



Memoria CONFETRA – Audizioni preliminari esame Disegno di Legge di Bilancio 2020 (A.S. 1586) – Commissioni riunite Bilancio Camera dei Deputati e Senato della Repubblica.

Nel complesso la manovra 2020 è apprezzata dal mondo imprenditoriale rappresentato dalla Confetra, in particolare la sterilizzazione degli aumenti dell'Iva che avrebbero avuto riflessi anche nei flussi di traffico delle merci in import che scontano il pagamento cash dell'Iva in dogana.

Ci si aspettavano peraltro alcune misure, già in più occasioni sollecitate da Confetra, che rispondono innanzitutto a criteri di equità e di non discriminazione del settore trasporti, che non possono essere ignorate dalla Legge di Bilancio.

Ci si riferisce in particolare ai seguenti punti.

Rifinanziamento *Ferrobonus e Marebonus* (articolo 11) – Nell'ambito dell'ambizioso e condivisibile programma *Green new deal* per il contrasto ai cambiamenti climatici, non si può trascurare la misura del Ferrobonus che rappresenta non solo un'incentivazione allo shift modale del trasporto merci, ma allo stato attuale anche una misura compensativa del gap infrastrutturale del nostro Paese. Si chiede pertanto il rifinanziamento dell'agevolazione introdotta con la Legge di Stabilità 2016 (art.1 c.648 L.n.208/2015) nell'importo di 58 milioni di euro per il biennio 2020-2021, così come annunciato anche dalla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti De Micheli. Sempre ai fini di shift modale, sarebbe altresì opportuno rifinanziare la misura del Marebonus (art.1 c.647 L.n.208/2015) il cui stanziamento di 118 milioni di euro si è esaurito quest'anno.

Formazione per macchinisti (articolo 11) – Si chiede di prorogare la norma che incentiva la formazione dei macchinisti ferroviari, innalzando lo stanziamento annuale a 4 milioni di euro al fine di estendere il contributo anche alla formazione di altre figure operative necessarie al settore, quali manovratori, formatori treno e verificatori treno. Si potrebbe inoltre mutuare la disposizione utilizzata nel decreto dignità che premia mediante un credito di imposta Inps le imprese che formano e assumono personale, tenuto conto che il personale ferroviario è personale impiegato in una modalità di trasporto che va incentivata al fine di limitare l'impatto ambientale, anche in coerenza con l'obiettivo europeo di trasferimento del traffico da gomma a ferro del 30 per cento entro il 2030. La copertura finanziaria sarebbe di 12 milioni di euro per un triennio, per un piano di assunzioni che supererebbe 2.000 addetti a tempo indeterminato.

Estensione del *super-ammortamento* (articolo 22) – Si condivide l'opportunità di prorogare le misure del super-ammortamento. Peraltro non è giustificata l'esclusione fino ad oggi prevista dell'acquisto di locomotive e carri ferroviari. Si chiede pertanto che, sempre



nell'ottica di incentivare lo shift modale, quegli investimenti siano ricompresi tra quelli agevolabili col super ammortamento.

Estensione del credito d'imposta al Sud (articolo 37) – Le attuali disposizioni sul credito d'imposta al Sud introdotto con la legge n.208/2015 (art.1 commi 98-108) prevedono l'esclusione del settore dei trasporti tout court. Tale esclusione è ingiustificata, dal momento che la disciplina sugli aiuti di Stato comunitaria (Reg. UE 651/2014) ammette ai benefici senza necessità di notifica preventiva le categorie del codice ATECO 52, cioè la spedizione e il magazzinaggio delle merci. Si chiede pertanto di specificare che la proroga del credito d'imposta al Sud riguarda anche gli investimenti delle categorie del codice ATECO 52. Questa specifica consentirà di ammettere quelle imprese anche ai benefici fiscali per gli investimenti nelle ZES che, come è noto, hanno necessità di essere incentivate.

Gradualità nella soppressione dell'accisa sul gasolio commerciale (art.76) – Si ritiene troppo repentina la previsione dell'esclusione dell'accisa per gasolio commerciale per i veicoli Euro 3. L'aggiornamento del parco veicolare per migliorare l'impatto sull'ambiente è sicuramente un obiettivo cui le imprese devono tendere, ma è necessario poter programmare con congruo anticipo investimenti che non sono affatto banali. Si chiede pertanto di introdurre l'esclusione per i veicoli Euro 3 con un maggior margine temporale.

Libertà contrattuale per le imprese operanti nei settori liberalizzati (articolo aggiuntivo) – 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.

Autorità di Regolazione dei Trasporti (Articolo aggiuntivo) – Si chiede di introdurre una disposizione – che non ha oneri a carico dello Stato – per ripristinare l'obbligo di contribuzione per il sostentamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti esclusivamente nei confronti dei settori che sono effettivamente e concretamente regolati dall'Autorità stessa, limitando nel contempo il ruolo dell'ART ai soli settori ex monopolistici.

Lavoro Portuale– (articolo aggiuntivo) - Si chiede di introdurre una disposizione – che non ha oneri a carico dello Stato – per armonizzare i trattamenti incentivanti l'esodo anticipato tra i diversi inquadramenti organizzativo-professionali previsti oggi in ambito di lavoro portuale (articoli 16,17 e 18 L.84/94 e DLgvo n.169/2017). In particolare si dovrebbe prevedere che le AdSP possano destinare una parte delle entrate proprie derivanti dal 15 per cento delle tasse a carico delle merci imbarcate/sbarcate al finanziamento di misure di incentivazione all'esodo dei lavoratori dipendenti delle imprese di cui agli articoli 16 e 18



della L.84/94 al pari di quanto oggi avviene con i dipendenti delle imprese di cui all'articolo 17 della citata legge.

Trasporto intermodale di rifiuti (articolo aggiuntivo) – Si chiede di introdurre una disposizione – senza oneri a carico dello Stato – per consentire il normale svolgimento del trasporto intermodale di rifiuti, in particolare prevedendo la modifica del comma 12 dell'articolo 193 del DLgvo n.152/2006 affinché sia chiaro che le attività di carico e scarico, di trasbordo, nonché le soste tecniche all'interno dei porti e degli scali ferroviari, degli interporti, degli impianti di terminalizzazione e degli scali merci non rientrano nelle attività di stoccaggio di cui all'articolo 183, comma 1, lettera aa), bensì costituiscono una fase del percorso da indicarsi nel formulario di trasporto e che in questa fase di trasporto il soggetto gestore dell'impianto di terminalizzazione è responsabile della corretta movimentazione secondo la normativa prevista in generale per le merci, senza pericolo per la salute umana e secondo metodi ecologicamente corretti.

8 novembre 2019