



Proposte Confetra

DDL di Bilancio 2022

A.S. 2448

19 novembre 2021

1. MISURE A SOSTEGNO DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO E DEGLI OPERATORI LOGISTICI

PROPOSTA NORMATIVA

1. In considerazione dei gravi effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori e agli operatori della logistica non si applica per l'anno 2022, nel limite di spesa massima di cui al comma 2, l'obbligo di contribuzione nei confronti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

2. Gli oneri derivanti dal presente articolo ammontano a 2,8 milioni di euro per l'anno 2022.

ILLUSTRAZIONE

La proposta è volta a sostenere il settore del trasporto colpito dall'emergenza sanitaria legata alla diffusione del virus Covid-19 prevedendo per le imprese di autotrasporto merci in conto terzi e per gli operatori logistici l'esonero dall'obbligo di contribuzione all'ART per l'anno 2022 nel limite di spesa massima di 2,8 milioni di euro.

2. BONUS CONTRIBUTIVO PER LE AZIENDE DI LOGISTICA, SPEDIZIONE E TRASPORTO

PROPOSTA NORMATIVA

Alle imprese del Settore logistica, spedizione, trasporto che, pur colpiti dall'emergenza Coronavirus, mantengono fino al 31 dicembre 2022 almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza alla data dell'1 febbraio 2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo indeterminato ed esclusi gli apprendisti, è riconosciuto per lo stesso periodo di cui sopra l'esonero dal versamento del 40 per cento dei contributi previdenziali per la copertura IVS a carico degli stessi. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.

ILLUSTRAZIONE

La logistica è il Settore *labour intensive* per eccellenza ed il costo del lavoro è l'elemento incompressibile di maggior impatto sui bilanci aziendali. Una riduzione di tale costo consentirebbe alle imprese anzitutto di sopravvivere e auspicabilmente di destinare almeno parte di tali risparmi agli investimenti, in particolare quelli in innovazione tecnologica. Il perdurare dell'emergenza Covid-19 rende non più rinviabile tale misura. Si chiede pertanto di prevedere sgravi contributivi per le imprese che post emergenza mantengono sostanzialmente inalterati i livelli occupazionali precedenti. Abbattere del 40% il costo del lavoro necessita di copertura stimabile tra i 6 e i 7 miliardi di euro considerando una platea di beneficiari di circa 90 mila imprese, circa 900 mila dipendenti e una retribuzione annua media (RAL) di 30 mila euro.

3. LIBERTÀ CONTRATTUALE PER LE IMPRESE OPERANTI NEI SETTORI LIBERALIZZATI

PROPOSTA NORMATIVA

Ai fini del rilascio di autorizzazioni, di concessioni, di licenze o comunque di certificazioni di idoneità ad operare in ambito ferroviario, portuale, aeroportuale o postale, la finalità di armonizzare i trattamenti economici e normativi dei dipendenti delle imprese per evitare distorsioni della concorrenza è soddisfatta con l'applicazione da parte delle stesse imprese di contratti collettivi nazionali stipulati da associazioni di categoria e organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

ILLUSTRAZIONE

Si rinnova la richiesta di introdurre una disposizione – che non ha oneri a carico dello Stato – in base alla quale il rilascio di autorizzazioni, concessioni, licenze o comunque di certificazioni di idoneità ad operare in ambito ferroviario, portuale, aeroportuale e postale non può essere subordinato all'applicazione di un contratto unico di riferimento, bensì all'applicazione dei contratti collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni imprenditoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale. La disposizione serve a garantire che non ci siano barriere di accesso nei settori liberalizzati, quali l'imposizione dei contratti collettivi degli incumbent.

4. SEMPLIFICAZIONI PER LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO DI MINORE DIMENSIONE

PROPOSTA NORMATIVA

Le imprese di trasporto di merci su strada che intendono esercitare la professione solo con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, per accedere al mercato del trasporto di merci per conto di terzi, devono essere in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione e iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, e sono tenute a dimostrare di aver acquisito, per cessione di azienda, altra impresa di autotrasporto, o l'intero parco veicolare, purchè composto di veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, da altra impresa che cessa l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, oppure di aver acquisito e immatricolato almeno un veicolo adibito al trasporto di cose di categoria non inferiore a Euro 5.

