



## **Proposte Confetra**

DDL Bilancio 2024

A.S. 926

13 novembre 2023

## 1. MISURE A SOSTEGNO DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO E DEGLI OPERATORI LOGISTICI

### **PROPOSTA NORMATIVA**

*All'articolo 20 del decreto legge n. 104/2023 convertito dalla legge n. 136/2023 sono apportate le seguenti modifiche:*

- 1) in epigrafe, il termine "autotrasporto" è sostituito da "trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse";*
- 2) al comma 1, la frase "del settore dell'autotrasporto merci" è sostituita da "delle attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse";*
- 3) al comma 2, la frase "operanti nel settore dell'autotrasporto merci" è sostituita da "che svolgono attività di trasporto, logistica e spedizione delle merci e delle attività accessorie e connesse".*

### **ILLUSTRAZIONE**

La proposta è volta a modificare la disposizione in esame estendendo l'esclusione dalla competenza dell'ART anche alle altre attività trasporto e logistica delle merci e attività accessorie e ad esse connesse, operando anche per esse la soppressione del connesso obbligo contributivo dell'ART.

Alla base dell'esclusione dalle competenze regolatorie dell'ART dell'autotrasporto merci e la conseguente soppressione del relativo obbligo contributivo degli operatori in tale settore vi è la motivazione che tali competenze rientrano nelle funzioni e nei compiti affidati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) trattandosi altresì di un settore liberalizzato.

Tuttavia in questo modo non si è considerato che lo stesso MIT e altre Amministrazioni competenti svolgono funzioni e compiti simili (propri e/o di attuazione di discipline UE) in numerose altre attività principali, accessorie e connesse di trasporto, movimentazione logistica e spedizione delle merci ugualmente liberalizzate (trasporto ferroviario, aereo, marittimo, costiero e delle acque interne e servizi connessi e relativa movimentazione di merci e servizi connessi nei porti e nei nodi logistici; spedizioni e operazioni doganali; magazzinaggio, custodia e deposito di merci; intermediazione di trasporti e servizi logistici; servizi logistici di distribuzione delle merci; attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale).

L'attuale formulazione dell'articolo in esame, limitata al solo autotrasporto merci, opera una chiara discriminazione e disparità di trattamento nei confronti delle altre attività di trasporto, logistica e spedizioni delle merci e dei servizi accessori e connessi. Tale discriminazione presenta anche rilevanti profili concorrenziali, in quanto modifica gli equilibri competitivi tra le varie modalità di trasporto merci a causa di una riduzione dei costi operativi sostenuti dalle imprese di autotrasporto, nei limiti degli oneri contributivi dovuti all'ART, rispetto alle imprese delle altre modalità che resta obbligate alla contribuzione.

Inoltre, si fa osservare che in sede di conversione del decreto legge 104 il Governo ha accolto un ordine del giorno che va incontro alla richiesta avanzata dalla Confetra con cui si impegna a valutare l'opportunità di estendere l'esclusione dalla competenza dell'ART anche alle altre attività di trasporto e logistica delle merci, attività accessorie e ad esse connesse, operando anche per esse la soppressione del connesso obbligo contributivo dell'ART, come già previsto per l'autotrasporto dall'art. 20 dello stesso decreto. Si auspica che con l'attuazione di tale ODG si arrivi ad una esclusione definitiva.

## 2. LIBERTÀ CONTRATTUALE PER LE IMPRESE OPERANTI NEI SETTORI LIBERALIZZATI

### **PROPOSTA NORMATIVA**

*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.*

### **ILLUSTRAZIONE**

Si rinnova la richiesta di introdurre una disposizione – che non ha oneri a carico dello Stato – in base alla quale il rilascio di autorizzazioni, concessioni, licenze o comunque di certificazioni di idoneità ad operare in ambito ferroviario, portuale, aeroportuale e postale non può essere subordinato all'applicazione di un contratto unico di riferimento, bensì all'applicazione dei contratti collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni imprenditoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale. La disposizione serve a garantire che non ci siano barriere di accesso nei settori liberalizzati, quali l'imposizione dei contratti collettivi degli incumbent.

