



Roma, 16 settembre 1999

**CIRCOLARE N. 132/1999**

**OGGETTO: ATTIVITA' CONFEDERALE - MANOVRA FINANZIARIA 2000.**

La Confetra ha sottoposto al Governo le principali istanze del trasporto merci per la prossima legge finanziaria in fase di elaborazione.

Le richieste sono articolate in undici punti e comprendono, tra le altre, la previsione di incentivi per lo sviluppo del trasporto combinato nonché l'estensione ai trasporti della *superdit* e, più in generale, del complesso dei benefici attualmente riservati all'industria.

Per quanto riguarda l'autotrasporto è stato richiesto di ridurre il prezzo del gasolio in modo da allinearlo a quello degli altri paesi europei e sono state inoltre ribadite le richieste di esenzione dall'IRAP dell'indennità di trasferta, di deducibilità fiscale del costo dei telefonini forniti agli autisti nonché di semplificazione del sistema di tassazione dei veicoli pesanti.

*Allegato uno*

**Indicazioni per il disegno di legge finanziaria 2000**

**1) SUPERDIT**

Si chiede di ricomprendere il settore dei servizi nell'ambito di applicazione della legge n.133/99 sulle agevolazioni fiscali per l'acquisto di impianti e immobili strumentali alle attività delle aziende. L'attuale formulazione della legge, che riserva i benefici alle sole imprese industriali, non solo viola palesemente il Patto per lo sviluppo e l'occupazione del 22 dicembre '98, ma contrasta con i principi comunitari in materia di aiuti di Stato. La stessa Commissione europea, interessata in proposito dalla Confetra, ha infatti ravvisato la fondatezza delle nostre argomentazioni chiedendo delucidazioni al Governo italiano.

Al riguardo si chiede di introdurre la seguente disposizione:

*Alla legge 13 maggio 1999 n.133, all'art.2, comma 9, lettera a) dopo le parole "categoria catastale D1" inserire le parole "e degli immobili appartenenti alle categorie catastali D7 e D8,"*

**2) FINANZIAMENTI**

Indipendentemente dalla vicenda Superdit di cui al punto precedente, occorre più in generale superare l'impostazione "opificiocentrica" che ha caratterizzato fino ad oggi le principali normative di sostegno alle attività economiche. In particolare, nonostante gli impegni assunti dal Governo fin dall'accordo sulla politica dei redditi del 23.7.1993, il settore del trasporto, della spedizione e della logistica delle merci continua ad essere escluso dalle seguenti leggi:

- legge n. 317/91 sull'innovazione tecnologica;
- leggi nn. 448/92 e 341/95 sulle aree depresse;
- art. 4, legge 448/98 sulle nuove assunzioni al Sud;
- legge n. 1329/65 (legge *Sabatini*) sull'acquisto di nuovi macchinari di produzione;
- leggi n. 662/96 e 266/97 sul Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese.

Tale esclusione viene strumentalmente motivata sulla base di un presunto divieto di concedere aiuti di Stato ai trasporti sancito dalla Comunicazione CEE n.95/C del 23.7.1996 la quale detta una serie di regole per gli aiuti destinati alle PMI escludendo dal proprio ambito di applicazione quei settori che sono soggetti a regole comunitarie speciali. La stessa Commissione europea con la successiva Comunicazione n. 98/C del 7.7.1998 ha espressamente chiarito che gli aiuti al tra

sporto merci non sono piu' soggetti alle regole speciali fissate dal regolamento 1107/70 bensì devono essere valutati alla luce del regime generale valido per tutte le altre imprese.

Si propone pertanto l'inserimento della seguente disposizione:

*Sono estese alle imprese di trasporto, spedizione e logistica delle merci le agevolazioni di cui all'art. 4 della legge 23 dicembre 1998, n.448, agli articoli 2, comma 100, lettera a) della legge 23 dicembre 1996, n.662 e 15 della legge 7 agosto 1997, n.266, nonché alle leggi 8 agosto 1995, n. 341, 19 dicembre 1992, n.488, 5 ottobre 1991, n.317 e 28 novembre 1965, n.1329.*

