

Roma, 29/09/2021
Protocollo 1757/2021

Spett.le
Segreteria della IX Commissione Trasporti,
Poste e Telecomunicazioni
della Camera dei Deputati

Nel ringraziarVi per la richiesta di contributo scritto riguardo l'esame del DL n. 121/2021, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture (C. 3278 Governo), Onorevoli Deputati vi sottoponiamo le nostre proposte emendative ed integrative.

Proposte emendamenti conversione dl 121/2021

(1)

All'art.4, co.5, lett. a) e d) le parole "31 luglio 2021" sono sostituite con "31 dicembre 2021"

Relazione Illustrativa

La richiesta di ampliamento delle misure previste nell'art.4 al 31/12/2021 è volta a soddisfare prevalentemente lo scenario di mercato in cui continuano a versare i concessionari portuali asserviti ai traffici ed in particolare quelli crocieristici che nel 2021 proiettano un calo di volumi di passeggeri del 70% rispetto al 2019.

Relazione tecnica

La suddetta proposta emendativa non comporta nuove o maggiori spese per l'amministrazione, coerentemente al presupposto già contenuto nella Relazione tecnica dello stesso DL che recita "limitandosi a prevedere che le eventuali risorse residue del fondo di cui al comma 7, che hanno già scontato gli effetti sui saldi di finanza pubblica anche per l'anno 2021 in forza delle previsioni di cui all'articolo 34, comma 11, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, possano essere utilizzate, nell'anno 2021, per una finalità diversa da quella prevista dalla lettera a) del medesimo comma 7 e, comunque, nel limite dello stanziamento complessivo di 26 milioni di euro già stabilito da detta lettera a)."

(2)

All'art. 4 si propone di inserire il seguente comma 7: "Le Autorità di Sistema Portuale, utilizzando una quota delle proprie entrate per tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate e per diritti su movimentazione dei passeggeri, destinano a decorrere dal 2022 risorse per finanziare misure di politiche attive e incentivazione al pensionamento anticipato di lavoratori portuali appartenenti

alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli artt. 16 e 18, della citata legge, ovvero ai sensi dell'art.36 cod. nav., che applichino il CCNL Lav. Porti.

Le risorse economiche di cui al presente comma potranno essere trasferite annualmente ad apposito fondo nazionale qualora venga costituito.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con Decreto direttoriale della competente Direzione Generale, sentite le parti stipulanti il CCNL Lav. Porti, indicherà, entro 90 giorni dall'approvazione della presente norma, i criteri generali per l'attuazione di quanto sopra."

Relazione illustrativa

L'attuale testo del c.15 bis dell'art. 17 L. 84/94, introdotto con la L. n. 205 del 27/12/2017. 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.

Ciò ha generato una evidente disparità di condizioni tra lavoratori delle imprese e che svolgono stesse attività lavorative, di cui agli artt. 16, 17, 18 della citata legge addetti alla stessa attività, cioè esecuzione di operazioni e servizi portuali.

La proposta di emendamento, condivisa dalle parti sociali stipulanti il CCNL Lavoratori dei porti, anche attraverso ripetute pattuizioni formali, intende pertanto superare la suddetta condizione, senza oneri per lo Stato e/o aggiuntivi pubblici.

Le parti stipulanti il sopraccitato CCNL hanno nel contempo avviato un percorso di confronto e analisi volto a approfondire gli aspetti tecnico giuridici funzionali alla costituzione di un fondo di accompagnamento all'esodo

Si tenga tra l'altro conto che la crescita continua del fenomeno della totale o parziale inabilità al tipico lavoro portuale, del fatto che il lavoro portuale, ad horas, 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 incentivazione nel prepensionamento dei lavoratori appartenenti al settore delle operazioni portuali.

