

Commissione Trasporti (IX) – Disegno di legge C. 2500 di conversione del decreto-legge n. 34 del 2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, dell'11 giugno 2020 – Audizioni del 11 giugno 2020 – Sintesi diretta web.

- **Audizioni dell'associazione logistica dell'intermodalità sostenibile (Alis), dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (Anav), dell'Associazione trasporti (Asstra), di Confartigianato trasporti, di Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA).**

Il dott. Marcello Di Caterina, vice presidente Direttore Generale di Alis, ha riferito che il settore della logistica ha affrontato con difficoltà l'emergenza, soprattutto in ordine all'occupazione e alla gestione dell'occupazione.

Ha manifestato insoddisfazione per il DL Rilancio in particolare per la scelta del Governo, contenuta nell'articolo 205 del DL Rilancio, di prorogare di ulteriori dodici mesi all'azienda CIN-Tirrenia la Convenzione per i servizi marittimi di continuità territoriale con le isole maggiori e minori in scadenza il 18 luglio 2020, attraverso lo stanziamento di circa 72 milioni di euro di sussidi pubblici, oltretutto senza procedere a nuova procedura di gara e senza considerare che altre compagnie marittime hanno rinnovato la disponibilità a garantire la continuità territoriale senza oneri aggiuntivi a carico dello Stato anche dopo la scadenza della convenzione attuale. Per altro, ha fatto presente che tale operatore è debitore per circa 200 milioni nei confronti dello Stato, di cui 115 già scaduti.

Ha chiesto di rivedere questa norma affinché si possano destinare tali risorse a sostegno dell'intero settore del trasporto, anziché a vantaggio di un unico operatore, anche al fine di non operare distorsioni del mercato ed alterazioni della libera concorrenza.

Tra le misure positive per i trasporti e le infrastrutture contenute nel Decreto, ha guardato con favore allo stanziamento per l'anno 2020 di 50 milioni di euro per le misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus destinate all'intermodalità mare-ferro o gli interventi a sostegno del trasporto ferroviario e dei correlati servizi ferroviari merci. Auspicava una maggiore attenzione per l'autotrasporto ed il trasporto marittimo, considerato lo sforzo compiuto dall'intera filiera logistica durante tutta la fase emergenziale.

Il presidente di ANAV, dott. Giuseppe Francesco Vinella, ha ricordato che ANAV, insieme ad ASTRA, rappresenta il 100% del trasporto pubblico locale in Italia. Inoltre, l'ANAV ha la responsabilità e la tutela di coloro che esercitano a mercato le linee da noleggio e di lunga percorrenza.

Ha affermato che l'attenzione riservata al trasporto pubblico locale in questo periodo di emergenza da Corona virus è stata insufficiente. Precisamente nel DL Rilancio sono inseriti circa 500 milioni a copertura dei mancati ricavi da traffico e nel Cura Italia, all' art. 92, i corrispettivi da contratto. A questo proposito ha ricordato che sono in attesa della decisione dell'Unione Europea che è chiamata a valutare i commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 92 del Cura Italia sono considerabili come aiuti di stato. A parere di ANAV no.

Sul tema del settore del noleggio, ha fatto presente che il **noleggio** strettamente legato al turismo si è fermato immediatamente e non ha goduto di nessun privilegio. Altrettanto le **linee di lunga percorrenza**, con la chiusura delle regioni non hanno avuto la possibilità di poter collegare e quindi trasportare nessuno e si sono fermate completamente. Ha auspicato, quindi, che gli emendamenti a firma della Commissione Trasporti presentati nel DL Rilancio relativi a queste attività trovino la giusta attenzione.

Per quanto riguarda la fase 3, ha evidenziato che occorre affrontare il discorso del distanziamento in quanto sugli autobus, con la regola del distanziamento, viaggiando a capacità ridotta, è praticamente impossibile coprire i costi di gestione e pertanto i 500 milioni inseriti per il TPL non sono sufficienti, non coprendo neanche due mesi circa del fatturato.