### 3) **TRASPORTO COMBINATO STRADA-MARE**

Per alleggerire il traffico merci tutto strada sulle lunghe distanze e' necessario favorire lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare (RO-RO) lungo l'Adriatico e il Tirreno. A tal fine la Confetra ha elaborato uno specifico progetto di fattibilita' (cfr. documento allegato) che, attraverso la previsione di opportuni incentivi per le imprese di autotrasporto, punta a trasferire annualmente dalla strada al mare circa 4 milioni di tonnellate di merci, con una conseguente eliminazione dalle strade di circa 1000 camion al giorno. Il progetto, che avrebbe indubbi riflessi positivi sulla sicurezza della circolazione e sull'ambiente in generale, prevede un intervento agevolativo anche per il trasporto combinato strada-rotaia per un onere complessivo a carico dello Stato pari a 80 miliardi annui (60 per il cabotaggio RO-RO e 20 per il combinato strada-rotaia).

Nel dettaglio si chiede l'accoglimento della seguente proposta legislativa:

#### *Articolo 1*

1. *Scopo della presente legge e' favorire un maggior grado di sicurezza nella circolazione stradale, ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci - favorendo il travaso dalla modalita' stradale alle modalita' marittima e ferroviaria - e definire interventi atti a consentire il rispetto del Protocollo di Kyoto sui gas ad effetto serra.*

#### *Articolo 2*

1. *Alle imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed alle imprese residenti in altri Stati dell'Unione Europea in possesso della licenza comunitaria prevista dal regolamento CEE n. 881/92, per il periodo dall'1 gennaio 2000 al 31 dicembre 2004, sono concesse riduzioni sulle tariffe praticate dalle compagnie armatoriali per il trasporto di autoveicoli o rimorchi e semirimorchi utilizzati nel trasporto di merci con origine e destinazione sul territorio italiano, non insulare, ivi compresa la Sicilia.*
2. *L'ammontare delle riduzioni e' pari al:*
  - 30% per trasporti effettuati entro il 31 dicembre 2002
  - 20% limitatamente al trasporto di semirimorchi isolati, dall'1 gennaio al 31 dicembre 2003
  - 10% limitatamente al trasporto di semirimorchi isolati, dall'1 gennaio al 31 dicembre 2004.

#### *Articolo 3*

1. *Alle imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed alle imprese residenti in altri Stati dell'Unione Europea in possesso della licenza comunitaria prevista dal regolamento CEE n. 881/92, per il periodo dall'1 gennaio 2000 al 31 dicembre 2004 sono concesse riduzioni sulle tariffe praticate dalle societa' UIRR per il trasporto di autoveicoli o semirimorchi e casse mobili utilizzati nel trasporto di merci con origine e destinazione sul territorio italiano, non insulare, ivi compresa la Sicilia.*
2. *L'ammontare delle riduzioni e' pari a:*
  - 15% per trasporti effettuati entro il 31 dicembre 2002
  - 10% limitatamente al trasporto di casse mobili o semirimorchi isolati, dall'1 gennaio al 31 dicembre 2003

- *5% limitatamente al trasporto di casse mobili o semirimorchi isolati, dall' 1 gennaio al 31 dicembre 2004.*

#### *Articolo 4*

*Il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme attuative dei precedenti articoli 2 e 3.*

*Le riduzioni previste debbono concretizzarsi tramite buoni-sconto che saranno distribuiti dal Ministero dei trasporti alle imprese di autotrasporto che dimostrino di aver effettuato o di aver intenzione di effettuare trasporti combinati strada-mare e/o strada-rotaia.*

#### 4) **SANZIONI IN DOGANA**

Si chiede di inserire, anche mediante decreto correttivo, la seguente modifica dell'art.13 del decreto legislativo 471/97 per i versamenti tardivi, sulla quale vi e' il totale consenso da parte dell'Amministrazione finanziaria:

*Al comma 1 dell'art.13 del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n.471, e' aggiunto il seguente periodo: "Per i versamenti riguardanti crediti assistiti integralmente da forme di garanzia reale o personale previste dalla legge o riconosciute dall'Amministrazione finanziaria effettuati con un ritardo non superiore a quindici giorni la sanzione di cui al primo periodo, oltre a quanto previsto dalla lettera a) del comma 1 dell'articolo 13 del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n.472, e' ulteriormente ridotta ad un importo pari ad un quindicesimo per ciascun giorno di ritardo."*