(3)

In merito al c. 2 art. 7 riteniamo vada garantita:

1) l'applicazione dell'art 2112 del Codice Civile nel trasferimento delle attività di aviation da Alitalia a ITA, anche nel caso di alienazione di singoli beni rientranti nel medesimo ramo d'azienda;

2) l'applicazione del CCNL di settore considerato che non é accettabile che un'azienda di totale proprietà dello Stato applichi un regolamento aziendale, tra l'altro in palese contrasto con le disposizioni del nostro ordinamento;

3) ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, al fine di assicurare, per tutta la durata del piano industriale di ITA, la tutela del reddito per lavoratori del settore aviation che restano in ALITALIA, tenuto conto che a decorrere dal prossimo 23 settembre, almeno 7.000 lavoratori saranno senza lavoro e senza CIGS;

4) ogni iniziativa affinché si proceda con le assunzioni, secondo il programma del Piano industriale, dando priorità alle lavoratrici e lavoratori di Alitalia, in virtù dell'esperienza, della professionalità maturata, delle certificazioni e delle procedure operative.

5) le opportune misure per assicurare la validità dei brevetti dei lavoratori, in modo da consentire loro di tornare a lavorare;

6) in qualità di azionista, in coerenza con il Piano industriale approvato dal Parlamento, l'impegno della nuova società ITA a partecipare ai prossimi bandi di gara per l'assegnazione dei servizi nei settori dell'Handling e della manutenzione;

7) l'apertura di un tavolo istituzionale con la partecipazione delle OO.SS sul settore del trasporto aereo nel suo complesso, dove vengano affrontate tutte le crisi aziendali in atto e per affrontare il tema della "fair competition" e delle regole di sistema;

8) ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, nel rispetto della clausola sociale, per la piena tutela occupazionale dei 621 lavoratori del servizio clienti di Alitalia suddivisi tra Palermo e Rende, salvaguardando profili orari e livelli retributivi e tenendo conto dell'esperienza e della professionalità maturate in oltre vent'anni di attività nella gestione del sopracitato servizio;

Relazione illustrativa

Con comunicazione inviata ai sensi dell'art 5, comma 2 ter, della legge n. 347/2003 (Legge Marzano) Alitalia SAI S.p.a. in A.S. e Alitalia Cityliner S.p.A. in A.S. hanno avviato il confronto con le OO.SS. in merito alla proposta di acquisto degli assets del settore Aviation (consistenti in 52 aeromobili, beni materiali, slots, diritti di proprietà intellettuale e contratti) avanzata da ITA S.p.a. Nella predetta comunicazione si dà atto che la cessione in oggetto costituirà attuazione dell'art. 11 quater del decreto legge n.73/2021 e verrà effettuata in esecuzione del programma di cessione con finalità liquidatorie predisposto dai Commissari Straordinari, programma che verrà modificato al fine di essere adeguato alla decisione della Commissione Europea. Con riferimento alle conseguenze giuridiche, economiche e sociali per i lavoratori, le società cedenti rinviano all'informativa inviata da ITA S.p.a. alle OO.SS..

Con comunicazione inviata sempre ai sensi della Legge Marzano, ITA S.p.A. ha informato le OO.SS. dell'intenzione di procedere all'acquisizione di alcuni cespiti, materiali ed immateriali, dell'Amministrazione Straordinaria connessi all'area aviation, precisando che tale operazione avviene in attuazione del piano industriale sottoposto alla Commissione Europea e costituisce una modalità di esecuzione del programma liquidatorio adottato dall'Amministrazione Straordinaria. Con riferimento alle conseguenze giuridiche, economiche e sociali per i lavoratori, ITA S.p.a. afferma che procederà all'assunzione *ex novo* del personale ed all'adozione di nuove condizioni di lavoro, stante la non applicabilità dell'art. 2112 c.c. ed in ossequio al principio di discontinuità esplicitato dalla Commissione Europea quale condizione di procedibilità dell'operazione. Al fine di attenuare le conseguenze della finalizzazione dell'effetto liquidatorio sull'occupazione, si dichiara disponibile a valutare le candidature del personale dipendente di Alitalia Sai in a.s. per la composizione dell'organico iniziale.

Sull'applicabilità dell'art. 2112 c.c.

