

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 48/2023: Misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro. C. 1238 Governo, approvato dal Senato (Parere alla XI Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	85
ALLEGATO (Parere approvato)	89

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 22 giugno 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 17.10.

DL 48/2023: Misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro.

C. 1238 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alla XI Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI), *relatore*, riferisce sinteticamente sulle parti di competenza del decreto-legge n. 48 del 2023, approvato proprio oggi dall'Assemblea del Senato.

Nel contesto di molte disposizioni inerenti ai rapporti di lavoro e allo stimolo dell'occupazione, quattro disposizioni attengono in maniera più specifica al mondo dei trasporti. In particolare, l'articolo 31 reca una serie di disposizioni per il completamento della liquidazione della compagnia aerea Alitalia.

A tale riguardo è utile ricordare come la crisi finanziaria della società aerea Alitalia abbia reso necessari, nel corso degli ultimi anni, una serie di interventi normativi conseguenti all'ammissione della società alla procedura di amministrazione straordinaria. Nell'arco del 2019 sono stati emanati diversi decreti-legge volti a regolare le modalità di dismissione delle attività dell'Alitalia.

È poi intervenuto l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, che ha consentito la costituzione della compagnia aerea ITA S.p.a. Successivamente alla cessazione dell'attività di volo di Alitalia S.p.a., avvenuta il 14 ottobre 2021, ITA S.p.a. è divenuta operativa in data 15 ottobre 2021. Al 31 dicembre 2021 la società risulta avere 52 aerei e 2.235 dipendenti.

Ritornando, quindi, all'illustrazione di quanto previsto dall'articolo 31 del decreto-legge, il comma 1 prevede che l'esecuzione del programma, nei termini rivenienti dalla

decisione della Commissione europea di cui al sopra citato decreto-legge n. 18 del 2020, integra il requisito richiesto dall'articolo 73, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, ai sensi del quale « nei casi in cui è stato autorizzato un programma di cessione dei complessi aziendali, se nel termine di scadenza del programma, originario o prorogato a norma dell'articolo 66, è avvenuta la integrale cessione dei complessi stessi, il tribunale, su richiesta del commissario straordinario o d'ufficio, dichiara con decreto la cessazione dell'esercizio dell'impresa ».

Il comma 2, invece, stabilisce che, a far data dal decreto di revoca dell'attività d'impresa dell'Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria, che potrà intervenire a seguito dell'intervenuta cessione di tutti i compendi aziendali di cui al programma autorizzato, l'amministrazione straordinaria prosegue nel completamento dell'attività liquidatoria, i cui proventi, al netto dei costi di compimento della liquidazione e degli oneri di struttura, gestione e funzionamento dell'amministrazione straordinaria, nonché del pagamento dei crediti prededucibili dell'Erario e degli enti di previdenza e assistenza sociale, dei crediti prededucibili oggetto di transazione e dell'indennizzo ai titolari di titoli di viaggio, di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria, sono prioritariamente destinati al soddisfacimento in prededuzione dei crediti verso lo Stato, ivi inclusi i crediti da recupero di aiuti di Stato dichiarati illegittimi dalla Commissione europea.

L'articolo 34 modifica la disciplina del sostegno al settore dell'autotrasporto merci, destinando gli 85 milioni – previsti dall'articolo 14 del decreto-legge c.d. Aiuti *ter* – al riconoscimento di un contributo, fino al 28 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del gasolio, alle sole imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia che effettuino attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate e che siano munite della licenza di esercizio dell'autotrasporto di cose in conto proprio e siano

iscritte nell'elenco appositamente istituito. Le imprese che effettuino ugualmente attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate, ma che siano iscritte nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, sono interessate da tale misura non più in maniera diretta, bensì in via residuale e solo fino al 12 per cento della spesa sostenuta.

Con riferimento a tale ultima categoria di autotrasportatori, ferma restando la destinazione di 200 milioni di euro prevista nell'ultima legge di bilancio, è ulteriormente specificato che il relativo contributo è riconosciuto nel limite massimo del 12 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del gasolio.

L'articolo 35 esonera, per l'esercizio finanziario 2023, le imprese di autotrasporto merci per conto terzi, iscritte nell'apposito Albo nazionale, dal versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del decreto-legge n. 201 del 2011, conseguentemente autorizzando la spesa di 1,4 milioni di euro.

Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici, la disposizione in commento esonera, per l'esercizio finanziario 2023, le imprese di autotrasporto merci per conto di terzi, iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi (di cui alla legge n. 298 del 1974), dal versamento del contributo previsto dall'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del decreto-legge n. 201 del 2011.

A tal proposito ricorda come l'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del predetto decreto-legge n. 201 del 2011, stabilisca che all'esercizio dei compiti e delle attività proprie dell'Autorità di regolazione dei trasporti si provveda mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore

all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione.

A tal fine nel nuovo provvedimento è autorizzata la spesa di 1,4 milioni di euro per l'anno 2023, alla cui copertura si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge n. 196 del 2009, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Quanto all'articolo 36, esso consente la deroga alle limitazioni di navigazione e carico e scarico di cui al decreto-legge n. 457 del 1997, per tre mesi e mediante accordi collettivi nazionali stipulati con i sindacati più rappresentativi. In pratica e in sintesi, i traghetti non europei potranno svolgere servizio di cabotaggio anche nell'ambito riservato alle navi comunitarie e con personale *extra* UE.

È, poi, istituito un Fondo con una dotazione di 1 milione di euro per l'anno 2023 e 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, destinato ad erogare contributi alle imprese armatoriali per la formazione iniziale del personale impiegato sulle navi, con particolare riferimento alle figure professionali mancanti di sezioni di coperta, macchine, cucina e camera.

La premessa necessaria per comprendere la portata della disposizione è il contenuto del decreto-legge n. 457 del 1997 (convertito dalla legge n. 30 del 1998). In particolare, si fa riferimento all'articolo 1, comma 5, il quale prevede limitazioni per i servizi di cabotaggio per le navi iscritte nel Registro internazionale delle navi, di cui all'articolo 1, comma 1, del medesimo decreto-legge.

In sintesi, tali limitazioni consistono nel divieto del cabotaggio nell'ambito dei porti riservati agli armatori comunitari (riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione), salva l'eccezione per le navi da carico di oltre 650 tonnellate di stazza

lorda e nei limiti di un viaggio di cabotaggio mensile quando il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato.

Sempre secondo il comma 5 dell'articolo 1 del citato decreto-legge, le navi iscritte nel Registro internazionale possono effettuare servizi di cabotaggio nel limite massimo di sei viaggi mensili, o viaggi ciascuno con percorrenza superiore alle cento miglia marine, se osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), e comma 1-bis e, limitatamente alle navi traghetto *ro-ro* e *ro-ro pax*, iscritte nel registro internazionale, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, deve essere imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario.

Ricorda che le navi *ro-ro* sono quelle che caricano e scaricano camion e rimorchi (*roll on roll off*), mentre le *ro-ro pax* caricano e scaricano camion, rimorchi, automobili e passeggeri (*roll on roll off passengers*).

Si fa poi riferimento all'articolo 2, comma 1-ter, il quale prevede che – con accordo sindacale con le organizzazioni comparativamente più rappresentative – si possa derogare all'articolo 318 del codice della navigazione, il quale a sua volta limita la composizione degli equipaggi al personale italiano o di altro paese dell'UE. Senonché lo stesso articolo 2, comma 1-ter, esclude che tale deroga possa inerire a navi traghetto *ro-ro* e *ro-ro pax* iscritte nel Registro internazionale adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi effettuati a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato.

Ebbene, di fronte a questo quadro normativo, l'articolo in commento prevede che gli illustrati limiti possano essere derogati – anche in questo caso – mediante accordi sindacali con le organizzazioni datoriali e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

La finalità della deroga è di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla contingente carenza di lavoratori marittimi comunitari e di consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare.

La deroga vale solo per le navi traghetto *ro-ro* e *ro-ro pax* iscritte nel Registro internazionale, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato.

La disposizione stabilisce che la deroga non può avere una durata superiore a 3 mesi.

Per ulteriori dettagli sulle disposizioni il cui contenuto ha esposto, rimanda al *dossier* del Servizio studi della Camera dei deputati.

Infine, formula e illustra una proposta di parere favorevole con un'osservazione (*vedi allegato*).

Francesca GHIRRA (AVS) preannuncia il voto contrario della propria forza politica. Tale orientamento, argomenta, discende da un giudizio complessivo sul provvedimento, approvato in maniera « scenografica » dal Consiglio dei ministri il 1° maggio e che invece aumenterà disuguaglianza, povertà e precariato, visto che prevede l'abolizione del reddito di cittadinanza e l'introduzione di nuovi contratti a termine e *voucher* che incrementeranno anche l'insicurezza sui luoghi di lavoro.

