

IL PRESIDENTE

Roma, 13 maggio 2008

Illustrissimo e Reverendissimo Presidente,

a nome di tutto il mondo del trasporto e della logistica delle merci Le formulo i migliori auguri per il pieno successo dell'azione politica che Lei svilupperà nell'interesse del Paese.

Mi auguro di poterLa presto incontrare per poterLe esprimere le aspettative e le prospettive del nostro settore imprenditoriale e che in estrema sintesi riguardano tre grossi filoni:

- 1) riavvio immediato delle procedure di realizzazione delle infrastrutture necessarie per il sistema logistico nazionale;
- 2) eliminazione di una serie di ostacoli (normativi, sindacali e politici) per la liberalizzazione e la privatizzazione dei servizi di trasporto merci ancora soggetti all'intervento pubblico (F.S., Alitalia, Poste);
- 3) chiarimento, normalizzazione e pacificazione del mercato del trasporto privato delle merci, dove operano piccole, medie e grandi imprese, mercato fondamentalmente sano e in crescita, ma ancora sottoposto ad alcune dolorose dinamiche di razionalizzazione che riguardano in particolare il settore artigiano.

In merito a quest'ultimo aspetto, La prego, signor Presidente, di non voler procedere con interventi legislativi di urgenza secondo la impostazione dirigistica e assistenzialistica voluta dalla passata maggioranza. Per adottare gli interventi più opportuni e equilibrati è necessario preliminarmente che il Governo promuova un tavolo di trattative tra tutte le parti in causa (artigiani, mondo Confetra, committenza industriale), cui noi parteciperemo senza pregiudizi.

Nel frattempo abbiamo elaborato alcune indicazioni di politica dei trasporti che per praticità Le trasmettiamo già formulate sotto forma di articoli di legge. Si tratta di alcune disposizioni urgenti che si muovono nella logica del rafforzamento dimensionale delle imprese di trasporto e dell'adeguamento dei nostri standard a quelli europei.

Con i migliori saluti

Pietro Vavassori



Egregio Signore
on. dr. Silvio Berlusconi
Presidente del Consiglio
dei Ministri

ROMA

LIBERTÀ CONTRATTUALE NEI SETTORI LIBERALIZZATI

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.

La norma si propone di garantire l'effettività del principio di libertà sindacale di cui all'articolo 39 della Costituzione. Negli ultimi tempi quel principio è stato ripetutamente messo in discussione da interventi politici e da interpretazioni restrittive (delibera Enac n.66/2006); efficacia erga omnes sarebbe stata attribuita al CCNL ferrovie dal *disegno di legge Bersani* se l'ultima legislatura non si fosse interrotta anticipatamente. Contro l'illiberalità dei cosiddetti contratti unici hanno già preso posizione sia l'Autorità Antitrust (segnalazioni nn.441 del 15.1.2008 e 424 del 26.10.2007) che il Consiglio di Stato (sentenze n.3450, 3302, 3821 e 3301 del 2006).

ABOLIZIONE DELLA LICENZA DI P.S.

1. *L'esercizio dell'attività di impresa di spedizione non è più soggetto alla licenza di cui all'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18.6.1931, n.773.*
2. *Consequentemente la legge 14.11.1941, n.1442, recante "Istituzione di elenchi autorizzati di spedizionieri" è così modificata:
all'articolo 1 comma 1 le parole "Ferma l'osservanza dell'articolo 115 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con R.D. 18 giugno 1931 n.773 e dell'articolo 223 del relativo regolamento esecutivo approvato con R.D. 6 maggio 1940 n.635" sono soppresse;
all'articolo 4 comma 1 lettera a) le parole "licenza di cui al testo unico delle leggi di pubblica sicurezza e" sono soppresse;
l'articolo 23 è soppresso.*