Il Presidente di ASSTRA, dott. Andrea Gibelli, ha ricordato che il TPL oggi rappresenta un fatturato complessivo di 12 miliardi di euro all'anno e muove 5,4 miliardi di persone nel paese, quindi dovrebbe avere un ruolo essenziale per la ripresa e per lo sviluppo del paese. Però attualmente, per le condizioni legate al Covid, non è nella possibilità di poter svolgere tale ruolo.

In merito al DL Rilancio, ha chiesto alla Commissione di tenere presente la necessità di superare il distanziamento del metro all'interno dei mezzi di trasporto, non solo per questioni economiche ma anche in termini di servizi al paese. Infatti, con il distanziamento del metro in alcuni casi si è ridotta del 70% la capacità di trasporto.

Si è soffermato sulle **risorse stanziare per il TPL** nel DL Rilancio, facendo presente che ne mancano più di un miliardo per consentire alle imprese di non bruciare cassa, anche perché i 500 milioni individuati, di fatto, sono già stati spesi.

Ha parlato del tema dell'erogazione dei **contributi arretrati per le imprese del trasporto pubblico locale**, ricordando che c'è una grossa crisi di liquidità, quindi, c'è bisogno che vengano accelerate l'assegnazione e l'erogazione dei fondi relativi ai maggiori oneri relativi al contratto nazionale del lavoro degli auto e ferrotranvieri.

Per quanto riguarda la modifica del **nuovo codice della strada**, ha segnalato la necessità di ammettere, per gli autosnodati e filosnodati, una lunghezza superiore a quella attualmente prevista, cioè 18 metri, così da rendere omologabili e conformi alle direttive europee anche quelli di misure superiori.

In merito all'**alimentazione alternativa elettrica, ibrida o a metano** ha affermato che sarebbe opportuno un provvedimento che autorizzi un peso massimo incrementato con adeguato incremento della massa dell'asse motore, in analogia a quanto previsto dagli altri paesi.

Per quanto riguarda le politiche del lavoro ha fatto presente che è necessario un rapido trasferimento delle risorse al **Fondo di solidarietà del TPL**.

Sull'articolo 215 del DL Rilancio, ha affermato che vanno rimosse le difficoltà relative al **rimborso dei titoli di viaggio**. Infatti l'attuale norma risulta di difficile applicabilità. Inoltre, l'individuazione delle risorse va ad erodere il fondo per il TPL, di per sé già non sufficiente.

Sul **trasporto ferroviario**, ha richiamato il cosiddetto "**Decreto gallerie**" del 2005, affermando, per le risorse messe a disposizione, l'impraticabilità di ottemperare a tale provvedimento. La conseguenza è che un terzo della flotta italiana ferro, compresa quella di **Trenitalia**, rischia di essere appiedata perché queste disposizioni sono impraticabili in termini temporali.

Infine, ha chiesto un'interpretazione autentica del Decreto Legislativo 175 del 2016.

Il dott. Lo Monte, Segretario Nazionale di Confartigianato Trasporti ha premesso che i provvedimenti adottati dal governo hanno posto in essere misure volte a fronteggiare la crisi in atto anche in maniera opportuna ma ha constatato che molti interventi hanno avuto un intervallo temporale tra la loro previsione giuridica e poi l'efficacia che ha svilito talvolta anche i contenuti e positivi di questi provvedimenti messi in atto.

A suo avviso, la vera sfida sia quella di dare ad imprese e lavoratori, a tutto il comparto il settore dei trasporti, **un sostegno finanziario che possa consentirli la sopravvivenza**.

Nel DL Rilancio, oltre alle misure positive rispetto agli oneri di impresa, la valutazione di Confartigianato trasporti è positiva per quanto riguarda le misure orizzontali ma ben altre considerazioni andavano fatte per il settore dei trasporti e della logistica, un settore che ha garantito la mobilità delle merci l'approvvigionamento dei beni essenziali per tutti i comparti durante la chiusura delle attività imposte dal lockdown.

