Esclusione delle riduzioni di corrispettivo ordinario previste nei contratti di servizio di TPL tra P.A. e imprese per i casi di riduzione dei servizi offerti stabiliti dalle Autorità preposte e aumento delle risorse per il TPL per garantire il ritorno alla piena produttività.
- Previsione di incentivi che consentano alle aziende di assorbire i rilevanti maggiori costi derivanti dagli interventi di sanificazione e, in taluni casi, di disinfezione, misure previste dal DPCM e dalle ordinanze regionali e prefettizie.
- Sospensione per l'anno in corso dell'applicazione delle tariffe di accesso degli autobus turistici e delle autolinee interregionali alle ZTL urbane (con conseguente allungamento del periodo di validità di abbonamenti e carnet), nonché dei pedaggi autostradali.
- Introduzione di semplificazioni operative che consentano su richiesta dell'impresa la modifica dei servizi di linea di competenza statale in deroga ai termini e procedure previste dal D.Lgs. n. 285/2005.
- Rafforzamento del sostegno al processo di rinnovo del parco rotabile del TPL attraverso maggiore flessibilità e accelerazione dell'attuazione del Piano strategico nazionale di mobilità sostenibile (rendere flessibili i finanziamenti, consentendo il ricorso anche al leasing e, nella fase di transizione, anche il finanziamento di autobus ad alimentazione tradizionale di ultima generazione, con un maggior numero di sostituzioni possibili e un conseguente maggior vantaggio per l'ambiente e l'industria dei costruttori di autobus).
- Rafforzamento degli incentivi alla rottamazione degli autobus più inquinanti, sia per il trasporto di linea che per il trasporto turistico, rifinanziando in misura importante l'apposito fondo istituito con l'art. 1, co. 113 e ss. della legge di Bilancio 2020.
- Eliminazione della riduzione del beneficio concernente le agevolazioni sulle accise, previste in Legge di Stabilità (Legge 160/2019). Le aziende, come più volte da noi sostenuto, si trovano in gravi difficoltà e alle prese con sfide rilevanti; la crisi del COVID-19 ha reso la situazione da critica a drammatica.
- Costituzione di un fondo per il riequilibrio economico dei contratti di servizio e di Trasporto locale e per le attività di lunga percorrenza, per le Regioni che scontano più drammaticamente gli effetti dell'emergenza COVID-19. Occorre considerare che la componente economica dei ricavi da bigliettazione, nelle

“zone gialle” ad esempio, è precipitata praticamente a zero con le immaginabili, insopportabili conseguenze con analogo trend che emerge in altre parti d’Italia. Occorre anche che detto fondo venga istituito subito e reso immediatamente esigibile finanziariamente; perciò si propone di adottare un primo bonus di acconto composto da una riduzione dei contributi sul costo del lavoro. Contestualmente si dovrebbe lavorare per predisporre indici efficaci di rendicontazione ed il saldo/conguaglio, in modo che, finita l’emergenza si possa tornare alla normalità, riequilibrando il “dare-avere” dell’intera operazione.

- Implementazione del sistema di incentivi per le imprese ferroviarie merci e i loro clienti (es: ferrobonus).

### **2.2.2. Proposte ANAV**

L’impatto economico dell’emergenza determinata dalla diffusione dell’epidemia Covid-19 per il settore del trasporto di persone è pesantissimo ed ha indotto le Associazioni datoriali e le OO.SS.LL. di categoria a condividere l’esigenza di una richiesta dello stato di crisi del settore. I numeri sono evidenti: contrazione dei ricavi da traffico dei servizi di TPL che nelle aree soggette ai provvedimenti restrittivi delle Autorità arrivano all’80%; un generalizzato calo della domanda sulle linee interregionali superiore al 50%; il sostanziale blocco dei servizi di trasporto scolastico e turistico e in generale di tutto il trasporto per gruppi organizzati.

In questo contesto – alla luce di quanto emerso nel corso della riunione presieduta ieri dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, in merito alla predisposizione di nuovi interventi per fronteggiare l’impatto economico, diretto e indiretto, della crisi sul sistema imprenditoriale e sulle filiere coinvolte dall’emergenza – si sintetizzano di seguito le misure specifiche di settore di cui ANAV propone l’introduzione.