### 3. INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA CONTRATTAZIONE COLLETTIVA NAZIONALE

#### **PROPOSTA NORMATIVA**

*All'art.51 comma 2 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n.917, dopo la lettera f-quater è aggiunta la seguente:*

*f-quinquies) Le somme derivanti dagli aumenti previsti dai contratti collettivi nazionali sottoscritti dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative e rinnovati dall'1 gennaio 2024 entro 12 mesi dalle rispettive scadenze.*

#### **ILLUSTRAZIONE**

La proposta è volta a incentivare il rinnovo dei contratti collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative anche in considerazione dell'attuale situazione congiunturale caratterizzata in particolare da un incremento dei costi di esercizio e della diminuzione del potere di acquisto delle retribuzioni per effetto dell'aumento dell'inflazione.

#### 4. AGGIORNAMENTO DELLE DISPOSIZIONI DEL CODICE CIVILE CONCERNENTI L'ATTIVITA' DI SPEDIZIONE MERCI

##### **PROPOSTA NORMATIVA**

*Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III sono apportate le seguenti modifiche.*

*Art. 1738 è così sostituito:*

*Art. 1738 (Revoca)*

*Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.*

*Art. 1740 è così sostituito:*

*Art. 1740 (Obblighi dello spedizioniere)*

*Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.*

*Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti terze ed il mandante.*

*Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710 comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del trasporto.*

##### **ILLUSTRAZIONE**

L'attività delle imprese di spedizione è regolata da alcune norme del Codice civile che non sono mai state modificate da quando è entrato in vigore.

Alla luce anche delle recenti modifiche apportate agli Artt. 1737, 1739, 1741 del C.C., con la proposta normativa si intende armonizzare il testo degli Artt. 1738 e 1740 con la finalità di rendere più omogenea e concordante l'intera materia che regola l'attività delle imprese di spedizione, al fine di semplificare i rapporti tra le parti.

In particolare, con le modifiche all'Art. 1738 si intende:

- sottolineare la ricomprensione del contratto di spedizione all'interno del macro-tipo contrattuale del mandato. Si propone, pertanto, di sostituire l'espressione "mittente" con "mandante";

### ILLUSTRAZIONE

- superare i fraintendimenti che potrebbe ingenerare l'utilizzo dell'espressione "revocare l'ordine di spedizione". Così come formulata, infatti, la norma potrebbe lasciare intendere che l'"ordine di spedizione" sia un atto separato, ulteriore rispetto al contratto di spedizione, mentre è proprio al contratto che la norma intende riferirsi.

Con le modifiche all'art. 1740 si vuole:

- con il "nuovo" comma 1, sostituire l'espressione "retribuzione" con "corrispettivo". L'intento è quello di rimarcare la natura autonoma della prestazione svolta dallo spedizioniere, nonché, una volta di più, la ricomprensione del contratto di spedizione nel macro-tipo del contratto di mandato.

Si propone, inoltre, che il corrispettivo sia determinato sulla base della sola "libera contrattazione delle parti", eliminando quindi:

- il riferimento agli usi;
- il riferimento alle tariffe.

Quest'ultima modifica è mossa in chiave di compatibilità della disciplina con il diritto della concorrenza. È nota, infatti, l'incompatibilità degli accordi di determinazione dei prezzi, in particolare se orizzontali, come nel caso di specie, con la disciplina antitrust, come dimostrano, del resto, i più recenti pronunciamenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che, in tema di determinazione dei compensi professionali, ha espresso la propria contrarietà alla riproposizione del meccanismo delle tariffe.

