

Illustre Presidente e Onorevoli Senatori e Deputati delle Commissioni Bilancio di Senato e Camera, Vi ringraziamo innanzitutto per averci invitato a presentare una breve memoria ed eventuali proposte in ordine al complesso articolato del Disegno di Legge di Bilancio dello Stato 2020 e Bilancio Pluriennale triennio 2020-2022, AS1586.

Apprezziamo naturalmente lo sforzo compiuto per la sterilizzazione delle clausole di salvaguardia; riteniamo altresì positivi l'intendimento di ridurre il cuneo fiscale sul lavoro e le misure di sostegno alle imprese quali ad esempio: industria 4.0 (da estendersi compiutamente alla logistica), incentivi ristrutturazioni ed efficienza energetica e credito di imposta Sud.

Tuttavia ci pare manchi nella manovra complessiva una visione di politica economica coerente con gli obiettivi auspicati dalle imprese produttive e di servizio.

Occorre con incisività promuovere e favorire gli investimenti pubblici (soprattutto nelle infrastrutture) e privati, puntando su una tassazione premiale ed una finanza a sostegno delle imprese.

Inoltre, come suggerito in altre occasioni, ribadiamo che se si vuole dare un nuovo impulso al sistema economico del nostro paese, occorre attivare un vero processo di semplificazione e chiarezza normativa, accompagnato da una incisiva sburocratizzazione, nonché alleggerire per quanto possibile gli adempimenti a carico delle imprese.

Purtroppo, nonostante la bontà di singoli provvedimenti e misure passati e presenti nel DDL in oggetto, l'Italia sconta ancora una svariata serie di nodi irrisolti, che si traducono in freni alla competitività, tra questi le eccessive burocrazia e normazione.

Il comparto della logistica, talora trascurato e sottovalutato erroneamente, ed in particolare gli operatori interessati alle attività portuali, a partire dai terminalisti e dalle imprese per operazioni portuali che Assiterminal rappresenta, sono pronti, pur in presenza di fattori di incertezza, a continuare a fornire il proprio contributo per lo sviluppo e la competitività dell'economia portuale nell'interesse generale del paese.

Ci permettiamo, pertanto, proporre alcune proposte di emendamenti rispettivamente a disposizioni di articoli del testo del DDL ed alcune proposte da inserire in aggiunta alle norme presenti nel medesimo.

Queste nostre proposte, corredate da motivazioni, **non comportano nuovi oneri per lo Stato**. Con l'auspicio di recepimento delle nostre molto contenute istanze, siamo a disposizione per eventuali chiarimenti. Ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.

Luca Becce
(Presidente)



All.: n. 9

Proposta

Aggiungere al 2° c. dell'art. 22 del d.d.l. dopo le parole "beni materiali strumentali nuovi" le seguenti: "compreso macchine operatrici e apparecchiature di sollevamento e movimentazione"

Motivazione

L'aggiunta proposta intende chiarire che l'incentivo fiscale ivi previsto spetti anche nell'ipotesi di investimenti in beni strumentali nuovi quali possono essere anche macchine e apparecchiature sopraindicate di nuova tipologia, necessarie alla competitività delle imprese industriali e soprattutto per le aziende di logistica.

Proposta

Aggiungere alla fine del comma 44 dell'art. 95 (unificazione IMU-TASI) del DDL il seguente periodo:

“Restano ferme altresì le disposizioni recate dai commi dal 578 al 581 dell'art. 1 della Legge 205 del 27.12.2017”.

Motivazione

Considerato il corposo ed in parte innovativo contenuto dell'art. 95 del DDL appare necessario o opportuno, onde evitare eventuali difformi interpretazioni, precisare che restino ferme le disposizioni di cui ai commi da 578 a 581 della c.d. legge finanziaria 2018, concernenti l'accatastamento dei beni demaniali marittimo-portuali ivi previsti.

Proposta di norma interpretativa

All'art. 95 del d.d.l. aggiungere il seguente comma 45bis:

“Riveste valore di interpretazione autentica la norma di cui al comma 578 art. 1, della L. 27.12.2017 nr. 205 riguardante banchine, aree e depositi del porto adibiti alle operazioni e servizi portuali nonché al servizio prestato ai passeggeri compreso i crocieristi.”

Motivazione

L'emendamento in questione intende confermare, in coerenza con la precedente normativa di settore (articolo 2, comma 40, del d.l. n. 262 del 2006, convertito, con modificazioni, nella legge n. 286 del 2006 e relativi lavori preparatori), nonché con la risoluzione 3/DF del MEF del 10 agosto 2009, la portata meramente interpretativa del comma 578 dell'art. 1 della legge n. 205/2017 (legge di bilancio per il 2018), in quanto le banchine, le aree e i depositi siti nei porti ivi presi in considerazione, aventi le determinate caratteristiche oggettive richiamate, già dovevano essere considerate quali stazioni di trasporto marittimo, pertanto accatastate in categoria E/1, non potendo essere considerati classificabili in tale categoria le attività a fini diversi e non strumentali al servizio di trasporto (es. negozi, uffici, banche, ristoranti, ecc.). La norma chiarisce altresì che l'ambito innovativo di cui ai medesimi commi 578-581 dell'art. 1 della legge n. 205/2017 è ristretto alle procedure di accatastamento di banchine e aree in precedenza non accatastate.

