confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

DDL Bilancio 2027 - A.C. N. 3174

Commissione Bilancio – Camera dei Deputati

Proposte normative

11 novembre 2026

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

ART

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, servizi di spedizione, servizi ancillari al trasporto e attività accessorie e connesse";* *2) al comma 1, la frase "del settore dell'autotrasporto merci" è sostituita da "delle attività di trasporto, logistica, servizi di spedizione, servizi ancillari al trasporto 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, servizi di spedizione, servizi ancillari al trasporto nonché 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 di trasporto, logistica, servizi di spedizione, servizi ancillari al trasporto e delle attività accessorie e 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 restano 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 esso 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. L'importo della contribuzione all'ART è di notevole entità e non ha pari con altri Paesi della Unione Europea e ciò crea una situazione di obbiettiva penalizzazione competitiva per le imprese operanti in Italia. Occorre infatti considerare che il contributo, destinato alla copertura dei costi di funzionamento dell'Autorità, non solo grava esclusivamente sulle imprese, nonostante queste già siano soggette alla fiscalità generale, ma è calcolato in percentuale del fatturato, determinando un aumento in valore assoluto del contributo al crescere dei ricavi. Si ritiene necessaria una revisione complessiva del sistema di contribuzione all'ART. Il contributo è obbligatorio con un carico complessivo veramente ingente per le imprese, anche se esse non sono oggetto di alcuna regolazione diretta da parte dell' Authority; inoltre, manca una normativa omogenea che individui con chiarezza ed in modo univoco i criteri contabili che l'Autorità deve seguire, al fine di garantire un effettivo contenimento dei costi e commisurare in modo equilibrato la contribuzione; infine, sussiste anche il caso in cui un'impresa può trovarsi ad essere soggetta ad un obbligo contributivo verso più Autorità, sia verso ART sia verso AGCOM. L'ART registra sistematicamente avanzi di gestione cospicui (ben oltre qualsiasi previsione prudenziale) e crescenti di anno in anno. Appare evidente che, da un lato, una parte rilevante della contribuzione richiesta va ad alimentare questi ingiustificati avanzi, e, dall'altro, che essi potrebbero essere utilizzati almeno per una significativa riduzione del carico contributivo, senza costi a carico della finanza pubblica.

AGCOM

PROPOSTA NORMATIVA

All'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 66 è sostituito dal seguente: "Dall'1 gennaio 2027 la contribuzione a carico dei soggetti operanti nel settore delle comunicazioni è fissata nella misura dell'1 per mille dei ricavi risultanti dall'ultimo bilancio approvato. Per gli anni successivi, eventuali variazioni della misura e delle modalità della contribuzione, possono essere adottate dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ai sensi del comma 65 e previa consultazione delle organizzazioni comparativamente più rappresentative degli operatori coinvolti;

b) sopprimere i commi 66bis, 66ter e 66 quater.