Le modifiche al secondo comma 2 sono ispirate dall'esigenza di tutelare gli spedizionieri rispetto alla diffusione di pratiche commerciali che tendono, di fatto, a porre su questi ultimi i rischi legati anche a condotte di terzi. È il caso, ad esempio, delle spese di detenzione della merce non ritirata a destino (anche per ragioni legate a mutamenti nella convenienza dell'affare o di facoltà concesse dal venditore nel suo rapporto contrattuale con l'acquirente, o ancora connesse a emergenze sanitarie) non coperte dal mandante. Proprio con specifico riferimento a tale ipotesi, la giurisprudenza ha già riconosciuto che lo spedizioniere non è tenuto a sopportare simili oneri, in quanto, ai sensi dell'articolo 1737 del Codice civile, egli può certamente impegnarsi anche a effettuare prestazioni non rientranti nell'ambito tipico del contratto di spedizione - quali il ritiro e la custodia della merce -, ma ciò non implica l'acquisizione, da parte sua, della qualità di spedizioniere vettore ai sensi dell'articolo 1741 del codice. La norma qui proposta intende recepire questo orientamento e tradurlo in norma positiva.

Il terzo comma, in linea con i precedenti, recepisce il consolidato orientamento della Suprema Corte di cassazione (v. sentenza 11 febbraio 2009, n. 3354, sez. III civ.) che reputa adempiuto l'obbligo dello spedizioniere all'atto della stipula del contratto di trasporto con il vettore (obbligazione di mezzi) senza che detta stipula determini l'assunzione nella sfera dello spedizioniere dell'obbligo di consegna a destino (obbligazione di risultato) che riguarda esclusivamente il vettore.

È in ogni caso fatta salva la culpa in eligendo dello spedizioniere attraverso il richiamo espresso agli articoli 1710, primo comma, e 1739, primo comma, del Codice civile.

## 5. IMPRESE FERROVIARIE MERCI

### **PROPOSTA NORMATIVA N. 1**

#### ***Incentivo ulteriore sul costo del pedaggio ferroviario***

1. Per le finalità di cui all'articolo 9, comma 6, del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115 convertito con modificazioni dalla legge 21 settembre 2022, n. 142, è autorizzata la spesa di ulteriori 22 milioni di euro per l'anno 2024.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a complessivi 22 milioni di euro, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 671, della legge 30 dicembre 2020, n.178.

In alternativa:

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a complessivi 22 milioni di euro, si provvede ai sensi dell'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

### **ILLUSTRAZIONE**

Il **comma 1**, al fine di fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto ferroviario delle merci derivanti dall'eccezionale incremento del costo dell'energia, in conseguenza anche alla grave crisi internazionale in atto in Ucraina, prevede uno stanziamento di ulteriori 22 milioni di euro per l'anno 2024 a favore di Rete ferroviaria italiana Spa, al fine di rendere pienamente effettiva la misura di riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per i servizi ferroviari merci, prevista all'articolo 9, comma 6, del decreto-legge 9 agosto 2022, n.115 convertito con modificazioni dalla legge 21 settembre 2022, n.142.

La misura è attualmente dotata di uno stanziamento pari 15 milioni di euro e prevede, per il periodo 1 aprile – 31 dicembre 2022, la riduzione fino al 50 per cento della componente B del pedaggio. Difatti, tuttavia, dai dati acquisiti dal gestore dell'infrastruttura (riportati nella tabella seguente), risulta che il 50% della componente B del pedaggio, definita dalla delibera 96/2015 dell'ART per i servizi ferroviari merci, è stimabile mediamente in 4,1 milioni di euro su base mensile;,, si rende pertanto necessario un incremento della dotazione pari a 22 milioni al fine di portare la dotazione complessiva della misura a 37 milioni di euro e poter applicare effettivamente la scontistica prevista all'articolo 9, comma 6, del decreto-legge 9 agosto 2022, n.115 convertito con modificazioni dalla legge 21 settembre 2022, n.142.