L'art. 2112 c.c. trova applicazione nelle fattispecie di trasferimento di azienda o di parte dell'azienda, "intesa come articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata, identificata come tale dal cedente e dal cessionario al momento del suo trasferimento".

La ratio della disciplina comunitaria è intesa ad assicurare la continuità dei rapporti di lavoro esistenti nell'ambito di un'attività economica indipendentemente dal cambiamento del proprietario e, quindi, è finalizzata a proteggere i lavoratori nella situazione in cui siffatto cambiamento abbia luogo.

La direttiva 2001/23/CE) individua l'oggetto del trasferimento in una entità economica che deve conservare la propria identità e l'idoneità funzionale alla realizzazione di una determinata attività economica: il ramo preesiste se e in quanto, prima del trasferimento, l'organizzazione individuata da cedente e cessionario partecipi dei caratteri dell'autonomia e della autosufficienza strumentali alla realizzazione e/o alla produzione di uno specifico servizio o bene e mantenga questa autonomia a seguito del trasferimento della titolarità.

Tuttavia, il fatto che il cedente ed il cessionario possano identificare l'articolazione dell'attività economica che costituisce oggetto della cessione non significa che sia consentito di rimettere ai contraenti la qualificazione della porzione dell'azienda ceduta come ramo, così facendo dipendere dall'autonomia privata l'applicazione della speciale disciplina prevista dall'art. 2112 c.c. a tutela dei lavoratori.

Come affermato più volte dalla Corte di Giustizia Europea, per determinare se siano soddisfatte o meno le condizioni per l'applicabilità della direttiva in materia di trasferimento d'impresa, occorre prendere in considerazione il complesso delle circostanze di fatto che caratterizzano l'operazione di cui trattasi, fra le quali rientrano il tipo d'impresa, la cessione degli elementi materiali, il valore degli elementi materiali al momento del trasferimento, la riassunzione o meno della maggior parte del personale da parte del nuovo imprenditore, il trasferimento o meno della clientela, nonché il grado di analogia delle attività esercitate prima e dopo la cessione e la durata di un'eventuale sospensione di tali attività, ma questi elementi sono soltanto aspetti parziali di una valutazione complessiva cui si deve procedere e non possono, perciò, essere valutati isolatamente (cfr. Corte di Giustizia, 9 settembre 2015, C-160/14, Joao Filipe Ferreira da Silva e Brito e altri, punto 26).

Nel caso di specie, nonostante quanto esposto nelle comunicazioni inviate da cedente e cessionaria, non pare che nell'operazione di cessione possa ravvisarsi un mero trasferimento di beni materiali ed immateriali singolarmente considerati, quanto piuttosto la cessione del ramo di azienda definito "aviation", comprensivo di aeromobili, beni materiali, slots, diritti di proprietà intellettuale e contratti. Né ad escludere l'identificabilità del predetto ramo d'azienda può valere la ripermetrazione dello stesso effettuata dalle parti, e consistita nella riduzione (proporzionale) degli assets (aeromobili, slots, rotte, contratti) in ragione delle esigenze del cessionario, essendo comunque ravvisabile l'autonomia funzionale (ancorchè con una diversa ampiezza) del preesistente ramo d'azienda "aviation", posto che negli assets trasferiti è possibile rinvenire il medesimo insieme di mezzi organizzati idonei allo svolgimento della stessa attività di trasporto aereo.

Né l'applicazione dell'art. 2112 c.c. può ritenersi esclusa dall'asserita finalità liquidatoria del programma predisposto dai Commissari Straordinari della procedura di A.S.

In entrambe le comunicazioni si dà atto del fatto che la cessione *de qua* verrà effettuata in esecuzione del programma di cessione con finalità liquidatorie predisposto dalla procedura di amministrazione straordinaria ed in attuazione di quanto previsto dall'art. 11 quater del D.L. n. 73/2021, ma ad oggi non risulta alcuna modifica del programma della procedura di amministrazione straordinaria ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 11 quater comma 4 del D.L. n. 73/2021.