E' indispensabile abrogare l'anacronistica disposizione del Testo Unico di Pubblica Sicurezza che assoggetta le imprese di spedizione alla licenza di cui all'art. 115 del TULPS. Le imprese di spedizione svolgono un'attività imprenditoriale evoluta e complessa, qual'è la logistica delle merci; mantenere per quell'attività un controllo sotto il profilo dell'ordine pubblico non ha alcun senso e comporta un inutile dispendio di risorse sia per le imprese, che devono sottostare ad adempimenti burocratici, sia per i Comuni cui è attribuita la gestione della licenza di P.S. Il comma 1 dell'articolo proposto contiene l'abrogazione della licenza, mentre il successivo comma 2 è di mero coordinamento legislativo. Nella passata legislatura l'abolizione della licenza per le imprese di spedizione era stata approvata da entrambi i rami del Parlamento nel corso dell'esame del cosiddetto secondo ddl Bersani (atto C 2272 e atto S 1644)

INCENTIVI ALL'INTERMODALITÀ

- 1. L'attuazione delle disposizioni di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge 1 agosto 2002, n.166 e delle disposizioni di cui all'articolo 13 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 2004, n.340 prosegue per il triennio 2009 – 2011.*
- 2. All'onere derivante dall'attuazione del comma precedente si provvede mediante autorizzazione di limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2009, di 5.000.000 di euro per l'anno 2010 e di 13.000.000 di euro per l'anno 2011, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro dei trasporti sono autorizzati ad effettuare. Almeno il 30 per cento e non oltre il 75 per cento di tali fondi e' destinato alla copertura finanziaria delle disposizioni di cui al citato comma 5 dell'articolo 38 della legge 1 agosto 2002, n.166. Tra gli investimenti incentivabili di cui al citato articolo 13 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 2004, n.340 sono comprese anche le opere relative alla costruzione di raccordi privati di collegamento con la rete e le contestuali azioni di semplificazione del sistema tecnologico di interazione tra il sito logistico e la rete ferroviaria.*
- 3. All'art.1 della legge 27 dicembre 2006, n.296, i commi 511 e 512 relativi alla disciplina dei contributi poliennali da parte dello Stato sono abrogati.*

L' art. 38 della Legge 166/2002 è stato il primo reale intervento dello Stato Italiano in favore dello sviluppo dell' intermodalità strada-rotaia. Esso ha ottenuto risultati davvero rilevanti per la conversione modale e, soprattutto, il provvedimento è stato integralmente utilizzato da parte di un vasto numero di operatori che, grazie ad esso, hanno trasferito crescenti quote di traffico al trasporto combinato strada- rotaia. Questi risultati testimoniano, quindi, il grande interesse delle imprese di trasporto e di logistica ad utilizzare la ferrovia se esistono adeguati incentivi che consentano di renderne il costo concorrenziale. L' articolo in esame, oltre a rifinanziare la norma, cerca di includere nella stessa anche gli incentivi per la realizzazione sia di raccordi ferroviari tra i siti logistici e la rete ferroviaria, sia di interventi che facilitino i processi di intescambio informativo tra i siti logistici e la rete ferroviaria. Lo scopo è di realizzare interventi infrastrutturali che possano favorire nel futuro un sempre più importante ricorso alla modalità ferroviaria.

DETAZZAZIONE DEGLI UTILI REINVESTITI NELL'ACQUISIZIONE DI AZIENDE DI AUTOTRASPORTO E DI LOGISTICA

- 1. Per le imprese individuate ai fini ISTAT dai codici 494100, 522910, 522921, 521010, 521020 che acquistano aziende o si fondono con aziende o incorporano rami d'azienda la cui attività principale è individuata dagli stessi codici il 50% dell'eccedenza tra l'importo di tale investimento e la media degli investimenti realizzati nei cinque periodi d'imposta precedenti è escluso dall'imposizione del reddito d'impresa.*
- 2. La presente disposizione si applica per i periodi d'imposta 2008, 2009 e 2010 e può essere fruita nel rispetto dell'applicazione della regola de minimis di cui al regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione del 15.12.2006.*

Aldilà delle carenze infrastrutturali, il male fondamentale del sistema trasportistico italiano è dato dalla polverizzazione delle imprese di autotrasporto (oltre 200.000) che rende inadeguata tutta la catena logistica.