Rispetto ai tre filoni su cui Confartigianato trasporti può dare il proprio contributo (autotrasporto merci e logistica, il trasporto persone, la mobilità sostenibile) i giudizi sono differenziati perché **i provvedimenti di interventi non risultano organici** avendo invece privilegiato le grandi compagnie pubbliche e trascurati alcuni settori a partire dalla mobilità turistica che ha accusato i maggiori danni con riverberi notevolissimi sul trasporto delle persone, sul noleggio con autobus. A livello generale ha visto **con favore la proroga introdotte all'articolo 50 sul superammortamento** in caso di investimenti produttivi mentre totalmente negativa la previsione dell'articolo 109 che andando a modificare la disposizione dell'articolo 48 del Cura Italia ha lasciato senza copertura degli operatori del trasporto scolastico.

Relativamente all'autotrasporto merci e logistica vede con favore la previsione dei 20 milioni in più per la riduzione dei pedaggi autostradali ma da sola questa misura non può bastare, avendo invece auspicato che il settore dell'autotrasporto venisse considerato in tutta la sua interezza per le problematiche che già da tempo sono note.

Tra i provvedimenti adottabili, esplicitati già con La Ministra De Micheli, regolarità e alla legalità nel mercato dei servizi come la riforma sul rispetto dei tempi di pagamento per gli

autotrasportatori e la ripubblicazione dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio sono due norme fondamentali per dare regolarità e dignità a questo settore.

Nel decreto Rilancio le misure di carattere economiche come il ferrobonus e il marebonus sono viste con favore ma ha sottolineato che il contributo per l'intermodalità va tutto a chi compie la scelta intermodale, cioè al camionista all'autotrasportatore che decide di salire su nave o su ferro e non può essere data alla compagnia armatoriale o alle compagnie ferroviarie perché queste non realizzeranno mai una vera intermodalità. Ha poi ricordato che gli autotrasportatori hanno dovuto anche fare i conti col differimento dei pagamenti.

Analizzando gli emendamenti presentati al dl rilancio, ha lamentato l'assenza per la proroga del beneficio rimborso accise per il rinnovo del parco veicolare considerato che dal primo ottobre ci sarà l'eliminazione, a legislazione vigente, del rimborso accise per i veicoli più vetusti euro3 ed euro4. Ha suggerito di prevedere un differimento dei tempi affinché le imprese che in questa difficile fase hanno continuato a viaggiare, possano in qualche modo pianificare gli investimenti per sostituire veicoli.

Altro aspetto è l'aumento delle **deduzioni forfettarie delle spese non documentate**, misura assegnata alle microimprese in contabilità semplificata con fatturato fino a €400000 che permette loro di abbattere il carico fiscale sui redditi di impresa. **Ha chiesto che questa misura venga potenziata** garantendo loro una misura forfettaria giornaliera che abbatte anche di €10000 all'anno il carico fiscale.

In via del tutto premiale auspicava in questa manovra un riconoscimento di bonus economico per lo sforzo profuso proprio in questo periodo: negli emendamenti è presente questo tipo di agevolazione fiscale da prevedersi oltre alle deduzioni forfettarie, suggerendo un aumento della dotazione di soli 20 milioni.

Sul trasporto persone ha posto particolare **attenzione al tema del trasporto scolastico** poiché è in gioco la sopravvivenza di queste imprese, un comparto strategico e totalmente dipendente dai comuni unici e veri committenti.

Ha affermato che da quanto riportato dai rappresentanti di Anci e dagli emendamenti al DL rilancio sembra che non si voglia perseguire neanche la strada della mediazione.

Ha fatto presente che nella memoria che si riserva di depositare, sono previste una serie di misure, come per esempio, laddove non si possa dare il 100% di riconoscimento monetario del contratto in essere quanto meno una parte di riconoscimento **è la proroga del rinnovo delle concessioni per i prossimi tre anni dalla fine dell'emergenza**, strumento che garantisce loro la sopravvivenza e da continuità aziendale.

Altre misure enunciate sono la creazione di un fondo di ristoro, la proroga degli ammortizzatori sociali, l'allattamento del bonus del pacchetto rilancio del turismo anche a questo tipo di attività. A suo avviso, basterebbe **aggiungere la parola "trasferimenti" nella normativa delicata** prevedendo così il bonus anche per chi effettua servizi di bus e di noleggio con autobus.