#### 5) **INDENNITA' DI TRASFERTA**

Nonostante gli affidamenti del Ministero delle Finanze e gli orientamenti favorevoli espressi dal Parlamento, e' ancora irrisolta la questione dell'esenzione dall'IRAP dell'indennita' di trasferta erogata agli autisti. Quell'indennita' non e' altro che un rimborso forfettario delle spese vive sostenute dai lavoratori (per vitto, alloggio, ecc.), spese che per motivi organizzativi le imprese di trasporto non possono rimborsare analiticamente. La natura risarcitoria e non retributiva dell'indennita' di trasferta e' confermata dalle disposizioni collettive in vigore (accordo 22.12.1997 di rinnovo del CCNL trasporti) ed e' stata inoltre piu' volte ribadita dalla costante giurisprudenza in proposito. In mancanza di un provvedimento di esenzione la questione diverra' inevitabilmente oggetto di contenzioso. L'esenzione dovra' necessariamente avere una portata generale (in base ai principi comunitari, i regimi fiscali agevolativi non possono infatti riguardare singoli settori), anche se nei fatti l'erogazione dell'indennita' di trasferta ricorre quasi esclusivamente per le imprese di trasporto.

Si chiede pertanto l'inserimento, anche mediante decreto correttivo, della seguente disposizione volta a escludere l'indennita' di trasferta dall'IRAP nei limiti di 90 e 150 mila lire giornaliere, rispettivamente per le trasferte in Italia e all'estero, cosi' come gia' avviene ai fini IRPEF e INPS:

*E' esclusa dalla determinazione della base imponibile dell'imposta regionale sulle attivita' produttive l'indennita' di trasferta di cui all'articolo 48, comma 5 del DPR 22 dicembre 1986, n.917, nei limiti ivi previsti.*

#### 6) **GASOLIO PER AUTOTRAZIONE**

Occorre ridurre il prezzo del gasolio per autotrazione, salito in questi mesi di circa 145 lire/litro, in modo da allinearlo alla media degli altri Paesi europei concorrenti. Poiche' il divario attuale, pari a circa 90 lire/litro (tenuto conto del recupero della *carbon tax* gia' previsto dalla legge 448/98), e' determinato quasi interamente dall'ammontare dell'accisa, si chiede di ridurre di un importo corrispondente la misura della stessa.

L'intervento proposto, che andrebbe ad aggiungersi al recupero di cui alla citata legge 448/98, non e' in contrasto con i principi comunitari (la direttiva UE n.81 del 1992 consente ad uno Stato

membro di introdurre riduzioni di accisa a favore di un determinato settore *in base a considerazioni politiche specifiche*) ed inoltre risulta già applicato in altri Paesi europei (Olanda, Francia e Portogallo).

Si chiede pertanto di introdurre la seguente disposizione:

*"1. Fermo restando quanto disposto all'articolo 8 comma 10 lettera e) della legge 23 dicembre 1998, n.448, dall'1 gennaio 2000 la misura dell'aliquota dell'accisa sul gasolio per autotrazione utilizzato dagli autoveicoli adibiti al trasporto di merci in conto terzi e' ridotta di 90 lire al litro.*

*2. Le modalita' per il recupero della riduzione di accisa saranno stabilite con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con quello delle Finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge."*

#### **7) IVA NEI TRASPORTI AEREI INTERNAZIONALI**

Occorre fissare una percentuale che determini forfettariamente il valore della tratta nazionale in un trasporto aereo internazionale. In base alla normativa IVA (art. 7, comma 4 lettera c) DPR 633/72) le prestazioni di trasporto sono imponibili in proporzione alla distanza percorsa sul territorio nazionale; nel trasporto aereo, non essendoci un criterio univoco di determinazione, ciascuna compagnia per la stessa rotta internazionale fattura una tratta nazionale diversa. La situazione influenza negativamente la concorrenza e deve essere risolta con lo stesso criterio già utilizzato per i trasporti marittimi.

A tal fine si propone l'inserimento della seguente disposizione:

*Ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, comma 4, lettera c) DPR 633/72 nei trasporti aerei internazionali, il 19% di ogni singolo trasporto si considera effettuato nel territorio dello Stato.*

#### **8) REGIME CONTRIBUTIVO DEL FASC**

Si chiede di chiarire che le somme versate dalle aziende al FASC (Fondo nazionale di previdenza per i lavoratori delle imprese di spedizione corrieri e delle agenzie marittime raccomandatarie e mediatori marittimi) non sono soggette al contributo di solidarietà del 10% previsto dall'art. 9 bis della legge n.166/91. Si chiuderebbe in tal modo un lungo contenzioso con l'INPS il quale, interpretando in maniera estensiva la suddetta norma, continua a pretendere il versamento del contributo in questione sebbene il FASC gestisca una forma di previdenza obbligatoria ai sensi del decreto legislativo n.509/94 (al pari dell'INPDAI e dell'ENASARCO) mentre la legge 166/91 si applica unicamente alle forme di previdenza volontarie. A favore di questa tesi si e' già espresso a suo tempo il prof. Mattia Persiani con un parere *pro veritate* appositamente formulato sull'argomento.