Attende quindi diverse risposte dal Governo sulla vicenda Alitalia, visto che appare ormai chiaro come si sia trattato di cessione di ramo d'azienda e che ITA sta assumendo sul libero mercato piuttosto che tra il personale della ex Alitalia. Tutte queste manchevolezze, conclude, non sono minimamente compensate dalla proroga dei *bonus* prevista nel decreto-legge in esame.

Giorgio FEDE (M5S) preannuncia il voto contrario del gruppo Movimento 5 Stelle,

rilevando come il provvedimento, nato strumentalmente il 1° maggio, sia definibile come decreto-legge « precariato » piuttosto che come decreto-legge « lavoro ». Nel richiamare le molte considerazioni già fatte in merito nel corso dell'esame al Senato, ritiene evidente che il testo peggiori una situazione già critica, in un momento così difficile, in cui 61 miliardi dei risparmi degli italiani si sono volatilizzati, con una contrattazione e una situazione stipendiale ferme da trent'anni e una vita lavorativa caratterizzata da stipendi molto bassi.

Cita ancora, a dimostrazione dell'insensibilità dei membri del Governo, la vicenda denunciata dalla trasmissione televisiva *Report* che riguarderebbe la Ministra Santanchè e la società Visibilia.

Sottolinea quindi come l'azione politica dell'Esecutivo sia una crociata contro i cittadini che non tiene conto dei più deboli, e come in questa direzione si muova anche il provvedimento in esame.

Roberto MORASSUT (PD-IDP) preannuncia il voto contrario sulla proposta di parere del relatore.

Citando l'intervento del collega Fede, ribadisce che si tratta di un provvedimento nutrito di retorica, che ha utilizzato la ricorrenza del 1° maggio per tentare di riverniciare l'immagine del Governo sui temi del lavoro; in realtà esso aumenta il precariato, determina nuove situazioni che lasciano aperta una questione salariale grave nel Paese, e non prevede alcun investimento serio nella crescita del lavoro, come sarebbe stato viceversa possibile grazie al PNRR. Infine, visto il rapporto creatosi col movimento sindacale, rileva come il decreto – legge crei un blocco nella contrattazione e una paralisi nell'azione politica volta a ridurre il precariato, specialmente giovanile.

La Commissione approva la proposta di parere formulata dal relatore.

La seduta termina alle 17.20.

ALLEGATO

DL 48/2023: Misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro. C. 1238 Governo, approvato dal Senato.**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge C. 1238, approvato, con modificazioni dal Senato, recante « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, recante misure urgenti per l'inclusione sociale e l'accesso al mondo del lavoro »;

rilevato che:

l'articolo 31 reca disposizioni relative alla liquidazione dell'Alitalia;

l'articolo 34, nel modificare la disciplina del sostegno al settore dell'autotrasporto merci, destina, tra l'altro, gli 85 milioni – previsti dall'articolo 14 del decreto-legge c.d. Aiuti *ter* – al riconoscimento di un contributo, fino al 28 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del gasolio, alle sole imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia che effettuino attività di trasporto merci con veicoli di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate e che siano munite della licenza di esercizio dell'autotrasporto di cose in conto proprio e siano iscritte nell'elenco appositamente istituito;

l'articolo 35 esonera dal contributo annuale all'ART le imprese di autotrasporto merci per conto terzi per l'esercizio 2023;

l'articolo 36 prevede la deroga alle limitazioni di navigazione e carico e scarico

di cui al decreto-legge n. 457 del 1997, per tre mesi e mediante accordi collettivi nazionali stipulati con i sindacati più rappresentativi: in pratica i traghetti non europei potranno svolgere servizio di cabotaggio anche nell'ambito riservato alle navi comunitarie e con personale extra UE;

valutate favorevolmente tali disposizioni legislative e, in particolare, quelle di cui agli articoli 34 e 35, che vengono incontro a motivate sollecitazioni degli operatori del settore,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di inserire norme volte a consentire l'immediata operatività degli investimenti sulle reti di trasporto, realizzati anche in attuazione delle relative misure del PNRR, accelerando le procedure autorizzative e di vigilanza di competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), nonché a programmare e adottare misure che permettano al personale trasferito presso la medesima ANSFISA, ove in possesso dei requisiti per lo svolgimento dei compiti di verifica e autorizzazione, di essere inquadrato nell'area dei professionisti, previe procedure di riqualificazione del personale.