ILLUSTRAZIONE

A livello comunitario non esistono regole che disciplinano l'accesso al mercato delle imprese di autotrasporto di merci in conto di terzi. Un'impresa di uno Stato membro dell'Unione Europea per poter esercitare liberamente la propria attività deve rispettare solo le regole dell'accesso alla professione così come previste dai Regolamenti Comunitari n. 1071 e 1072 del 2009 e così come recepite nei singoli Stati.

Diversamente in Italia un'impresa di autotrasporto di merci in conto di terzi oltre a dover osservare le regole per l'accesso alla professione deve rispettare anche quelle sull'accesso al mercato.

Pertanto le modifiche normative proposte sono tese a cercare di diminuire il divario competitivo con gli altri Stati, nell'ottica di semplificare le regole sull'accesso al mercato nel settore dell'autotrasporto.

La concorrenza con gli altri Stati, soprattutto quelli neo comunitari, uno scenario economico sempre più globale, il protrarsi della situazione economica non favorevole per le imprese del settore inducono ad adottare tali modifiche con carattere di urgenza.

5. FONDI DI FORMAZIONE INTERPROFESSIONALI

PROPOSTA NORMATIVA

All'articolo 80, al comma 1, apportare le seguenti modifiche:

- a) le parole: "articoli 11, 21, comma 1, lettere a), b) e c), e 30 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148," sono sostituite dalle seguenti: "articoli 11, 21, comma 1, e 30 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148,";*
- b) la parola: "annualmente" è soppressa;*
- c) le parole: "previo monitoraggio da parte dei Fondi stessi dell'andamento del costo dei programmi formativi realizzati in favore dei soggetti di cui al presente comma." sono sostituite dalle seguenti: "nei limiti delle rispettive quote. Il versamento disposto dall'articolo 1, comma 722 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, di complessivi 120 milioni di euro, è redistribuito per l'annualità 2022 secondo il medesimo criterio utilizzato ai fini del suddetto versamento. Per l'annualità 2023, la redistribuzione del versamento terrà conto dell'effettiva spesa in favore dei soggetti di cui al presente comma, previo monitoraggio da parte dei Fondi sull'andamento riferito al 2022.".*

ILLUSTRAZIONE

La disposizione, così come formulata nel testo da emendare, non chiarisce quale sia il criterio di ripartizione delle risorse a rimborso fra i singoli Fondi interprofessionali, tra i quali rientra il Fondo Forte costituito da Confcommercio, Confetra e CGIL, CISL e UIL. Si ritiene fondamentale, per assicurare ai fondi piena operatività e rispetto delle disposizioni dell'Anpal, che non consentono ai fondi di impegnare per gli avvisi pubblici somme che non siano già nella loro disponibilità, che per l'anno 2022 i criteri di ripartizione siano i medesimi con i quali vengono attualmente effettuati i versamenti da parte di ciascun fondo interprofessionale. Per il 2023, invece, la ripartizione potrà avvenire in base all'effettiva spesa per percorsi di cui al comma 1, previo monitoraggio da parte dei fondi stessi. Se così non fosse i fondi si troverebbero costretti a sottrarre risorse alla loro consueta programmazione, con evidenti ripercussioni negative sulla possibilità per le aziende iscritte di effettuare formazione per i propri dipendenti.

6. TRASPORTO AEREO – AMMORTIZZATORI SOCIALI

PROPOSTA NORMATIVA

Per il periodo dall'1 gennaio al 31 dicembre 2022 le aziende appartenenti al comparto del Trasporto Aereo (imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale e alle società da queste derivate, nonché alle imprese del sistema aeroportuale) possono ricorrere allo strumento della Cassa Integrazione Guadagni in deroga per emergenza da Covid-19 di cui al D.L. n. 18/2020 convertito con modificazioni dalla L. n. 27/2020, senza previsione di contributo addizionale e intervento del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

Ai datori di lavoro che presentano domanda di integrazione salariale ai sensi del precedente comma resta precluso l'avvio delle procedure di cui agli articoli 4, 5 e 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, per la durata della fruizione del trattamento di integrazione salariale. Ai medesimi soggetti resta, altresì, preclusa nel medesimo periodo, indipendentemente dal numero dei dipendenti, la facoltà di recedere dal contratto per giustificato motivo oggettivo ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 luglio 1966, n. 604, e restano altresì sospese le procedure in corso di cui all'articolo 7 della medesima legge. Le predette sospensioni e le preclusioni non si applicano per le ipotesi previste dall'art. 11 comma 8 del DL 146/2021.