Si propone pertanto l'inserimento, anche mediante decreto correttivo, della seguente disposizione:

*Il contributo di solidarietà previsto dall'articolo 9 bis, comma 2, del decreto legge 29 maggio 1991, n.103, convertito con modificazioni dalla legge 1 giugno 1991, n.166, non e' dovuto per le contribuzioni o somme versate al Fondo nazionale di previdenza per i lavoratori delle imprese di spedizione corrieri e delle agenzie marittime raccomandatarie e mediatori marittimi.*

#### **9) BOLLO AUTO**

Allo scopo di semplificare l'attuale sistema di tassazione dei veicoli pesanti, e' opportuno prevedere una tassa unitaria riferita all'autoveicolo nel suo complesso, conformemente alle norme comunitarie. Attualmente il calcolo del bollo auto e' estremamente macchinoso. In particolare per i complessi veicolari esistono 3 tasse: una riferita al veicolo a motore da calcolare con procedure diverse a seconda che trattasi di autocarro o di motrice, una riferita al rimorchio e una integrativa riferita all'intero complesso.

Si chiede pertanto di inserire la seguente disposizione:

*Il Governo e' delegato ad emanare entro 6 mesi e all'entrata in vigore della presente legge uno o piu' decreti legislativi per la razionalizzazione e la semplificazione delle tasse automobilistiche sui complessi veicolari di peso complessivo a pieno carico superiore a 12 tonnellate adibiti al trasporto di merci su strada, secondo il criterio di determinazione univoca della tassa riferita all'intero complesso veicolare, tenuto conto della direttiva comunitaria 93/89/CEE.*

#### 10) **DEDUCIBILITA' DEL COSTO DEI TELEFONI CELLULARI**

Occorre prevedere per le imprese di autotrasporto una maggiore deducibilita' fiscale delle spese relative ai telefoni cellulari forniti agli autisti. L'attuale limite di deducibilita' al 50 per cento fissato in via generale dall'art.67 c. 10 bis del DPR 917/86 risulta infatti eccessivamente penalizzante per le imprese in questione, per le quali e' indispensabile poter colloquiare immediatamente con il personale viaggiante, anche ai fini della maggior efficienza e sicurezza del servizio (es.variazioni di tragitto, ritardi di consegne, nuove commesse, incidenti, furti e rapine, ecc.).

A tal fine si propone la seguente disposizione:

*All'articolo 67 del DPR 22 dicembre 1986, n.917, al comma 10-bis sono aggiunte le seguenti parole: "Per le imprese di autotrasporto di merci in conto terzi iscritte all'Albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n.298, la deducibilita' e' pari al 95 per cento nel limite di un'apparecchiatura installata su ciascun veicolo in disponibilita' dell'impresa."*

#### 11) **PRIVACY**

Secondo quanto piu' volte indicato dallo stesso Garante della Privacy, e' necessario escludere l'adesione delle imprese alle associazioni di categoria dal novero dei "dati sensibili" previsti dalla legge n.675/96 sulla tutela della riservatezza. L'adesione ad un'associazione di categoria imprenditoriale infatti non ha, contrariamente all'appartenenza delle persone fisiche a sindacati, a partiti politici o a comunita' religiose, connotazioni tali da richiedere la riservatezza. La pubblicita' del dato associativo rappresenta anzi per l'impresa uno strumento promozionale e di immagine.

Si chiede pertanto l'inserimento, anche mediante decreto correttivo, della seguente disposizione:

*All'articolo 22 comma 1 della legge 31 dicembre 1996, n.675, sono apportate le seguenti modificazioni:*

*a) dopo la parola "sindacati" aggiungere le seguenti: "dei lavoratori,"*

*b) dopo le parole "politico o sindacali," aggiungere le seguenti: "con esclusione delle associazioni imprenditoriali di categoria,"*