Ha apprezzato anche per le misure sulla mobilità sostenibile che attengono al macro comparto dei trasporti perché Confartigianato ha avuto modo di verificare, all'interno dei propri associati, una ripresa di valorizzazione del made in Italy rispetto alla produzione di questi veicoli elettrici registrando un attivismo delle piccole imprese dedicate a tali attività di produzione e riparazione.

La dott.ssa Moretto, vicepresidente CONFETRA, ha dichiarato che la riduzione del cuneo fiscale è sicuramente una misura di rilancio, che andrà valutata in un secondo momento al fine di contribuire al costo del lavoro.

Venendo all'oggetto dell'audizione, ha affermato che il dl Rilancio prevede misure verticali e orizzontali che consentono alle aziende di sopravvivere, non potendo parlare di un vero e proprio rilancio.

Tre i macro temi affrontati:

1. **I porti.** Ha affermato che la misura consentita alle ADSP che hanno un avanzo di bilancio superiore a 10 milioni di poterlo utilizzare per compensare il gap di entrate che avranno quest'anno, debba valere per ciascuna ADSP. Ha fatto presente che per le ADSP che non hanno alcun avanzo in bilancio è stata stanziata una misura pari a 6 milioni, che ritiene del tutto insufficiente. Occorre sostenere i porti perché rappresentano un settore importante e strategico per *export* e *import*.

2. **Sul trasporto ferroviario** ha apprezzato il mantenimento del *marebonus* e *ferrobonus*, presentando però un emendamento teso al **superamento del limite per aziende ferroviarie, per poter accedere al ferrobonus, di avere volumi costanti**, considerato che tale criterio non può considerarsi in questa fase.
3. **Per trasporto aereo**, necessaria semplificazione e digitalizzazione. Pertanto hanno proposto lo stanziamento di fondi a favore degli hangar aeroportuali che portano avanti una digitalizzazione e semplificazione delle procedure, anche per la promozione del cargo aereo in Italia che rappresenta, in termini di valore, il 25% delle merci trasportate. La sburocratizzazione in termini di controlli e procedure è una misura che conta quanto le misure economiche. Auspica un accoglimento della proposta nel prossimo decreto sulle semplificazioni.

Agli interventi sono seguite le domande degli onorevoli.

L'on. Mulè (FI) rivolgendosi al rappresentante di ALIS, si è soffermato sulla **proroga a Tirrenia** e ha chiesto quale sia il modo per coprire la continuità territoriale in modo diverso.

L'on. Rixi (Lega) ha fatto presente che nel decreto attualmente non c'è nulla sull'armamento italiano, se non per la **società Tirrenia**. A questo proposito ha evidenziato che la proroga di 18 mesi rischia di andare oltre i limiti che la Comunità Europea concede in situazioni di emergenza, come questa. Inoltre, ha comunicato che circa una settimana fa è stata fatta una modifica anche ad un decreto ministeriale, impedendo di fatto a tutti gli altri operatori di poter attraccare nei porti sardi e siciliani, dando quindi l'esclusività ad un unico armatore. A suo parere si tratta di segnali preoccupanti, perché emerge che non c'è l'intenzione politica di rispettare le norme di concorrenza.

Ha chiesto agli auditi quale è la priorità assoluta tra tutte le proposte che hanno illustrato.

Infine, ha ricordato che la Lega ha presentato un emendamento per aumentare i fondi al TPL.

L'on. Paita (IV) ha affermato che sono consapevoli del fatto che il **settore dell'autotrasporto** e tutta la parte della logistica e portuale, sono settori molto colpiti dalla crisi, ma che rispetto ad altri settori hanno ricevuto meno attenzione e poche risorse.

Inoltre, anche lei ha chiesto agli ospiti quale sia la priorità su cui la Commissione deve concentrarsi.