In subordine, all'art. 55 inserire la seguente modifica:

all'art 5 del D.lgs. n. 148/2015 dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: i datori di lavoro privati che nell'anno 2022 sospendono o riducono l'attività lavorativa per eventi riconducibili all'emergenza epidemiologica da COVID-19 con intervento straordinario di integrazione salariale ai sensi dell'art. 22 comma 1 sono esonerati dal contributo addizionale di cui al precedente comma 1.

ILLUSTRAZIONE

Il settore del Trasporto Aereo è stato uno dei settori più colpiti dall'emergenza sanitaria legata alla diffusione del virus Covid-19, che ha determinato una fortissima contrazione del traffico aereo e conseguentemente di tutte le attività ad esso legate, quali quelle dei servizi di assistenza a terra in ambito aeroportuale. Contrazione che è tutt'ora in essere, considerando che i volumi di attività del comparto handling si attestano a livello ben al di sotto di quelli pre covid. A tale situazione si è aggiunta inoltre la dismissione delle attività di Alitalia che ha cessato lo scorso 15 ottobre e che solo per una piccola parte sono state riprese dalla nascente compagnia Ita. Al fine di scongiurare prevedibili ricadute sotto il profilo occupazionale, le imprese del settore necessitano della copertura, almeno per l'anno 2022, di un ammortizzatore sociale in deroga rispetto a quelli ordinari di cui al D.lgs. n. 148/2015, in continuità con quanto previsto nell'anno 2021 per altri comparti fortemente colpiti dalla crisi derivante dall'emergenza pandemica, che consenta alle imprese del settore aeroportuale di disporre di uno strumento non oneroso che non impatti sui limiti di durata della cigs di cui all'art. 4 del D.lgs n. 148/2015.

7. DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO PORTUALE

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo il comma....., aggiungere i seguenti:

...«A decorrere dall'anno 2022 le Autorità di sistema portuale destinano, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, una quota pari all'uno per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse di imbarco e sbarco delle merci di cui all'articolo 13, comma 1, lettera c) della legge 28 gennaio 1994, n.84, per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori portuali appartenenti alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18 della medesima legge ovvero ai terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone titolari di concessioni ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione, che applichino il Contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti..».

...« Le risorse economiche di cui al comma, comunque non eccedenti ad analoghe disposizioni previste nella legge 28 gennaio 1994, n.84, sono trasferite annualmente ad un fondo nazionale all'uopo costituito.».

...«Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto direttoriale della competente direzione generale, sentite le parti stipulanti il Contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, indica i criteri generali per l'attuazione delle misure di cui ai commi.... e ».

ILLUSTRAZIONE

Tale proposta normativa si rende necessaria poiché i lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16 e 18 l.n.84/94 hanno esigenze analoghe rispetto a quelle garantite dall'art.17, comma 15 bis l.n.84/94 in relazione ai lavoratori dei soggetti somministratori ex art. 17 della medesima legge.

Le parti stipulanti il sopraccitato CCNL hanno avviato un percorso di confronto e analisi volto a approfondire gli aspetti tecnico giuridici funzionali alla eventuale costituzione di un fondo di accompagnamento all'esodo, ovviamente partecipato attraverso una contribuzione delle aziende già determinata, per i sopraccitati lavoratori.

La proposta di emendamento, condivisa dalle parti sociali stipulanti il CCNL Lavoratori dei porti, anche attraverso ripetute pattuizioni formali, intende pertanto avviare un percorso atto a armonizzare suddetta condizione, senza oneri aggiuntivi per l'amministrazione pubblica.

Si tenga tra l'altro conto che la crescita continua del fenomeno della totale o parziale inabilità al tipico lavoro portuale che non è ancora inspiegabilmente ricompreso tra le categorie di lavori gravosi o usuranti, nonché l'innervamento di nuove tecnologie e di processi di automazione nei cicli operativi inducono ad adottare misure, di riqualificazione laddove è possibile e di incentivazione nel prepensionamento dei lavoratori appartenenti al settore delle operazioni portuali.