ILLUSTRAZIONE

L'attuale sistema di contribuzione all'AGCOM determina un onere particolarmente elevato per le imprese operanti in Italia, senza riscontrare analoghi livelli di imposizione negli altri Paesi dell'Unione europea, con conseguenti effetti di svantaggio competitivo per il sistema produttivo nazionale.
Il contributo, destinato al finanziamento dell'Autorità, grava esclusivamente sulle imprese ed è parametrato al fatturato, determinando un incremento automatico dell'onere contributivo al crescere dei ricavi, indipendentemente dall'effettiva attività di regolazione svolta nei confronti degli operatori del settore. Appare pertanto necessaria una revisione complessiva del sistema di finanziamento dell'Autorità, al fine di garantire maggiore proporzionalità, trasparenza e coerenza tra i costi effettivamente sostenuti dall'AGCOM e gli oneri posti a carico delle imprese. Tale esigenza risulta ancora più evidente nei casi in cui le imprese siano tenute a contribuire contemporaneamente al finanziamento di più Autorità indipendenti. L'analisi dei bilanci dell'AGCOM evidenzia inoltre il costante conseguimento di significativi avanzi di gestione, progressivamente accumulati nel tempo. Ciò lascia presumere che una quota rilevante della contribuzione richiesta ecceda le effettive necessità di funzionamento dell'Autorità e potrebbe essere utilizzata per ridurre il carico contributivo gravante sugli operatori economici, senza determinare oneri aggiuntivi per la finanza pubblica né compromettere lo svolgimento delle funzioni istituzionali dell'Autorità stessa.
L'emendamento interviene sulla disciplina del contributo dovuto all'AGCOM dagli operatori del settore postale, prevedendo che l'aliquota sia fissata nella misura dell'1 per mille dei ricavi imponibili. La proposta è finalizzata a contenere gli oneri amministrativi e regolatori gravanti sulle imprese del comparto postale e logistico, in un contesto caratterizzato da crescenti costi operativi e da una forte competizione a livello europeo.
La disciplina vigente, introdotta dall'articolo 1, comma 273, della legge di bilancio 2026, prevede infatti un incremento progressivo dell'aliquota contributiva applicata al settore postale, dall'1,5 per mille vigente nel 2025 fino al raggiungimento del limite del 2 per mille mediante aumenti annuali di 0,1 punti per mille. Tale incremento determina un progressivo aggravio degli oneri a carico degli operatori, senza che emerga un corrispondente incremento delle esigenze finanziarie dell'Autorità tale da giustificare l'aumento della contribuzione richiesta.
L'emendamento si pone pertanto l'obiettivo di ricondurre il contributo ad una misura più equilibrata e proporzionata. Dall'analisi dei bilanci AGCOM emerge infatti il costante conseguimento di risultati di amministrazione positivi e la disponibilità di risorse finanziarie che consentono di assorbire le minori entrate derivanti dalla disposizione senza pregiudicare lo svolgimento delle funzioni istituzionali attribuite all'Autorità.
La riduzione del contributo risulta inoltre coerente con l'esigenza di preservare la competitività del sistema logistico nazionale rispetto agli altri Stati membri dell'Unione europea.
Sotto il profilo finanziario, la disposizione comporta una riduzione delle entrate proprie di AGCOM, senza determinare effetti diretti sulle entrate del bilancio dello Stato.
Le minori entrate risultano quantificabili come segue.
Tabella – Effetti della riduzione dell'aliquota all'1 per mille - (valori in milioni di euro)

Anno	Gettito a legislazione vigente	Gettito con aliquota 1‰	Minori entrate AGCOM
2026	8,98	5,61	3,37
2027	9,54	5,61	3,93
2028	10,10	5,61	4,49
2029	10,66	5,61	5,05
2030	11,22	5,61	5,61

Totale minori entrate nel periodo 2026-2030: 22,45 milioni di euro.
Le predette minori entrate appaiono integralmente sostenibili nell'ambito degli equilibri finanziari dell'Autorità, alla luce degli avanzi di gestione e delle disponibilità patrimoniali accumulate negli esercizi precedenti, senza necessità di ridurre le attività svolte né di ricorrere a risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica. Pertanto, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato e non richiede interventi compensativi a carico della finanza pubblica.

AGCOM (IN SUBORDINE ALLA PRECEDENTE PROPOSTA)

PROPOSTA NORMATIVA
All'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, sono apportate le seguenti modificazioni: - *dopo il comma 66-quater è aggiunto il seguente:* *"66-quinquies. Per i soggetti titolari di autorizzazione generale di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, l'aliquota contributiva dovuta all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ai fini della copertura dei costi di funzionamento relativi al settore postale resta confermata, a decorrere dall'anno 2027, nella misura applicabile nell'anno 2026. Ai medesimi soggetti non si applicano gli incrementi progressivi dell'aliquota contributiva previsti dalla normativa vigente successivamente all'anno 2026."*
ILLUSTRAZIONE
L'emendamento è volto a sterilizzare, a decorrere dal 2027, gli ulteriori incrementi dell'aliquota contributiva dovuta all'AGCOM dai soggetti operanti nel settore postale in regime di autorizzazione generale, mantenendo invariato il livello contributivo già applicato nel 2026. La normativa vigente ha infatti già determinato un significativo aumento degli oneri a carico delle imprese del comparto postale, dell'express courier e della logistica, prevedendo ulteriori incrementi progressivi negli anni successivi fino al raggiungimento del limite massimo stabilito dalla legge. La proposta non interviene sul contributo dovuto per il 2026, già sostenuto dagli operatori, ma mira a evitare un ulteriore aggravio degli oneri regolatori. La misura risponde all'esigenza di sostenere la competitività di un settore caratterizzato da elevata pressione concorrenziale, rilevanti investimenti tecnologici e incremento dei costi operativi. Inoltre, gli ulteriori aumenti contributivi non appaiono giustificati da esigenze finanziarie dell'Autorità, tenuto conto delle consistenti disponibilità patrimoniali e degli avanzi di amministrazione risultanti dai bilanci dell'AGCOM. La disposizione non comporta effetti negativi per la finanza pubblica, poiché incide esclusivamente su entrate proprie dell'Autorità e non determina minori entrate per il bilancio dello Stato. Eventuali minori risorse rispetto agli incrementi programmati risultano sostenibili nell'ambito delle disponibilità già esistenti, senza pregiudicare l'esercizio delle funzioni istituzionali dell'Autorità.