Valori in mln €				
	Aprile 50%	Maggio 50%	Giugno 50%	Valore medio
<b>MERCI</b>	4,0	4,3	4,1	4,1

### ILLUSTRAZIONE

Si evidenzia che il provvedimento, istituito durante l'anno 2020, giuste le previsioni di cui all'articolo 196, commi 1 e 3, del decreto-legge n. 34 del 2020, dell'articolo 1, commi 679 e 680, della legge di bilancio 2021, ed estesa da ultimo fino al 31 marzo 2022 (cfr. DL n. 4/2022 – DL Sostegni-ter), si è rivelata di fondamentale importanza per consentire al settore le difficoltà economiche derivanti dagli effetti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 prima e successivamente dall'incremento dei prezzi dei prodotti energetici.

Ad oggi, il settore del trasporto ferroviario delle merci risulta ancora in difficoltà, a causa del notevole incremento del costo dell'energia necessaria per la trazione, dovuta anche alla grave crisi internazionale in atto in Ucraina. Specificamente, il costo dell'energia elettrica da trazione Ferroviaria in KWh nel III trimestre 2022 ha registrato un aumento del +135 % vs III trimestre 2021 e del + 422% rispetto ai valori del 2020.

Il **comma 2** reca la copertura finanziaria della misura.

### PROPOSTA NORMATIVA N.2

#### *Incremento delle risorse previste per il Ferrobonus 2024-2026*

*1. Per le finalità di cui all'articolo 1, comma 648, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, ferme restando le risorse già assegnate, è autorizzata la spesa di ulteriori 25 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.*

*2. L'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1 sono disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.*

*3. L'efficacia delle autorizzazioni di spesa di cui al comma 1 del presente articolo è subordinata alla dichiarazione di compatibilità da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea*

*4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a complessivi 75 milioni di euro, si provvede ai sensi dell'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.*

### ILLUSTRAZIONE

Il **comma 1** è volto ad incrementare la dotazione del cosiddetto "Ferrobonus" per gli anni (dal 2024 al 2026) in cui la misura è prevista, ai sensi dall'articolo 1,



### ILLUSTRAZIONE

comma 673, della legge di bilancio 2021. L'aumento delle risorse destinate all'incentivo si rende necessario al fine di non compromettere l'efficace perseguimento delle finalità sancite dalla norma istitutiva (art.1, comma 648, della legge di bilancio 2016). In particolare, il Ferrobonus è finalizzato a favorire l'uso del trasporto intermodale e trasbordato da e verso nodi logistici ed interporti italiani ed è rivolto alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale o trasbordato e agli operatori del trasporto combinato (MTO) che commissionano treni completi in regime di trazione elettrica. Gli effetti positivi della misura sono testimoniati dai risultati delle rendicontazioni nelle ultime 4 annualità in cui si è registrata una costante e robusta crescita, da 25,9 milioni di treni-km a 27,5 (+6%) della seconda annualità. Successivamente, a valle del bando per la cosiddetta "proroga ferrobonus" che ha incluso ulteriori beneficiari, si è registrato un traffico ferrobonus di 29,0 milioni di treni\*chilometro. Nella quarta annualità il traffico rendicontato è stato di 33,8 milioni di treni-km (+16%). Si riscontra, dunque, un incremento sempre maggiore rispetto a quello dell'intero mercato del cargo ferroviario. Inoltre, dalle analisi effettuate, l'elasticità della domanda ferrobonus è risultata pari a 0,95 (Fonte MIT).

Tuttavia, l'autorizzazione di spesa disposta dalla legge di bilancio 2021, pari a 22 milioni di euro per gli anni dal 2023 al 2026, comporta una diminuzione della disponibilità complessiva dello strumento pari a oltre il 50% rispetto al 2021. Una simile compressione dello stanziamento totale riservato all'incentivo, in concomitanza con l'aumento dei volumi del traffico ferroviario, comporterebbe, già dal 2023, una riduzione media del 75% del contributo attribuibile a ciascun beneficiario. Tale restringimento costituirebbe un rilevante ostacolo al raggiungimento degli obiettivi fissati in termini di mantenimento e incremento dei volumi del traffico ferroviario merci intermodale o trasbordato.

**Al comma 2** si demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità e dei criteri di attuazione della misura, nonché l'entità del contributo.