Tale proposta è senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

8. DISPOSIZIONI IN TEMA DI IMPONIBILITÀ IVA DELLE SOSTE IN PORTO

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo il comma....., aggiungere il seguente:

....« All'articolo 9, comma 5 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, dopo la parola «deposito, » è inserita la parola «sosta, » .».

ILLUSTRAZIONE

La presente norma adegua la normativa all'interpretazione giurisprudenziale. L'articolo 9, comma 5 del D.P.R. 633/1972 (il c.d. Decreto iva) prevede il trattamento di non imponibilità ad IVA per i «servizi prestati nei porti, autoporti, aeroporti e scali di confine che riflettono direttamente il funzionamento e la manutenzione degli impianti ovvero il movimento dei beni e dei mezzi di trasporto».

L'articolo 3 comma 13 del d.l. 90/1990, ha ampliato il novero dei servizi portuali soggetti al regime di imponibilità dell'iva, ricomprendendo i servizi relativi al movimento di persone e di assistenza ai mezzi di trasporto, nonché i servizi di movimentazione di beni.

La giurisprudenza di legittimità ha qualificato l'art. 3 comma 13 del d.l. 90/1990 norma di interpretazione autentica dell'art. 9 n) 5 del DPR n. 633/1972 (Cass. Civ, sez. trib., n. 31770/2019).

Alla stregua della normativa di cui sopra, non vi è ragione di escludere la non imponibilità dell'iva alle attività di carico, scarico, trasbordo, manutenzione stivaggio, disstivaggio, pesatura, misurazione controllo, refrigerazione, magazzinaggio deposito, custodia e simili delle merci, in quanto servizi indispensabili per la movimentazione delle merci all'interno dei porti.

Per le ragioni di cui sopra la c.d. "sosta", svolta in aree ex art. 18 della legge 84/94, viene esplicitamente indicata tra le fattispecie rientranti nell'ambito di applicazione dell'art. 9, primo comma, n) 5 del D.P.R. 633/1972.

9. DISPOSIZIONI DI UTILIZZO RESIDUO FONDO TERMINAL PASSEGGERI

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo il comma....., aggiungere il seguente:

....«All'articolo 1, comma 666, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, le parole «per l'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti «per gli anni 2021 e 2022» e le parole «nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020» sono sostituite dalle seguenti «nei periodi dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e dal 1 gennaio 2021 al 31 dicembre 2021».

ILLUSTRAZIONE

Tale proposta normativa non comporta nuove o maggiori spese per l'amministrazione, limitandosi a prevedere che le eventuali risorse residue del fondo di cui all'art.1, comma 666 della legge 178/2020, possano essere utilizzate, nell'anno 2022, per una finalità analoga a quella prevista e, comunque, nel limite dello stanziamento complessivo di 20 milioni di euro.

Tale proposta è senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

10. PROPOSTA RIEQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO CONCESSIONI PORTUALI

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo il comma....., aggiungere il seguente:

....«Le Autorità di sistema portuale dispongono, compatibilmente con il diritto dell'Unione europea, e ove ne ricorrano le condizioni, una modifica dei rapporti concessori in essere, ai sensi dell'articolo 36 codice della navigazione e degli articoli 6 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di tenere conto degli effetti derivanti dagli eventi imprevedibili, nonché dalla necessità di eseguire investimenti infrastrutturali aggiuntivi, non previsti dalla concessione iniziale, che sono necessari per l'esercizio dell'infrastruttura, nel computo dell'equilibrio economico-finanziario delle concessioni originarie, previa eventuale notifica ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Le misure di riequilibrio, che hanno ad oggetto la durata della concessione e la misura del canone, sono formalizzate con atto sostitutivo stipulato ai sensi dell'articolo 18, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Gli investimenti eseguiti dai concessionari su beni che formano oggetto della concessione, soggetti ad incameramento al termine della medesima, sono interamente computati ai fini dell'equilibrio economico-finanziario di cui al comma 1, tanto rispetto alla misura dei canoni quanto rispetto alla durata della concessione.».