L'on. Tombolato (Lega) ha richiamato quanto richiesto dal presidente di ASSTRA circa l'aumento della sagoma dei veicoli che possono circolare e ha domandato se le strade italiane possono sopportare un movimento di veicoli di 24 metri.

L'on. Grippa (M5S) si è soffermata sul **marebonus e ferrobonus**, ha ricordato la proposta degli auditi di dare l'incentivo direttamente agli operatori e ha fatto presente che è stata avviata un'interlocuzione con il Ministero in questo senso.

Ha affermato che hanno presentato degli emendamenti per dare sostegno al **trasporto scolastico** e ha chiesto al dottor Lo Monte quali sono le altre misure a cui ha fatto riferimento.

Ha ricordato, inoltre, che hanno presentato degli emendamenti per aumentare il **fondo dell'autotrasporto** e per dare ristoro per i **pedaggi autostradali**. Inoltre, hanno chiesto un ulteriore credito di imposta per il trasporto di linea.

L'on. Gariglio (PD) ha affermato che il Partito Democratico non condivide la proposta di cambiare i meccanismi della **continuità territoriale via mare**.

In merito alla vicenda degli **scuolabus**, ha ricordato che il PD è stato l'autore dell'emendamento, che è stato approvato in Senato, che ha determinato il pagamento integrale dei contratti di servizio pubblico alle aziende di **trasporto pubblico locale** e per il **trasporto scolastico**. Ma tale provvedimento è stato soppresso a causa dell'opposizione ferma dell'ANCI. Quindi ha domandato come ritengono che si possa risolvere la questione del trasporto scolastico.

Infine ha chiesto agli auditi se possono indicare esattamente quante imprese sono state coinvolte nella vicenda del **trasporto turistico con gli autobus**, di quanti autobus si tratta e di quanto è l'ammontare di fatturato del settore.

Il dott. Marcello Di Caterina, vice presidente Direttore Generale di Alis ha risposto facendo presente che, per quanto riguarda la **continuità marittima territoriale**, l'Associazione ha espresso più volte una nuova proposta che prevederebbe un modello misto: attualmente lo Stato spende 72 milioni di euro, ma al momento gli operatori marittimi sarebbero nella condizione di fare lo stesso servizio gratuitamente, senza aver nessun euro di contributo pubblico. Però alcuni collegamenti, come quelli verso le isole Tremiti e quelli sulle linee strategiche, come la Napoli-Cagliari, la Livorno-Olbia e la Genova-Porto Torres, potrebbero rientrare nella tradizionale convenzione. Questo significherebbe una spesa per lo Stato di 18 milioni, con un notevole risparmio. Se poi si vuole comunque prevedere uno stanziamento di 72 milioni, si potrebbe ricorrere ad un modello misto, quindi 18 milioni sulle tratte in convenzione e la parte che rimane darla ai cittadini sardi e a quelli siciliani, che potrebbero così scegliere il vettore che preferiscono.

Inoltre, ha affermato che se dovessero scegliere un solo emendamento, sarebbe quello sulla proroga a **Cin Tirrenia**. Precisamente quello che ridimensiona la proroga a sei mesi. Infatti, ritengono che sei mesi sia un tempo utile per riproporre una gara linea per linea, che metta tutti gli operatori del settore nelle condizioni di poter partecipare singolarmente.

Il presidente di ANAV, dott. Giuseppe Francesco Vinella, ha affermato che il DL Rilancio deve essere rivisto sul **trasporto scolastico**, quindi ha richiamato l'attenzione sull'emendamento presentato da alcuni membri della Commissione che prevede una rivisitazione dell'articolo 92, comma 4 bis, nel senso di dare una ricompensa alle imprese che effettuano il servizio, in termini di costo del leasing o dell'ammortamento nel periodo che va dall'inizio dell'emergenza Covid fino al 31 dicembre 2020.

Invece per quanto riguarda il **trasporto pubblico locale**, ha ricordato che il fondo non è sufficiente a compensare quello che è il danno sui ricavi da traffico subito dalle imprese.