Con questo articolo si propone di introdurre nel settore di cui trattasi il benefico fiscale della detassazione degli utili reinvestiti proprio nell'acquisizione di altre imprese di trasporto, al fine di favorire l'aggregazione e ridurre la polverizzazione.

La disposizione è compatibile con i principi dell'UE sugli aiuti di Stato perché non costituisce un mero sconto fiscale, ma è finalizzata a conseguire obiettivi perseguiti dalla stessa UE ed è limitata agli importi previsti dal regime del *de minimis*.

Si può ipotizzare che vi ricorreranno alcune migliaia di medie imprese (con parco veicolare compreso tra i 5 e i 10 mezzi) con un costo complessivo a carico dello Stato di circa 50 milioni di euro all'anno in termini di minor gettito di imposte dirette.

SEMPLIFICAZIONI PER LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Le imprese che esercitano l'attività di trasportatore su strada di cose per conto di terzi esclusivamente con autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate effettuano l'iscrizione nell'Albo di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n.298, dimostrando il solo requisito dell'onorabilità di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 200, n.395.

La disposizione è finalizzata a semplificare le procedure amministrative a carico delle piccole e medie imprese di autotrasporto che esercitano l'attività con veicoli leggeri, conformemente a quanto prevede la normativa comunitaria sull'accesso alla professione che lascia agli Stati membri la facoltà di semplificare gli oneri a carico delle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali ed hanno una debole incidenza sul mercato. In tutti gli Stati confinanti con l'Italia l'attività con veicoli sotto le 3,5 tonnellate è liberalizzata; l'attuale normativa nazionale – che impone anche alle imprese che esercitano l'attività con veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate l'iscrizione all'Albo con la dimostrazione dei tre requisiti della capacità finanziaria, capacità professionale e onorabilità – costituisce dunque una *discriminazione alla rovescia* che svantaggia i vettori nazionali.

INCENTIVAZIONE ALLA CRESCITA DIMENSIONALE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

La durata massima di 6 anni del contratto di apprendistato professionalizzante prevista dall'art. 49 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, non è derogabile dalla contrattazione collettiva per gli autisti assunti dalle imprese di autotrasporto merci in conto terzi.

Attualmente l'*apprendistato professionalizzante* previsto dalla *legge Biagi* (art. 49 del DLGVO n. 276/2003) rappresenta l'unica forma di assunzione agevolata sotto l'aspetto contributivo. Allo scopo di favorire l'incremento del lavoro dipendente delle imprese di autotrasporto la norma proposta fissa l'inderogabilità della durata massima dell'istituto.

SEMPLIFICAZIONI IN MATERIA DOGANALE

1. *La facoltà di asseverazione dei dati riconosciuta agli spedizionieri doganali ai sensi della legge 25 luglio 2000, n.213, è estesa alle imprese di spedizione iscritte negli elenchi di cui alla legge 14.11.1941, n. 1442.*
2. *In attuazione del comma 9 dell'articolo 3 della legge 25 luglio 2000, n.213 le imprese di spedizione iscritte negli elenchi di cui alla legge 14.11.1941, n. 1442 possono essere abilitate a presentare le merci in procedura semplificata oltre che negli spazi e nei luoghi destinati all'effettuazione delle operazioni doganali di cui all'articolo 17 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, anche presso i luoghi, i magazzini o i depositi dei soggetti per conto dei quali di volta in volta esse operano e presso i quali le merci si trovano giacenti.*

L'articolo è finalizzato a facilitare l'estensione alle imprese di spedizione delle facoltà già riconosciute agli spedizionieri doganali dalla legge n.213/2000. L'estensione delle facoltà di cui trattasi ad una pluralità di soggetti è prevista dalla stessa legge n.213/2000 in accoglimento a specifici rilievi sollevati dall'Autorità Antitrust. Peraltro a tutt'oggi quelle disposizioni non sono state attuate, con la conseguenza che gli spedizionieri doganali hanno di fatto un canale privilegiato di sdoganamento delle merci, in particolare nei porti e negli aeroporti. Si tratta di una situazione ingiustificabile che deve essere corretta al più presto.