Proposta

Alla lettera n) del c. 3 dell'art. 8 della L. 84/94 e s.m.i. cancellare le parole da “nonché nel rispetto” sino a fine periodo.

Motivazione

L'aggiunta, adottata inaspettatamente, alla lettera n) c. 3. Art. 8 L. 84/94, di riferimento generico a delibere ART ha generato e sta generando, soprattutto per effetto di improprie iniziative di questa Autorità, un conflitto e/o una negativa sovrapposizione di competenze rispettivamente con il Ministero dei Trasporti e le Autorità di Sistema Portuale, comportando riverberi anche nei confronti degli operatori portuali in materia di criteri e modalità per il rilascio di autorizzazioni e concessioni ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della L. 84/94. Infatti la materia è già ampiamente regolata e non abbisogna di nessuna deliberazione aggiuntiva di ART. L'emendamento quindi si pone in termini di chiarezza di normazione ed intende evitare conflitti di competenze.

Proposte di modifiche all'art. 37 comma 2 del decreto legge n. 201/2011

(convertito con modificazioni dalla L. 214/2011)

1. All'art. 37 comma 2 del decreto legge n. 201/2011 dopo la parola "competente" sono inserite le seguenti parole "in materia di regolazione".
2. All'art. 37 comma 2 del decreto legge n. 201/2011 dopo la parola "infrastrutture" sono inserite le seguenti parole "che siano soggetti ad oneri di servizio pubblico e la cui tariffa sia determinata dall'Autorità con corrispondente compensazione in applicazione dell'art. 106 TFUE".
3. All'art. 37 comma 2 lett. a) del decreto legge n. 201/2011 dopo la parola "infrastrutture" sono inserite le seguenti parole ", soggette a proprie competenze di regolazione in base alla legge,".

Breve relazione e motivazioni

I primi due emendamenti hanno natura di interpretazione autentica e ricognitiva della natura dell'Autorità di Regolazione Trasporti e delle sue competenze che vanno ricondotte esclusivamente alla materia della regolazione dei servizi di pubblica utilità, in quanto inserita chiaramente tra le Autorità indipendenti di cui alla legge n. 481/1995.

La prima proposta ha la finalità di specificare, ancora una volta, che le competenze dell'Autorità sono esclusivamente di Regolazione, ossia le uniche proprie di un'Autorità indipendente, con ciò escludendo ogni altra funzione amministrativa di carattere di indirizzo, controllo e disciplina. Questa specificazione consente di prevenire il rischio di violazione dell'ordinamento dell'Unione europea, in quanto l'esercizio di altre competenze diverse dalla regolazione implica la sistematica violazione del principio di proporzionalità e di separazione di cui agli art. 56, 102 e 106 del TFUE.

La seconda proposta è attuativa della prima poichè specifica la nozione di regolazione come prevista dall'ordinamento dell'Unione europea. Quest'ultimo, infatti, consente l'intervento regolatorio solo per i servizi di interesse economico generale di cui all'art. 106 TFUE in cui vi sia l'imposizione di oneri di servizio pubblico, una tariffa che copre i relativi costi per farvi fronte ed una compensazione (anche in termini di rendimento finanziario) per gli operatori.

La terza proposta è utile per rendere l'impianto normativo coerente con le prime due modifiche. Specificando, ancora una volta, che l'ambito di competenza dell'Autorità è ricondotto alla materia della Regolazione si riduce il rischio di over-regulation, sia in termini soggettivi (ossia verso soggetti che agiscono nel libero mercato) sia in termini oggettivi (cioè verso trasporti e infrastrutture su cui non gravano oneri di servizio pubblico).

Le proposte di modifica, così come congegnate, chiariscono definitivamente il ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti rispetto alle competenze che deve assumere evitando il perdurare di dannosi contenziosi con gli operatori nonché inutili conflitti con altre Amministrazioni pubbliche.

Proposta di modifica all' art. 37 c. 6 lett. b) del D.L. 201/2011

(convertito con modificazioni dalla L. 214/2011 e s.m.i.)

All'art. 37 c. 6 lettera b) del D.L. 201/2011 sostituire le parole "contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto" con le parole: "contributo versato dai gestori dei servizi di pubblica utilità in materia di trasporto che siano destinatari delle misure di regolazione dell'Autorità".