Il dott. Lo Monte di Confartigianato trasporti, sul trasporto merci ha affermato che il rimborso delle accise, fondamentale per gli autotrasportatori cesserà per gli euro3 ed euro4 veicoli dal primo di ottobre. La misura impellente potrebbe essere quella di **prorogare di 6 mesi** per permettere a questi soggetti di continuare a godere del credito d'imposta per il gasolio e di poterlo fruire ancora per altro tempo.

Tra gli interventi segnalati guarda con favore quello **credito aggiuntivo sulle accise** (con un aumento di €0,15) e quello sulle **spese non documentate**: attualmente ci sono 5 milioni di euro per la misura delle deduzioni forfettarie ma che non basteranno per arrivare alla somma unitaria per giorno di €48 quindi servirebbe uno sforzo in più. Ha precisato che come Confartigianato hanno quantificato la misura in 20 milioni.

Rispondendo all'on. Crippa rispetto al **trasporto scolastico** ha sottolineato che nella memoria sono presenti tutta una serie di sollecitazioni anche se sicuramente la previsione di un fondo di ristoro come equo indennizzo sarebbe da potenziare prevedendo come criterio di accesso il documentato calo del fatturato.

La dott.ssa Moretto di CONFETRA ha affermato che tra gli emendamenti proposti, la misura più importante è sicuramente quella che riguarda la **portualità** e dunque di estendere i limiti dei 10 milioni di avanzo di bilancio alla singola ADSP, e sarebbe opportuno aumentare il tetto dei 6 milioni per un importo più congruo.

Pensando in maniera prospettica a suo avviso è fondamentale per le aziende che rappresenta la **riduzione del cuneo fiscale e dunque dell'impatto del costo del lavoro**, un grande sostegno per mantenere tutti i lavoratori e continuare a essere operativi.

➤ **Audizioni di Assarmatori, Associazione porti italiani (Assoporti) e di Confitarma.**

Il presidente del tavolo tecnico cabotaggio di Assarmatori, dott. Matteo Catani, si è soffermato sul **regime del registro internazionale**, che per Assarmatori è indispensabile per sostenere l'armamento italiano e l'occupazione della gente di mare, italiana in particolare.

Ha affermato, nello specifico, che per l'Associazione è assolutamente prioritario in questo momento intervenire a sostegno del segmento che, all'interno del comparto, è più colpito dalla emergenza Covid e che allo stesso tempo rappresenta una risorsa strategica infrastrutturale per il paese, cioè **la rete di collegamenti rappresentata dal trasporto passeggeri effettuato da navi di bandiera italiana e di unità di tipo Ro-Pax**, cioè combinate passeggeri e merci, che garantiscono la continuità con isole maggiori e i collegamenti dell'Italia a tutto il bacino del Mediterraneo. Si tratta di collegamenti assolutamente essenziali, anche perché su tali navi transitano i turisti che vanno a sostenere il turismo dei territori italiani, su tali navi vengono impiegati in prevalenza italiani e viaggiano le merci più sensibili dal punto di vista dei tempi di consegna e della distribuzione.

Quindi, venendo al DL Rilancio, ha affermato che Assarmatori condivide alcune delle proposte avanzate, in particolare quelle relative al **trasporto pubblico locale** e chiede di estenderle anche al lungo raggio, così che l'intero comparto del servizio del trasporto passeggeri e del combinato passeggeri e merci possa continuare ad operare.

Altro tema importante per Assarmatori è quello della **portualità** dove ritiene assolutamente necessari gli interventi che consentono alle autorità portuali di sbloccare risorse, in modo tale da ridurre i costi concessori e poterli quindi ribaltare sui concessionari.

Infine ha affermato che l'Associazione condivide tutti gli interventi che vanno nella direzione della riduzione dei costi e che consentono di compensare le perdite subite dal settore.

Il presidente di Assoporti, dott. Daniele Rossi, per prima cosa ha ricordato che i porti italiani sono rimasti sempre aperti in questo periodo di emergenza sanitaria, il che ha rappresentato un importante valore per il settore, per il paese e per la collettività. Per tale ragione dovrebbero trovare un effetto premiante nelle misure che vengono adottate con i provvedimenti di rimedio alle difficoltà causate dal virus.