ILLUSTRAZIONE

Come noto, l'articolo 36 del codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327) disciplina le concessioni demaniali marittime anche insistenti nell'ambito portuale disciplinato dalla legge n. 84/1994.

Inoltre, gli articoli 16 e 18 della legge portuale (legge 28 gennaio 1994, n. 1994) disciplinano, rispettivamente, le autorizzazioni ad erogare operazioni portuali, nonché il rilascio di concessioni di aree e banchine per lo svolgimento di operazioni portuali. Queste ultime costituiscono, quindi, una fattispecie rientrante anche di cui all'art. 36 cod. nav.

Inoltre la legge n. 84/1994, all'art. 6, disciplina l'affidamento del servizio di gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri, svolti, anch'essi, in regime di concessione.

Con tale proposta normativa, considerata anche l'instabilità del mercato, si intende dare esplicita attuazione all'art. 56 TFUE in materia portuale consentendo la modifica dei rapporti concessori in essere, anche in termini di durata, al fine di tenere conto degli eventi imprevedibili e dei lavori supplementari necessari, nei soli casi consentiti dal diritto dell'Unione europea al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario delle concessioni medesime pari all'equilibrio previsto dalla concessione originaria. Tale proposta è senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

11. DISPOSIZIONI IN TEMA DI INVESTIMENTI PORTUALI GREEN NEW DEAL

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo il comma....., aggiungere il seguente:

....« Gli investimenti eseguiti dai concessionari di cui all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84 e da quelli esercenti stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri che contribuiscono a conseguire uno degli obiettivi di cui alla Comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640 final (c.d. "Nuovo green deal europeo"), sono dichiarati dal concessionario con autocertificazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, all'Autorità di sistema portuale, la quale ne sconta il 50% dell'ammontare dal canone demaniale proporzionalmente agli anni di durata residua della concessione stessa.».

ILLUSTRAZIONE

In ragione dell'applicazione del diritto dell'Unione europea e, in particolare, della coerenza tra art. 56 TFUE, art. 107 TFUE alla luce della Comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640 final, c.d. "Nuovo green deal europeo", al fine di valorizzare i beni demaniali presenti nei porti e adeguare il livello di servizio ai migliori standard europei in termini di innovazione, digitalizzazione, sostenibilità e transizione energetica, è previsto un sistema incentivante rispetto agli investimenti che contribuiscono a conseguire gli obiettivi ivi previsti.

A tal fine il concessionario effettua un'autocertificazione all'Autorità di sistema portuale di avvenuta realizzazione degli investimenti.

Una volta ricevuta l'autocertificazione l'Autorità di sistema portuale, riduce proporzionalmente il canone concessorio per il 50% dell'ammontare degli investimenti.

12. DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CONTRIBUZIONE ALL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo il comma....., aggiungere il seguente:

....«A seguito del trasferimento delle funzioni di regolazione all'Autorità di regolazione dei trasporti e al fine di evitare una doppia imposizione, in applicazione degli articoli 56 e 107 del Trattato sul funzionamento europeo, il contributo di funzionamento di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, è scontato dal canone di concessione dovuto alle Autorità di sistema portuale da parte dei soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n.84 e dei concessionari ai sensi degli articoli 6 e 18 della medesima legge.».

ILLUSTRAZIONE

La presente norma ha la finalità di adeguare l'ordinamento nazionale all'ordinamento dell'Unione europea in materia di mercato interno e concorrenza. In particolare, se la legge n. 84/1994 assegnava alle Autorità portuali, oggi Autorità di Sistema portuale, la funzione di regolazione, il d.l. n. 201/2011 ha, invece, previsto che la regolazione dei servizi portuali sia di competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Al fine di consentire alle Autorità portuali di esercitare le proprie funzioni gli operatori ex art. 16 e 18 della legge n. 84/1994, sono soggetti al pagamento del canone autorizzativo e/o demaniale.

In ragione del trasferimento delle suddette competenze per via legislativa, è stato introdotto un contributo aggiuntivo fino all'1 per mille del fatturato dei soggetti destinatari delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

In ragione dell'applicazione del principio di proporzionalità di cui all'art. 56 del TFUE e del divieto di aiuti di stato di cui all'art. 107 TFUE, il canone demaniale deve essere, proporzionalmente ridotto dell'importo del contributo versato all'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011.