**Il comma 3** prevede che l'efficacia delle disposizioni di cui al presente articolo sia subordinata all'autorizzazione della Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

**Il comma 4** prevede la copertura degli oneri per la finanza pubblica.

### PROPOSTA NORMATIVA N.3

#### *Nuovo bonus ultimo miglio ferroviario merci*

*1. Al fine di incentivare il trasferimento del trasporto delle merci su ferro, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti a livello internazionale ed europeo, è autorizzata la spesa di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2025. Le risorse di cui al primo periodo sono destinate all'erogazione di contributi agli operatori dei servizi di manovra del settore del trasporto ferroviario delle merci che effettuano servizi di manovra sui raccordi ferroviari nazionali.*

*2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore*

### **PROPOSTA NORMATIVA N.3**

#### **Nuovo bonus ultimo miglio ferroviario merci**

della presente disposizione, sono definite le modalità e i criteri di attuazione del presente articolo, nonché l'entità del contributo nel limite delle risorse di cui al comma 1. I beneficiari del contributo sono tenuti a destinare a favore dei propri clienti, che hanno usufruito di servizi di manovra, un importo almeno pari al 50 per cento dell'ammontare dei contributi percepiti.

3. L'efficacia delle disposizioni di cui al presente articolo è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, si provvede ai sensi dell'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n.234.

#### **ILLUSTRAZIONE**

La proposta mira a sostenere gli operatori dei servizi di manovra del settore del trasporto ferroviario delle merci che effettuano servizi di manovra sui raccordi ferroviari nazionali, che stanno affrontando un importante incremento dei costi operativi, dovuto in particolare all'aumento del costo del gasolio utilizzato come carburante e agli investimenti necessari per l'adeguamento tecnologico del materiale rotabile utilizzato per le operazioni di manovra, previsto dalla normativa di settore. La misura si inserisce e completa, con un sostegno al c.d. ultimo miglio, il quadro delle misure per il trasferimento del trasporto delle merci dalla gomma al ferro, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti a livello europeo dalla Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente (Comunicazione COM (2020) 789) che prevede un target di aumento del traffico merci su rotaia - rispetto al 2015 - del 50 % entro il 2030 e del 100% entro il 2050.

Si sottolinea che negli ultimi anni, gli operatori di servizi di manovra non hanno praticato aumenti dei corrispettivi per i servizi resi, nonostante un costante aumento dei costi operativi. In assenza del contributo previsto dalla presente proposta, ci sarebbe un forte rischio di incremento per le tariffe dei servizi offerti con una conseguente disincentivazione del trasporto ferroviario delle merci.

**Al comma 1** è prevista l'autorizzazione di spesa di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 per l'erogazione di contributi agli operatori dei servizi di manovra del settore del trasporto ferroviario delle merci che effettuano servizi di manovra sui raccordi ferroviari nazionali.

**Al comma 2** si demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la definizione delle modalità e dei criteri di attuazione della misura, nonché l'entità del contributo.

**Il comma 3** prevede che l'efficacia delle disposizioni di cui al presente articolo sia subordinata all'autorizzazione della Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