Ha sottolineato che gli effetti dell'emergenza sanitaria si rilevano già dai primi dati provvisori dei movimenti portuali del periodo gennaio-marzo 2020: infatti tali dati rilevano una diminuzione complessiva del movimento delle merci pari al 4%. Nel medesimo periodo di riferimento il movimento dei contenitori ha subito una flessione di quasi il 2%, e quello dei passeggeri del 6,5%.

Nei mesi successivi invece, quindi in piena emergenza, si sono registrate diminuzioni anche del 30% dei volumi movimentati per quanto riguarda le merci e del 98% per i passeggeri.

Le previsioni per l'anno in corso sono pertanto fortemente negative per tutti i settori merceologici e, ancora di più, per il traffico passeggeri. In particolare, ha evidenziato che la perdita stimata per il 2020 in termini di tonnellate varia fra gli 80 e i 90 milioni di tonnellate di merci che non si movimenteranno. A fronte di questo due sono gli scenari possibili:

- uno scenario ottimistico, che prevede una perdita tra il 23 e il 25% dell'import più export di merci movimentate, corrispondenti a una perdita in termini di valore di 42 miliardi di euro;
- uno scenario più pessimistico che prevede una perdita di volumi di traffico movimentati tra il 33 e il 35%, che corrispondono a circa 63 miliardi di euro.

Ha continuato facendo presente che i minori movimenti portuali di merci e passeggeri si riflettano in minori entrate per le autorità di sistema portuale, in termini di minori tasse portuali e di ancoraggio e di minori diritti di porto.

Quindi ha illustrato la stima dei fabbisogni elaborata da Assoporti, a fronte delle misure previste dall'articolo 199 del DL Rilancio. In particolare, dalle loro stime emerge che un possibile calo dei volumi movimentati tra il 10 e il 20%, quindi uno scenario ultra ottimistico, determinerebbe minori introiti per circa 70 milioni di euro e minori diritti di porto per circa 25 milioni di euro. Includendo le minori entrate per la riduzione dei canoni concessori, norma prevista dall'art. 199 del DL Rilancio, ci sarebbe una ulteriore perdita di 70 milioni di euro nei bilanci delle autorità portuali. A questi andrebbero aggiunte le maggiori uscite per i contributi, di cui agli articoli 17, cioè alle compagnie portuali, prudenzialmente stimati in circa 9 milioni di euro. Si prospetta quindi al 31 dicembre 2020 un disavanzo complessivo di gestione per il sistema delle autorità portuali italiane pari a circa 230 milioni di euro, in parte recuperati mediante l'utilizzo degli avanzi di amministrazione disponibili (circa 160 milioni di euro). Quindi c'è **l'esigenza di un intervento**

compensativo di circa 70 milioni di euro, per garantire la possibilità di attuare le misure previste dall'articolo 199 senza incidere sull'equilibrio di bilancio delle autorità di sistema portuale.

Inoltre ha detto che per Assoporti parte del fondo di cui all'articolo 18 bis della Legge 84/94, cioè il fondo alimentato su base annua in misura pari al 1% dell'imposta sul valore aggiunto dovuta all'importazione delle merci e destinato alla realizzazione delle opere previste dai piani regolatori portuali per il potenziamento della rete infrastrutturale, potrebbe eventualmente essere ripartito con finalità perequative a copertura dei mancati introiti delle autorità di sistema derivanti dalla flessione dei movimenti dei passeggeri.

Infine ha detto che Assoporti è dell'avviso che i benefici previsti al comma 1 della lettera b) dell'articolo 199 del DL Rilancio per le imprese di cui all' articolo 17 per la fornitura di lavoro temporaneo, potrebbero essere estesi alle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16. Si tratta di lavoratori che svolgono operazioni portuali secondo un diverso regime alternativo ma sostanzialmente fanno lo stesso lavoro delle compagnie portuali.

Per gli ulteriori interventi segnalati dall'Associazione ha rinviato alle memorie depositate.