#### **A) *Misure per fronteggiare l’impatto immediato della crisi ed evitare la sottrazione di liquidità alle imprese***

- Estensione anche alle imprese di trasporto turistico con autobus e alle auto-linee interregionali delle misure previste dall’art. 8 del D.L. 2 marzo 2020, n. 9, in tema di sospensione di versamenti, ritenute, contributi e premi.
- Per il trasporto pubblico locale, la non applicazione delle riduzioni di corrispettivo ordinario previste nei contratti di servizio tra P.A. e imprese per i casi di riduzione dei servizi offerti stabiliti dalle Autorità preposte.
- Sospensione per l’anno in corso dell’applicazione delle tariffe di accesso degli autobus turistici e delle autolinee interregionali alle ZTL urbane (con conseguente allungamento del periodo di validità di abbonamenti e carnet), nonché dei pedaggi autostradali.
- Sospensione e allungamento dei leasing assunti per l’acquisto di beni materiali e infrastrutture.

- Introduzione di semplificazioni operative che consentano su richiesta dell'impresa la modifica dei servizi di linea di competenza statale in deroga ai termini e procedure previste dal D.Lgs. n. 285/2005.

**B) *Misure di ulteriore sostegno delle imprese e per favorire la fase di ripresa***

- Rafforzamento del sostegno al processo di rinnovo del parco rotabile del TPL attraverso una maggiore flessibilità e un'accelerazione nell'attuazione del Piano strategico nazionale di mobilità sostenibile. A tal fine occorre rendere flessibili i finanziamenti, consentendo il ricorso anche al leasing e, nella fase di transizione, anche il finanziamento di autobus ad alimentazione tradizionale di ultima generazione, con un maggior numero di sostituzioni possibili e un conseguente maggior vantaggio per l'ambiente e l'industria dei costruttori di autobus.
- Rafforzamento degli incentivi alla rottamazione degli autobus più inquinanti, sia per il trasporto di linea che per il trasporto turistico, rifinanziando in misura importante l'apposito fondo istituito con l'art. 1, co. 113 e ss. della legge di Bilancio 2020.
- Incremento della percentuale di credito d'imposta prevista dall'art. 1, co. 188 della legge di Bilancio 2020 per gli investimenti in beni strumentali materiali nuovi ed il riconoscimento dei crediti d'imposta previsti dai successivi co. 189 e 190 della stessa legge di Bilancio 2020 anche per gli investimenti in sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

**2.2.3. ANITA**

**A) *Esonero dal versamento dei contributi al funzionamento delle Authority previsti per l'anno in corso***

Le imprese sono chiamate a versare annualmente contributi per il funzionamento delle cd. Autorità Amministrative Indipendenti (AAI). In particolare il settore del trasporto e della logistica è interessato per le seguenti Authority:

- ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti). L'Authority chiede un contributo agli operatori economici operanti nel settore del trasporto in misura non superiore all'1 per mille del fatturato. Per le imprese che effettuano servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti e interporti il contributo è fissato, per l'annualità 2020, nella misura dello 0,6 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato;
- AGCOM (Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni). L'Authority assoggetta al pagamento l'attività di autotrasporto e logistica dei colli fino a 30 chilogrammi considerandoli "servizi postali". Il contributo previsto per il 2020 è dell'1,35 per mille da calcolarsi sui ricavi per i servizi postali del 2018;

- AGCM (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, detta anche Authority Antitrust): L'Authority chiede un contributo a tutte le imprese con fatturato superiore a 50 mln. € a prescindere dal settore merceologico e dall'attività svolta. La misura del contributo, per l'anno in corso è ancora in fase di definizione. Nell'anno 2019 era fissata nella misura dello 0,055 per mille del fatturato.

Tenuto conto delle pesanti ricadute economiche che stanno subendo le imprese, ANITA chiede che i predetti contributi per l'anno in corso siano a carico dello Stato e non delle imprese.

**B) *Esonero dal versamento del 50% dei contributi e premi per un periodo di 3 mesi***

Per le imprese che hanno sede legale o operativa sull'intero territorio dello Stato e che mantengono gli occupati in organico al 31 gennaio 2020, i contributi previdenziali e assistenziali e i premi per l'assicurazione obbligatoria sono ridotti del 50% per un periodo di tre mesi. La parte non versata dalle imprese è a carico dello Stato.