**Il comma 4** prevede la copertura degli oneri per la finanza pubblica.

**PROPOSTA NORMATIVA N.4****Sostegno alla formazione del personale di esercizio ferroviario**

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo, denominato 'Programma licenze giovani macchinisti per il trasporto ferroviario delle merci', con una dotazione pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, finalizzato alla concessione, per il periodo dal 1° Maggio 2024 al 31 dicembre 2026, di un contributo, denominato 'buono licenza macchinista', di importo non superiore a 3000 euro, in favore dei cittadini di età compresa fra diciotto e trentacinque anni per il conseguimento della licenza di conduzione treni per i macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni del settore merci, così come definita nel Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n.247 "Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità".
2. Il 'buono licenza macchinisti' può essere riconosciuto per una sola volta, non costituisce reddito imponibile del beneficiario e non rileva ai fini del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente.
3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del beneficio di cui al comma 1, nonché le modalità di erogazione dello stesso, anche ai fini del rispetto del limite di spesa.
4. Una quota, pari a 100.000 euro per l'anno 2024, delle risorse del fondo di cui al comma 1 è destinata alla progettazione e alla realizzazione della piattaforma informatica per l'erogazione del beneficio di cui al medesimo comma 1. Per le finalità di cui al secondo periodo, il Ministero delle infrastrutture e trasporti può avvalersi, mediante stipulazione di apposite convenzioni, delle società SOGEI - Società generale d'informatica Spa e CONSAP - Concessionaria servizi assicurativi pubblici Spa, anche in conformità al comma 1 dell'articolo 43 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n.108. Eventuali economie derivanti dall'utilizzo delle risorse previste per la realizzazione della piattaforma di cui al secondo periodo sono utilizzate per l'erogazione del beneficio di cui al comma 1".

### **ILLUSTRAZIONE**

Il trasporto ferroviario è tra le modalità di trasporto quella con minore impatto negativo per l'ambiente e per il territorio, è, inoltre, una tra le modalità di spostamento più sicure e più efficienti. Il settore contribuisce in modo sostanziale all'economia dell'UE, impiegando direttamente circa 1 milione di persone tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura ed, almeno altrettanti, sono impiegati nell'indotto (costruttori, manutentori, fornitori).

In Europa, nel settore ferroviario, l'invecchiamento della forza lavoro continua a rappresentare una preoccupazione, in particolare, in Italia, dove oltre il 50 % della forza lavoro ha più di 50 anni e i lavoratori under 30 rappresentano meno del 5% del totale. La crescita del mercato ferroviario insieme all'invecchiamento della forza lavoro sono state le precondizioni per una forte ricerca, da parte delle aziende, di operatori specializzati nel settore. L'esperienza raccolta dai centri di formazione in più di un quinquennio mostra che il 98% degli allievi che hanno frequentato i corsi per l'ottenimento di abilitazioni ferroviarie sono stati assunti entro i 6 mesi successivi da aziende del settore.

Gli studi sulla crescita del mercato e sul turnover dello stesso compiuti attraverso le Associazioni di categoria mostrano una domanda di circa 1.500 macchinisti e 500 altre figure di sicurezza (capotreno, preparatore treno) per anno nel prossimo triennio.

I costi per la formazione di un macchinista sono attualmente valutabili in circa 15.000 Euro/studente mentre per le altre attività di sicurezza che richiedono minori tempi di formazione in aula i costi sono di circa 5.000 Euro/studente.

### **PROPOSTA NORMATIVA N. 5**

#### ***RIPRISTINO DELL'ACCISA AGEVOLATA SUL GASOLIO USATO PER LA TRAZIONE FERROVIARIA***

*Alla tabella A del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, dopo il numero 4-bis è aggiunto il seguente:*

*"4-ter. Impiego nei trasporti ferroviari di passeggeri e merci: 30% aliquota normale".*

### **ILLUSTRAZIONE**

Al fine di fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore dovute al caro gasolio e al conseguente aumento dei costi di esercizio, di incoraggiare il trasferimento modale verso la rotaia quale modalità che genera minori costi esterni rispetto ad altre modalità di trasporto, nonché di sviluppare il trasporto ferroviario alla luce degli ambiziosi obiettivi fissati dall'Unione Europea coerenti con una visione di rilancio dell'intermodalità e dello sviluppo sostenibile, l'emendamento mira al ripristino della riduzione dell'accisa per i carburanti utilizzati nel trasporto ferroviario di persone e merci di cui alla Tabella A, punto 4, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, che prevedeva una aliquota pari al 30 per cento di quella ordinaria.

Infatti, l'art. 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n.4, come convertito dalla legge 28 marzo 2022, n.25, ha previsto l'abolizione della suddetta assoggettando l'aliquota dell'accisa sul gasolio usato per la trazione ferroviaria (in precedenza pari ad euro 185,22 per mille litri, cioè al 30% di quella ordinaria) all'aliquota ordinaria di euro 617,40 per mille litri.