Il dott. Sisto, Direttore Generale di Confitarma ha affermato che il settore non si è mai fermato durante l'emergenza assicurando l'approvvigionamento di beni e servizi ma questo non significa non aver sofferto.

Ciò posto, **ha dichiarato che nel DL Rilancio il comparto marittimo è assente e non considerato** nonostante le richieste effettuate da Confitarma a sostegno del settore come il fondo SOLIMARE – intervento accolto in parte-; hanno chiesto infine di abolire l'addizionale 0,5 sulla NASPI, intervento non accettato, oltre che gli sgravi per il personale di terra e per marittimi del primo registro nonché l'abbattimento dei costi portuali.

Ha chiesto **due interventi prioritari e urgenti**:

- il primo riguarda Costa crociere chiedendo una modifica alla legge n. 30/1998 per permetterebbe alle navi da crociera con bandiera italiana di riprendere i servizi solo sui porti nazionali per un periodo di 3-4 mesi, utilizzando i benefici fiscali e contributivi dell'iscrizione al registro internazionale, **emendamento a costo zero** al decreto Rilancio;
- il secondo intervento è volto a prevedere un fondo per garantire un ristoro, almeno parziale, delle perdite di fatturato alle navi iscritte nel Registro ordinario, che non godono di agevolazioni, con una copertura di 32 milioni.

Si tratta, a suo avviso, di due emendamenti temporanei ma necessari per far fronte all'emergenza in atto, riservando ogni più ampio confronto sulla governance del sistema marittimo.

L'on. Paita (IV) ha affermato che questo settore è quello che tra tutti ha avuto meno risorse in questo decreto, ringraziando gli auditi per le sollecitazioni e le proposte alcune delle quali tradotte già in emendamenti, come il problema dell'avanzo di bilancio per le autorità portuali e della necessità di avere ulteriori finanziamenti.

L'on. Ficara (M5S) ha affermato che la maggioranza ha presentato tutta una serie di emendamenti che possono intervenire al fine di risolvere alcune problematiche evidenziate. Ha chiesto se il possibile sostegno ai lavoratori e alle imprese portuali va cumulato con l'IMA.

L'on. Gariglio (PD) ha ripreso alcune considerazioni del dottor Sisto affermando che il legislatore è in grossa difficoltà avendo nel settore armatoriale due associazioni che hanno espresso due posizioni molto diverse e che ha provato a fare sintesi tra le due posizioni per provare a risolvere le diverse questioni. Rispetto invece al dottor Aldo Rossi è stupito dalle affermazioni perché da un documento di Assoporti, l'avanzo di amministrazione disponibile consuntivo 2019 ammontava a 689 milioni, in particolare i dati erano 98 milioni per quanto riguarda l'avanzo 2019 e 745 per quanto riguarda i pregressi. In secondo luogo, ha chiesto come fa a dire che lavoratori articolo 16 sono 400 quando a noi risultano una stima di 18 mila lavoratori ex art. 16.

L'on. Mulè (FI) ha affermato che alla luce delle considerazioni emerse ha garantito che sul tema del cabotaggio dovrà esserci una convergenza per un minimo di linfa ad un settore che viceversa è in ginocchio.

Il dottor Rossi, presidente di Assoport, ha detto che i 400 lavoratori a cui si riferiva sono quelli stimati per quelle imprese che perderanno più del 20% del fatturato e si riferisce soprattutto al porto di Livorno. Sul cumulo con l'IMA, ha precisato che l'IMA va al lavoratore mentre l'intervento di due milioni previsto dall'art. 199, va alla compagnia portuale. Ha affermato che il costo di un lavoratore per una compagnia portuale è intorno ai 130 €150 che comprende la retribuzione ma anche tutti i costi accessori, quindi la retribuzione è coperta dall'IMA, circa 46 euro a lavoratore [...]

Il Presidente della Commissione ha interrotto la replica essendoci la seduta dell'Aula. Pertanto ha chiesto agli auditi di far pervenire per iscritto le risposte.

Sintesi a cura delle dott.ssa L. Cavalli e S. Schettino