REGIME IVA PER LA LOGISTICA

Le disposizioni di cui all'articolo 74 del DPR 26 ottobre 1972 n. 633 riferite agli autotrasportatori di cose per conto di terzi si applicano altresì alle prestazioni di servizi di spedizione, di distribuzione, di deposito e di logistica effettuate dalle imprese classificate con i codici ISTAT di attività 522910, 522921, 521010, 521020.

Il settore dell'autotrasporto gode di un regime IVA agevolato che consente lo slittamento al trimestre successivo del versamento dell'imposta al fine di evitare che gli autotrasportatori debbano anticipare all'Erario l'IVA che normalmente riscuotono dopo 90, 120 e anche 180 giorni dalla data di emissione delle fatture.

Quei termini di pagamento così dilazionati, peraltro, si applicano anche agli altri soggetti della catena logistica. L'articolo è pertanto finalizzato ad estendere al settore della logistica delle merci il regime IVA oggi riconosciuto solo all'autotrasporto.

L'onere per l'Erario (esclusivamente di cassa) derivante dall'applicazione del presente articolo è quantificabile in mezzo miliardo di euro per il solo anno di entrata in vigore della disposizione. Una volta a regime il nuovo sistema di applicazione dell'IVA da parte dell'attività di spedizione e di logistica non produce più oneri a carico dello Stato.

**OBBLIGHI PREVIDENZIALI PER I SOCI
DI SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA
INQUADRATE PREVIDENZIALMENTE NEL TERZIARIO**

I soci di società a responsabilità limitata iscritti nella gestione separata di cui all'art.2, comma 26 della legge n. 335 dell'8 agosto 1995, se svolgenti per la stessa società l'attività di amministratore in via prevalente, non sono soggetti all'obbligo di iscrizione anche nella gestione commercianti di all'art. 1 comma 203 della legge n.662 del 23 dicembre 1996.

La disposizione è finalizzata ad evitare il sovrapporsi, in capo agli stessi soggetti, di due contribuzioni previdenziali differenti. La soluzione indicata è conforme all'art.1 comma 208 della legge 662/96 in base al quale *i soggetti che esercitano contemporaneamente varie attività autonome assoggettabili a diverse forme di assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti, sono iscritti nell'assicurazione prevista per l'attività alla quale gli stessi dedicano personalmente la loro opera professionale in misura prevalente.*

FLUIDIFICAZIONE DEL TRANSITO AI VALICHI

- 1. Per consentire una migliore fluidità nei transiti lungo i valichi stradali del traforo del Bianco e del Frejus, nelle more della disponibilità di nuovi valichi ferroviari, e per evitare che gli oneri legati al pedaggio lungo tali assi producano un danno alla competitività dei prodotti in uscita dal territorio nazionale, viene bloccata, a decorrere dal 2008, per tre anni la tariffa del pedaggio su tali assi e, contestualmente, si dà mandato al Dicastero delle Infrastrutture di impartire all'ANAS apposito Atto di Indirizzo con il quale vengano rivisitate le attuali concessioni, relative ai due sopra menzionati valichi, includendo anche l'obbligo di realizzare apposite aree di attesa.*
- 2. All'onere derivante sia al blocco triennale dei pedaggi, sia alle realizzazione delle nuove aree di sosta si provvederà attraverso una rivisitazione del periodo della concessione.*

Lungo l'intero arco alpino sono transitati nel 1967 19 milioni di tonnellate di merci, nel 2005 tale valore ha superato i 140 milioni di tonnellate di merci. Questa esplosione della domanda di trasporto e la contestuale assenza di nuovi valichi stradali e ferroviari, impone, nell'immediato, una serie di interventi capaci di evitare il blocco nei transiti specialmente lungo assi critici quali in particolare l'asse stradale del Frejus e del Bianco. Su questi due segmenti infatti si assiste ad una sempre più rischiosa vicinanza a livelli di saturazione e quindi non potendo disporre prima di un decennio di nuovi valichi ferroviari, è necessario realizzare adeguate aree di sosta in modo da organizzare e rendere meno gravoso un sempre più prossimo sistema di cadenzamento dei flussi. L'articolo prevede anche un blocco temporaneo del pedaggio su tali segmenti stradali per compensare in tal modo la penalizzazione subita dal mondo dell'autotrasporto soprattutto nelle fasi di uscita dal Paese verso la Francia e verso il Nord Ovest dell'Europa (dal 2002 ad oggi le tariffe per l'attraversamento del Monte Bianco e del Frejus sono aumentate di circa il 32%; nell'ultimo biennio 2005-2006 si è avuto un incremento medio di oltre 6% annuo).

RECUPERO DEI RESIDUI PASSIVI

All'articolo 3 della legge 24 dicembre 2007, n.244, i commi 36, 37, 38 e 39 sono abrogati.

L'articolo abroga la nuova disciplina sulla contabilità di Stato introdotta con la Legge Finanziaria 2008 con cui si è introdotto un meccanismo automatico per l'eliminazione degli stanziamenti non spesi entro un determinato periodo.

Per il settore dei trasporti quel meccanismo automatico si risolve, tra l'altro, in un blocco dei finanziamenti e nella ulteriore complicità del già delicatissimo processo di realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie per lo sviluppo del Paese.

ECOBONUS

In aggiunta a quanto già previsto dall'articolo 2 comma 232 della Legge 24 Dicembre 2007 n. 244, per consentire una garantita sistematicità delle erogazioni finanziarie è assegnata, a decorrere dal 2009, una quota annuale di 25 milioni di €.

A differenza di quanto previsto nell'articolo 2 comma 232 della Legge 24 dicembre 2007 n. 244 in cui viene garantita solo per gli anni 2008, 2009, 2010 una quota finanziaria di 77 milioni di €, con la norma proposta si garantisce un volano sistematico che può essere cartolarizzato e costituire, in tal modo, un Fondo che, se gestito in modo corretto, evita di perdere il finanziamento negli anni in cui il tiraggio degli incentivi è basso.

ESTENSIONE ALLE IMPRESE DI TRASPORTO DEGLI INCENTIVI NELLE "ZONE FRANCHE URBANE"

La Legge 24 Dicembre 2007 n.244, all'articolo 2 comma 562 recita:	Si propone la seguente modifica:
562. Il comma 341 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è sostituito dai seguenti: «341. Le piccole e micro imprese, come individuate dalla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, che iniziano, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre 2012, una nuova attività economica nelle zone franche urbane individuate secondo le modalità di cui al comma 342, possono fruire delle seguenti agevolazioni, nei limiti delle risorse del Fondo di cui al comma 340 a tal fine vincolate: a) esenzione dalle imposte sui redditi per i primi cinque periodi di imposta. Per i periodi di imposta successivi, l'esenzione è limitata, per i primi cinque al 60 per cento, per il sesto e settimo al 40 per cento e per l'ottavo e nono al 20 per cento. L'esenzione di cui alla presente lettera spetta fino a concorrenza dell'importo di euro 100.000 del reddito derivante dall'attività svolta nella zona franca urbana, maggiorato, a decorrere dal periodo di imposta in corso al 1° gennaio 2009 e per ciascun periodo d'imposta, di un importo pari a euro 5.000, ragguagliato ad anno, per ogni nuovo assunto a tempo indeterminato, residente all'interno del sistema locale di lavoro in cui ricade la zona franca urbana; b) esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive, per i primi cinque periodi di imposta, fino a concorrenza di euro 300.000, per ciascun periodo di imposta, del valore della produzione netta;	562. Il comma 341 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è sostituito dai seguenti: «341. Le piccole e micro imprese, come individuate dalla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, che iniziano, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre 2012, una nuova attività economica nelle zone franche urbane individuate secondo le modalità di cui al comma 342, possono fruire delle seguenti agevolazioni, nei limiti delle risorse del Fondo di cui al comma 340 a tal fine vincolate: a) esenzione dalle imposte sui redditi per i primi cinque periodi di imposta. Per i periodi di imposta successivi, l'esenzione è limitata, per i primi cinque al 60 per cento, per il sesto e settimo al 40 per cento e per l'ottavo e nono al 20 per cento. L'esenzione di cui alla presente lettera spetta fino a concorrenza dell'importo di euro 100.000 del reddito derivante dall'attività svolta nella zona franca urbana, maggiorato, a decorrere dal periodo di imposta in corso al 1° gennaio 2009 e per ciascun periodo d'imposta, di un importo pari a euro 5.000, ragguagliato ad anno, per ogni nuovo assunto a tempo indeterminato, residente all'interno del sistema locale di lavoro in cui ricade la zona franca urbana; b) esenzione dall'imposta regionale sulle attività produttive, per i primi cinque periodi di imposta, fino a concorrenza di euro 300.000, per ciascun periodo di imposta, del valore della produzione netta;

c) esenzione dall'imposta comunale sugli immobili, a decorrere dall'anno 2008 e fino all'anno 2012, per i soli immobili siti nelle zone franche urbane dalle stesse imprese posseduti ed utilizzati per l'esercizio delle nuove attività economiche;

d) esonero dal versamento dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente, per i primi cinque anni di attività, nei limiti di un massimale di retribuzione definito con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, solo in caso di contratti a tempo indeterminato, o a tempo determinato di durata non inferiore a dodici mesi, e a condizione che almeno il 30 per cento degli occupati risieda nel sistema locale di lavoro in cui ricade la zona franca urbana. Per gli anni successivi l'esonero è limitato per i primi cinque al 60 per cento, per il sesto e settimo al 40 per cento e per l'ottavo e nono al 20 per cento. L'esonero di cui alla presente lettera spetta, alle medesime condizioni, anche ai titolari di reddito di lavoro autonomo che svolgono l'attività all'interno della zona franca urbana.

341-bis. Le piccole e le micro imprese che hanno avviato la propria attività in una zona franca urbana antecedentemente al 1° gennaio 2008 possono fruire delle agevolazioni di cui al comma 341, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato agli aiuti di importanza minore, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 379 del 28 dicembre 2006.

341-ter. Sono, in ogni caso, escluse dal regime agevolativo le imprese operanti nei settori della costruzione di automobili, della costruzione navale, della fabbricazione di fibre tessili artificiali o sintetiche, della siderurgia e del trasporto su strada.

c) esenzione dall'imposta comunale sugli immobili, a decorrere dall'anno 2008 e fino all'anno 2012, per i soli immobili siti nelle zone franche urbane dalle stesse imprese posseduti ed utilizzati per l'esercizio delle nuove attività economiche;

d) esonero dal versamento dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente, per i primi cinque anni di attività, nei limiti di un massimale di retribuzione definito con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, solo in caso di contratti a tempo indeterminato, o a tempo determinato di durata non inferiore a dodici mesi, e a condizione che almeno il 30 per cento degli occupati risieda nel sistema locale di lavoro in cui ricade la zona franca urbana. Per gli anni successivi l'esonero è limitato per i primi cinque al 60 per cento, per il sesto e settimo al 40 per cento e per l'ottavo e nono al 20 per cento. L'esonero di cui alla presente lettera spetta, alle medesime condizioni, anche ai titolari di reddito di lavoro autonomo che svolgono l'attività all'interno della zona franca urbana.

341-bis. Le ~~piccole e le micro imprese~~ che hanno avviato la propria attività in una zona franca urbana antecedentemente al 1° gennaio 2008 possono fruire delle agevolazioni di cui al comma 341, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato agli aiuti di importanza minore, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 379 del 28 dicembre 2006.