Pertanto, allo stato, stante l'assenza di modifica al programma della procedura di amministrazione straordinaria e l'attuale prosecuzione dell'attività di impresa, non si rientra nella sfera di applicazione dell'art. 47, comma 5, della Legge n. 428/1990, a norma del quale -ove nel corso delle consultazioni con le OO.SS. si raggiunga un accordo circa il mantenimento dell'occupazione- ai lavoratori il cui rapporto di lavoro continua con l'acquirente non trova applicazione l'art. 2112 c.c.; invero, presupposto per l'applicazione della norma è che il trasferimento riguardi aziende

sottoposte, tra le altre, all'amministrazione straordinaria ove la continuazione dell'attività non sia stata disposta o sia cessata; diversamente, nell'ipotesi di continuazione o di mancata cessazione dell'attività (fattispecie riscontrabile allo stato) trova applicazione il comma 4 bis dell'art.47 della Legge n. 428/1990, che prevede l'applicazione dell'art. 2112 c.c., ancorchè nei termini individuati nell'eventuale accordo in deroga (con riferimento alle sole condizioni di lavoro) raggiunto con le OO.SS..

Sotto ulteriore profilo, il predetto art. 11 quater, comma 4, del D.L. n. 73/2021, come modificato dal decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (Decreto Trasporti), stabilisce che i Commissari straordinari possano prevedere, con le modifiche al programma (che, ad oggi, non risultano ancora adottate), la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea e che è autorizzata la cessione diretta alla società ITA S.p.a. di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. Ciò che di per sé, come detto, non escluderebbe l'applicazione dell'art. 2112 c.c., neppure nel caso di cessione di singoli assets, ove fosse ravvisabile nel trasferimento -al di là del nome dato all'operazione dalle parti- una cessione di ramo d'azienda.

Inoltre, neppure la decisione della Commissione Europea assunta in data 10.9.2021 consente di legittimare l'esclusione dell'applicazione dell'art. 2112 c.c. nel caso in esame, posto che essa non contiene alcuna valutazione sulla legittimità dell'operato di ITA S.p.A., limitandosi a prendere atto del piano industriale presentato da quest'ultima.

Tra l'altro, le considerazioni svolte dalla Commissione Europea sono per lo più funzionali alla valutazione della sussistenza degli aiuti di Stato nei confronti di Alitalia Sai S.p.A. ed alla trasmissibilità dell'obbligazione restitutoria in capo all'acquirente ITA S.p.A.

L'accertamento della discontinuità economica costituisce, dunque, una valutazione generale sull'assenza di identità tra le due aziende nel complesso, che -ad avviso della Commissione Europea- risulterebbe dal numero inferiore di aerei, rotte e slot, dal mancato acquisto dei rami manutenzione e handling e del marchio, dal minor costo della struttura.

Tuttavia, come detto, il fatto che le due aziende non siano identiche non significa che ITA S.p.A. non acquisti da Alitalia SAI in A.s. un ramo d'azienda preesistente ed autonomo, tanto più che il ramo aviation viene contrapposto agli altri due rami d'azienda (manutenzione e handling) che rimarrebbero in capo a SAI.

Anche con riferimento al minor costo della struttura, la Commissione prende atto del fatto che ITA S.p.A. assumerà un numero ridotto di personale dal mercato, anche da Alitalia Sai, con nuovi contratti di lavoro basati sulle condizioni di mercato, ma certo non lo impone.

Tra l'altro, si ripete, in linea con la sopra richiamata pronuncia della Corte di Giustizia europea, il costo della struttura (e in particolare del lavoro) è solo uno dei quattro fattori che vengono considerati dalla Commissione al fine dell'accertamento della discontinuità, che potrebbe essere ritenuta sussistente anche in mancanza di questo aspetto: del resto, la riduzione del numero dei dipendenti in ragione del minor numero di aeromobili trasferiti e delle tratte avrebbe comportato comunque una riduzione del costo del lavoro, pur mantenendo le condizioni economiche pregresse. Ciò che consentirebbe anche di rispettare il disposto dell'art. 203 del Decreto Rilancio che impone ai vettori aerei il rispetto dei trattamenti retributivi minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale.