



Direzione Centrale Entrate Direzione centrale Prestazioni a Sostegno del Reddito

Roma, 15/06/2009

Circolare n. 80

*Ai Dirigenti centrali e periferici
Ai Direttori delle Agenzie
Ai Coordinatori generali, centrali e periferici dei Rami professionali
Al Coordinatore generale Medico legale e Dirigenti Medici*

E, per conoscenza,

*Al Commissario Straordinario
Al Presidente e ai Componenti del Consiglio di Indirizzo di Vigilanza
Al Presidente e ai Componenti del Collegio dei Sindaci
Al Magistrato della Corte dei Conti delegato all'esercizio del controllo
Ai Presidenti dei Comitati amministratori di fondi, gestioni e casse
Al Presidente della Commissione centrale per l'accertamento e la riscossione dei contributi agricoli unificati
Ai Presidenti dei Comitati regionali
Ai Presidenti dei Comitati provinciali
Ai Dirigenti centrali e periferici*

Allegati n. 1

OGGETTO: Estensione del trattamento di cassa integrazione straordinaria e di mobilità alle imprese del sistema aeroportuale e imposizione della corrispondente contribuzione (art. 2, co. 37, legge n. 203 del 22 dicembre 2008 - finanziaria per 2009). Modifica del trattamento di cigs e mobilità per il personale dipendente da vettori aerei e da società derivate (art. 1 bis, d.l. 249/2004, conv. con modd. da l. 291/2004 e modificato dall'art. 2, co. 1, del d.l. n. 134 del 28 agosto 2008, conv. in l. 166 del 27 ottobre 2008).

SOMMARIO: Si forniscono chiarimenti e istruzioni operative riguardanti

l'estensione del trattamento di cassa integrazione straordinaria e di mobilità alle imprese del sistema aeroportuale e l'imposizione della corrispondente contribuzione

1. Quadro normativo generale

Come è noto, a decorrere dal primo gennaio 2005, l'art. 1 bis del decreto legge 5 ottobre 2004 n. 249, convertito con modificazioni dalla legge 3 dicembre 2004 n. 291, ha esteso i trattamenti di cassa integrazione straordinaria e di mobilità al personale – anche navigante – dei vettori aerei e delle società da queste derivate; corrispondentemente le stesse imprese sono state assoggettate ai contributi di finanziamento dei suddetti trattamenti^[1].

Originariamente la disposizione faceva riferimento alle società "derivanti" da un vettore aereo; con il decreto legge 134/2008, convertito in legge n. 166/2008, è stata sostituita la parola "derivanti" con la parola "derivate"; da ciò consegue che rientrano nell'ambito di applicazione della norma le società costituite sia prima che dopo il 5 dicembre 2004^[2].

Tale normativa è stata modificata, a decorrere dal 28 agosto 2008, dall'art. 2, comma 1, del decreto legge n. 134/2008, convertito nella legge n. 166/2008, secondo cui "i trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria e di mobilità ai sensi dell'articolo 1-bis del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, e successive modificazioni, possono essere concessi per periodi massimi pari, rispettivamente, a 48 mesi e 36 mesi indipendentemente dalla età anagrafica e dall'area geografica di riferimento, sulla base di specifici accordi in sede governativa".

La suddetta modifica, per i trattamenti di cassa integrazione straordinaria rileva unicamente ai fini del periodo massimo di concessione, incrementato da 24 a 48 mesi.

Con riferimento all'indennità di mobilità essa ha invece effetti più estesi. Mentre la normativa previgente estendeva la normativa generale relativa all'indennità di mobilità, di cui all'articolo 7 della legge n. 223/1991, la nuova disciplina prevede che il trattamento consegua ad un provvedimento discrezionale di concessione disposto dal Ministero del Lavoro. Tale provvedimento prevedrà anche la durata del trattamento, nei limiti di 36 mesi, a prescindere dai requisiti soggettivi dei lavoratori interessati.

Al fine di verificare la normativa da applicare al caso concreto, si dovrà fare riferimento alla data di licenziamento, nel senso che, per i lavoratori licenziati successivamente all'entrata in vigore del decreto legge n. 134/2008 (28 agosto 2008), si applicherà la nuova normativa.

In tale quadro si inserisce da ultimo l'art. 2, co. 37, della legge n. 203 del 22 dicembre 2008 (finanziaria 2009)^[3] in base al quale, «a decorrere dal 1° gennaio 2009, nel limite complessivo di spesa di 20 milioni di euro, a carico del Fondo per l'occupazione, che a tale fine è integrato del predetto importo a

decorrere dall'anno 2009, il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali può concedere, in deroga alla normativa vigente, sulla base di specifici accordi in sede governativa, intervenuti entro il 15 giugno 2009, che recepiscono le intese stipulate in sede territoriale e inviate al Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali entro il 20 maggio 2009, i trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria, per la durata di ventiquattro mesi, e di mobilità al personale dipendente dalle società di gestione aeroportuale e dalle società da queste derivate. A decorrere dalla medesima data, le imprese del sistema aeroportuale sono tenute al pagamento dei contributi previsti dalla legislazione vigente in materia di cassa integrazione guadagni straordinaria e di mobilità, ivi compreso quanto previsto all'articolo 7, commi 1, 2 e 3, della legge 23 luglio 1991, n. 223».

Dato il necessario parallelismo tra accesso alla prestazione ed obbligo di contribuzione, la norma va intesa unitariamente, operando una estensione dell'ambito di applicazione della cassa integrazione guadagni straordinaria e della mobilità al personale dipendente dalle imprese del sistema aeroportuale, alle quali è contestualmente esteso l'obbligo di contribuzione.

Anche in questo caso il diritto al trattamento, sia di mobilità che di cassa integrazione guadagni straordinaria, è subordinato al provvedimento di concessione del Ministero del Lavoro, nei limiti di durata di 24 mesi per quanto riguarda l'integrazione salariale straordinaria e nei limiti ordinari posti dall'articolo 7, commi 1, 2 e 3, della legge 23 luglio 1991, n. 223 per quanto riguarda l'indennità di mobilità.

Per effetto del complessivo disposto normativo fin qui descritto risultano pertanto oggi assoggettate alla contribuzione di finanziamento dei trattamenti di cassa integrazione straordinaria e di mobilità:

- i vettori aerei (*ai sensi del d.l. n. 249/2004*)^[4];
- le società derivate da un vettore aereo, costituite per lo svolgimento di attività ausiliarie al trasporto aereo (*ai sensi del d.l. n. 249/2004*)^[5];
- le imprese del sistema aeroportuale (*ai sensi della l. n. 203/2008*) e cioè:
 - le imprese che gestiscono aeroporti;
 - le imprese^[6] che, senza essere derivate da un vettore aereo e senza essere assoggettate alla contribuzione cigs e mobilità in forza di normativa previgente, svolgono attività ausiliaria – o comunque strettamente funzionale -^[7] al trasporto aereo.

2. La contribuzione per cigs e mobilità

2.1 Specificazione degli obblighi contributivi

Per quanto concerne le imprese che svolgono attività di navigazione aerea (vettori aerei) e le società da queste derivate, che svolgono attività ausiliarie al trasporto aereo, si confermano le istruzioni fornite con la circolare n. 28 del 14 febbraio 2005.

Con la presente circolare si forniscono le istruzioni per le imprese del sistema aeroportuale, come sopra definite.

A decorrere dal 1 gennaio 2009, tali imprese sono tenute al versamento della contribuzione prevista dalla vigente legislazione in materia di cassa integrazione guadagni straordinaria (0,90%) e di mobilità (0,30%) indipendentemente dal limite dimensionale di più 15 dipendenti.

In caso di ammissione al trattamento di cigs sarà, inoltre, dovuto il contributo addizionale nella misura pari al 4,50% o al 3,00% sulle integrazioni effettivamente corrisposte, rispettivamente per le imprese con più di 50 o fino a 50 dipendenti, da versare contestualmente alle operazioni di conguaglio relative alle integrazioni stesse.

Qualora, invece, le imprese sopra individuate attivino procedure per la collocazione in mobilità del personale, ai sensi dell'art. 4 della legge n. 223 del 23 luglio 1991, le stesse saranno tenute al versamento della tassa di ingresso di cui all'art. 5, comma 4, della citata legge.

Le suddette imprese continuano ad essere escluse dall'obbligo della contribuzione per la cassa integrazione guadagni ordinaria di cui all'art. 3, del D. Lg. C.P.S. 12 agosto 1947, n. 869.

2.2 Individuazione e classificazione delle imprese obbligate alla contribuzione

Sono tenute al versamento della contribuzione per cigs e mobilità, ai sensi dell'art. 2, co. 37, della legge n. 203/2008, a prescindere dal numero dei dipendenti:

- le imprese che gestiscono aeroporti,
- le imprese^[8] che, senza essere derivate da un vettore aereo e senza essere assoggettate alla contribuzione cigs e mobilità in forza di normativa previgente, svolgono attività ausiliaria - o, comunque, strettamente funzionale - al trasporto aereo; tra queste rientrano, tra le altre, le imprese che svolgono *"i servizi di assistenza a terra"*, elencati nell'allegato "A" del decreto legislativo n. 18 del 13 gennaio 1999 (sono tali, ad esempio, l'attività di assistenza ai passeggeri connessa all'imbarco, l'attività di movimentazione bagagli e merci, l'attività di ristorazione *catering* specificatamente rivolta alla navigazione aerea; cfr. allegato n. 1).

Le aziende rientranti nel campo di applicazione dell'art. 2, co. 37, della legge n. 203/2008 dovranno essere contraddistinte, a decorrere dal 1 gennaio 2009, dal codice di autorizzazione **"OM"** (*leggasi zero-emme*) che, a partire dalla medesima data, avrà il significato di *"azienda destinataria della normativa di cui all'art. 2, co. 37, della legge n. 203/2008 tenuta al versamento, dal 1 gennaio 2009, della contribuzione cigs e mobilità"*^[9].

Il predetto codice di autorizzazione dovrà essere attribuito:

- a tutte le posizioni contributive, senza C.A "2X", classificate con c.s.c. 1.15.05 o c.s.c. 1.15.06, con codice Istat 63.11.1 o 63.23.0; il codice autorizzazione sarà attribuito d'ufficio dalla sede Inps competente, la quale provvederà anche ad eliminare dalle posizioni contributive l'eventuale codice autorizzazione "1D";
- alle posizioni contributive classificate nel terziario per quei datori che svolgano attività ausiliaria o strettamente funzionale al trasporto aereo; il codice autorizzazione sarà attribuito dalla sede Inps competente a seguito di specifica dichiarazione di responsabilità dell'azienda, attestante l'ausiliarietà o la stretta funzionalità dell'attività al trasporto aereo; i casi dubbi dovranno essere segnalati alla direzione centrale entrate per la corretta imposizione/esclusione della contribuzione; si chiarisce fin d'ora che rientrano nel campo di applicazione della norma le aziende che svolgono attività di fornitura di pasti preparati (cosiddetto *catering*) in presenza della dichiarazione di responsabilità attestante lo svolgimento specifico dell'attività al servizio di un aeromobile (azienda con c.s.c. 7.07.05 e codice Istat 5.55.20).

2.3 Adempimenti dei datori di lavoro.

I datori di lavoro che, ai sensi della normativa vigente, sono tenuti, a decorrere dal 1° gennaio 2009, al versamento della contribuzione cigs e mobilità provvederanno ad esporre le suddette contribuzioni, unitamente alle altre contribuzioni dovute, in corrispondenza dei codici qualifica.

I datori di lavoro, che debbono versare la contribuzione su posizioni contributive diverse da quelle contrassegnate con c.s.c. 1.15.05 o c.s.c. 1.15.06 e codice Istat 63.11.1 o 63.23.0, dovranno produrre alla Sede inps competente una dichiarazione di responsabilità che descrive l'attività svolta e ne afferma l'ausiliarietà o la stretta funzionalità al trasporto aereo.

La contribuzione arretrata dovuta dal 1° gennaio 2009, sarà versata entro il giorno 16 del terzo mese successivo a quello di emanazione della presente circolare^[10] - senza addebito di somme aggiuntive ed interessi - con le seguenti modalità:

- per l'esposizione della contribuzione CIGS, i datori di lavoro utilizzeranno nei quadri "BC" del modello DM10/2 il già previsto codice "M210";
- per l'esposizione della contribuzione di mobilità, i datori di lavoro utilizzeranno nei quadri "B-C" del modello DM10/2 il già previsto codice "M211".

In entrambi i casi, nessun dato deve essere indicato nel campo "numero dipendenti", "numero giornate" e "retribuzioni".

2.4 Istruzioni contabili

Con successivo messaggio a cura della Direzione centrale Bilanci e Servizi fiscali saranno fornite le apposite istruzioni contabili.

IL Direttore generale
Crecco

[Allegato N.1](#)

[1] Cfr. il messaggio n. 26504 del 19 aprile 2004 e, per gli aspetti contributivi, la circolare n. 28 del 14 febbraio 2005.

[2] Data di entrata in vigore della l. n. 291/2004.

[3] La legge è stata pubblicata sul supplemento ordinario n. 285 alla Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2008.

[4] Cfr. circolare n. 28 del 14 febbraio 2005.

[5] Cfr. circolare n. 28 del 14 febbraio 2005.

[6] Tra queste rientrano le società derivate da una società di gestione aeroportuale, sempreché svolgano attività ausiliaria o strettamente funzionale al trasporto aereo e non siano assoggettate alla contribuzione cigs e mobilità in forza di normativa previgente rispetto alla l. 203/2008.

[7] In senso stretto, ricorre l'"ausiliarietà" quando l'attività è finalizzata ad agevolare la funzione tipica di altre attività economiche; tale attività, avendo natura accessoria o residuale, deve essere strutturalmente collegata all'attività primaria e deve, quindi, avere caratteristiche di supporto ad una delle specifiche funzioni dell'impresa nel suo complesso o a più imprese che abbiano ad oggetto l'esercizio di attività di navigazione aerea (sul concetto di ausiliarietà cfr. la circolare n. 143 del 20 giugno 1989). Ricorre la "stretta funzionalità" quando l'attività, pur non essendo ausiliaria dal punto di vista economico generale, è svolta nel caso specifico con modalità tecnico-organizzative subordinate alle caratteristiche dell'attività di navigazione aerea (cfr. ad esempio, l'attività di *catering*: questa può essere svolta anche al di fuori del settore della navigazione aerea, ma, se è svolta al servizio dei passeggeri di un aeromobile, acquista delle peculiarità tecniche ed organizzative esclusivamente riferibili al settore della navigazione aerea).

[8] Tra queste rientrano le società derivate da una società di gestione aeroportuale, sempreché svolgano attività ausiliaria al trasporto aereo e non siano assoggettate alla contribuzione cigs e mobilità in forza di normativa previgente rispetto alla l. n. 203/2008.

[9] Il Codice Autorizzazione "XX" è incompatibile con il C.A "2X", poiché quest'ultimo individua le imprese già soggette alla contribuzione cigs e mobilità in forza della legge 249/2004.

[10] In base alla delibera n. 5 del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto del 26/03/1993, approvata con D.M. 7.10.1993.

[Allegato N.1](#)