Motivazione

Attraverso tale modifica si specifica ulteriormente, in coerenza con il c. 2 dello stesso art. 37, che l'ambito di intervento dell'Autorità è necessariamente riferito alla regolazione dei servizi di pubblica utilità o di interesse generale, senza che la medesima autorità possa pretendere contributi di funzionamento da soggetti che non beneficiano della protezione dal mercato di cui la regolazione si deve far carico in entrambi i sensi (utenti e imprese).

Proposta

All'art. 17 L. 84/94 e s.m.i. aggiungere il seguente comma 15ter:

“L'autorità di sistema portuale può altresì destinare una parte delle entrate proprie derivanti dal 15% delle tasse a carico delle merci imbarcate/sbarcate, senza ulteriori oneri a carico dello Stato, per il finanziamento di misure di incentivazione al pensionamento anticipato dei dipendenti delle imprese di cui agli artt. 16 e 18 adibiti alle operazioni portuali. Le sopraindicate risorse potranno essere trasferite annualmente ad un apposito fondo nazionale qualora lo stesso fosse costituito”.

Motivazione

L'attuale testo del c.15 bis dell'art. 17 L. 84/94, introdotto con la L. n. 205 del 27/12/2017, ha generato una discriminazione sociale (stigmatizzata anche dalle parti stipulanti il CCNL Lav. Porti) tra lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17, 18 della citata legge addetti alla stessa attività, cioè esecuzione di operazioni e servizi portuali.

Purtroppo il comma in argomento riconosce solo per lavoratori appartenenti ai soggetti di cui all'art. 17 la possibilità di beneficiare di misure di incentivazione al pensionamento anticipato previo utilizzo di risorse finanziarie provenienti dalle AdSP.

La proposta di emendamento intende pertanto superare la suddetta ingiustificata discriminazione, senza oneri per lo Stato e/o aggiuntivi pubblici.

Si tenga infatti conto che la crescita continua del fenomeno della totale o parziale inabilità al tipico lavoro portuale, nonché l'innervamento di processi di automazione nei cicli operativi inducono ad adottare misure di incentivazione nel prepensionamento dei lavoratori appartenenti al settore delle operazioni portuali.

Proposta

Alla fine del secondo periodo del 2 comma dell'art 5 della Legge 12/3/1999 n. 68 e s.m.i. aggiungere le seguenti parole: "nonché i datori di lavoro delle imprese di cui agli artt. 16, 17, 18 della L. 84/94 per quanto concerne i propri dipendenti addetti alle operazioni e servizi portuali".

Motivazione

Con il presente emendamento si intende applicare ai datori di lavoro delle imprese portuali le disposizioni esonerative previste al c. 2 dell'art. 5 della L. n. 68/99 dando con ciò attuazione all'ordine del giorno, AC4768A/R Onorevoli Monchiero e Oliaro accettato dal Governo il 21/12/2017. Infatti i lavoratori addetti specificamente alle operazioni portuali di carico e scarico appartenenti alle imprese portuali debitamente autorizzate svolgono un'attività gravosa, per la quale i rispettivi datori di lavoro pagano alti tassi all'INAIL; inoltre per lo svolgimento di questa attività è necessaria la piena e completa idoneità fisica e psichica e non sono assolutamente impiegabili persone disabili; la suddetta attività per gravosità e rischiosità è simile a quella svolta da lavoratori adibiti a lavorazioni e servizi già esclusi dall'obbligo di assunzione di disabili, in base all'art. 5 della L. n. 68/99.

Proposta

Sostituire il comma 12 dell'art 193 del Decr. Leg.vo 152/2006 con il seguente:

“Considerato quanto stabilito dal regolamento UE 1013/2006 e s.m.i. relativo alla spedizione dei rifiuti, in caso di trasporto intermodale di rifiuti, le attività di carico e scarico, di trasbordo, nonché le soste tecniche all'interno dei porti e degli scali ferroviari, degli interporti, degli impianti di terminalizzazione e scali merci, non rientrano nelle attività di stoccaggio di cui all'art. 183, comma 1, lett. aa), ma costituiscono una fase del percorso da indicarsi nel formulario di trasporto di cui al precedente comma 1. In questa fase di trasporto, il soggetto utilizzatore dell'impianto di terminalizzazione è responsabile della corretta movimentazione, secondo la normativa prevista in generale per le merci, senza pericolo per la salute umana e secondo metodi ecologicamente corretti”.

Motivazione

La proposta di emendamento intende modificare e semplificare l'attuale testo del c. 12 art. 193 del Decr. Leg.vo 152/2006, che di fatto contiene un'obbligazione inesigibile per il terminalista specie portuale, il quale non ha la disponibilità della merce, considerata rifiuto, contenuta nelle unità di carico.

La proposta emendativa intende non penalizzare il trasporto intermodale dei rifiuti e ne disciplina il carico, lo scarico, il trasbordo, le soste tecniche all'interno dei porti e degli altri nodi logistici.