341-ter. Sono, in ogni caso, escluse dal regime agevolativo le imprese operanti nei settori della costruzione di automobili, della costruzione navale, della fabbricazione di fibre tessili artificiali o sintetiche, della siderurgia ~~e del trasporto su strada.~~

<i>341-quater.</i> Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, saranno determinati le condizioni, i limiti e le modalità di applicazione delle esenzioni fiscali di cui ai commi da 341 a 341-ter».	<i>341-quater.</i> Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, saranno determinati le condizioni, i limiti e le modalità di applicazione delle esenzioni fiscali di cui ai commi da 341 a 341-ter».
--	--

Le modifiche sono finalizzate ad estendere alle imprese di trasporto, oggi ingiustificatamente escluse, i benefici che saranno operativi nelle cosiddette “zone franche urbane”

RIDUZIONE DEI PREMI INAIL PER LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Al fine di armonizzare i diversi tassi di premio applicati ad attività lavorative identiche, alla Tariffa Gestione Industria - Grande Gruppo 9 (Trasporti. Carico e Scarico. Magazzinaggio) di cui al Decreto Ministeriale 12 dicembre 2000 si applicano per le classificazioni 9121 e 9123 i tassi premio previsti per le stesse classificazioni dalla Tariffa Gestione Terziario del medesimo decreto.

In base all'attuale tariffa INAIL, i tassi di premio per gli autisti divergono a seconda dell'inquadramento previdenziale delle imprese da cui dipendono: 110 o 64 per mille, in caso di impresa classificata nel terziario e 130 o 87 per mille, in caso di impresa classificata nell'industria. Al fine di non penalizzare le imprese di autotrasporto inquadrate nell'industria, la norma in esame estende i tassi del terziario all'industria.

REGIME DI CORRESPONSABILITA' NEGLI APPALTI

All'art. 29 del Decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, al comma 2 è aggiunto il seguente periodo: "Sono estese al committente le disposizioni sull'esonero della responsabilità solidale previste dall'art. 35, comma 29 della legge 4 agosto 2006, n. 248."

La norma proposta è volta ad alleggerire la corresponsabilità che il DLGVO n. 276/2003 pone in capo alle imprese committenti per i trattamenti retributivi e le ritenute fiscali e previdenziali spettanti ai lavoratori impiegati nell'appalto. Con l'emendamento di cui sopra alle imprese committenti verrebbe estesa la disposizione, attualmente prevista dalla legge n. 248/2006 solo per i subappalti, secondo cui la responsabilità solidale viene meno qualora l'appaltatore verifichi prima del pagamento del corrispettivo la regolarità dei versamenti fiscali e previdenziali effettuati dal subappaltatore per i propri dipendenti. Già il Governo precedente, con il Protocollo sul Welfare del 23 luglio 2007, si era impegnato ad emanare una disposizione del tenore di quella in esame ma purtroppo non se ne è fatto nulla.

RIDUZIONE ACCISA PER GASOLIO PROFESSIONALE

1. Al fine di sterilizzare gli aumenti del costo del gasolio per le attività di autotrasporto merci, il Ministro dell'Economia e delle Finanze fissa mensilmente con proprio decreto, sulla base delle rilevazioni del costo del gasolio per autotrazione effettuate dal Ministero dello Sviluppo Economico, la corrispondente variazione dell'aliquota accisa del gasolio per autotrazione usato dalle imprese di autotrasporto merci.

2. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze sono stabilite le modalità per ottenere il rimborso delle riduzioni di accisa di cui al precedente comma, anche mediante credito d'imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n.241.

In attesa dell'introduzione della disciplina fiscale agevolativa per il gasolio professionale di cui si discute a livello comunitario, l'articolo proposto intende sterilizzare gli aumenti del gasolio per le imprese di autotrasporto.

RIDUZIONE ACCISE SUGLI OLII MINERALI UTILIZZATI PER LE ATTIVITA' PORTUALI ED INTERPORTUALI

Ai fini dell'applicazione della Direttiva 2003/96/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con Legge 18.04.2005, n. 62, il punto 9 della Tabella A del Testo Unico delle Accise (approvato il 26.10.1995 con D.Leg. 504/1995) viene modificato come segue:

“I veicoli destinati ad essere utilizzati al di fuori della rete stradale pubblica o che non hanno ricevuto un'autorizzazione a circolare prevalentemente sulla rete stradale pubblica sono soggetti – per l'impiego di olio minerale - all'accisa di Euro 21 ogni 1000 litri.”

L'articolo è finalizzato ad estendere a tutti i veicoli che non possono circolare sulla viabilità l'aliquota accisa ridotta come avviene nel resto degli Stati Comunitari.