2. REVISIONE ALIQUOTE IRPEF- RIDETERMINAZIONE DELL'ALIQUOTA IRPEF PER I REDDITI FINO A 60.000 EURO

PROPOSTA NORMATIVA
Art. ….. *All'articolo 11 del decreto del Testo unico delle imposte sui redditi, al comma 1 la lettera b) è sostituita dalla seguente:* *"b) oltre 28.000 euro e fino a 60.000 euro, 33 per cento;"* *Le disposizioni del presente articolo si applicano a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2026.*
ILLUSTRAZIONE
La disposizione proposta è finalizzata a rafforzare il sostegno al ceto medio e ai lavoratori con redditi medio-alti, estendendo fino a 60.000 euro la soglia reddituale cui applicare l'aliquota IRPEF del 33 per cento. L'intervento si pone in continuità con il percorso di riduzione della pressione fiscale avviato negli ultimi anni e mira a mitigare gli effetti della progressione dell'imposta sui contribuenti che, pur non appartenendo alle fasce di reddito più elevate, risultano particolarmente incisi dall'attuale struttura delle aliquote. L'innalzamento della soglia da 50.000 a 60.000 euro consente di ridurre il carico fiscale su una platea significativa di lavoratori dipendenti, pensionati e lavoratori autonomi, favorendo la crescita del reddito disponibile, il sostegno ai consumi e la competitività del sistema economico. La misura risponde inoltre all'esigenza di rendere più graduale il passaggio all'aliquota massima del 43 per cento, evitando effetti distorsivi e penalizzazioni per i contribuenti che registrano incrementi reddituali contenuti rispetto alla soglia attualmente prevista. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente disposizione, si provvede mediante utilizzo delle risorse rese disponibili nell'ambito della manovra di finanza pubblica per il triennio 2027-2029. I relativi effetti sui saldi di finanza pubblica sono considerati nel quadro programmatico della legge di bilancio e concorrono alla determinazione dell'indebitamento netto e del saldo netto da finanziare autorizzati per il medesimo periodo. La misura è coerente con gli obiettivi di politica fiscale volti alla riduzione della pressione tributaria sul lavoro e sul ceto medio ed è suscettibile di generare effetti positivi, anche indiretti, sul livello dei consumi e sulla crescita economica, con conseguenti riflessi favorevoli sul gettito tributario complessivo.

3. DETASSAZIONE TREDICESIMA

PROPOSTA NORMATIVA

Art. …….

1. *A decorrere dal periodo d'imposta 2027, le somme corrisposte ai lavoratori dipendenti e ai titolari di redditi assimilati a quelli di lavoro dipendente di cui agli articoli 49 e 50 del TUIR, a titolo di tredicesima mensilità, comunque denominata, non concorrono alla formazione del reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche e delle relative addizionali regionali e comunali.*
2. *Le somme di cui al comma 1 continuano a rilevare ai fini previdenziali e assistenziali secondo la normativa vigente.*

In subordine

Dall'1 gennaio 2027 è prevista l'applicazione, in luogo delle aliquote per scaglioni di reddito, di un'imposta sostitutiva Irpef e delle relative addizionali in misura pari al 10% sulle retribuzioni corrisposte a titolo di tredicesima mensilità.

ILLUSTRAZIONE

La proposta è finalizzata a rafforzare il potere d'acquisto dei lavoratori dipendenti attraverso la totale esclusione della tredicesima mensilità dalla base imponibile ai fini dell'IRPEF e delle relative addizionali regionali e comunali. L'intervento si inserisce nel quadro delle misure volte a ridurre la pressione fiscale sul lavoro e a sostenere il reddito disponibile delle famiglie, con particolare riferimento al ceto medio, maggiormente interessato dagli effetti dell'inflazione e dell'aumento del costo della vita. La tredicesima mensilità rappresenta una componente della retribuzione particolarmente significativa per i lavoratori e per le loro famiglie, in quanto viene generalmente corrisposta in un periodo dell'anno caratterizzato da maggiori esigenze di spesa. La sua totale detassazione consentirebbe un incremento immediato e facilmente percepibile del reddito netto disponibile. La misura, inoltre, è idonea a favorire la crescita dei consumi interni e a sostenere la domanda aggregata, generando effetti positivi sull'economia nazionale. Al contempo, essa non determina effetti negativi sulle posizioni previdenziali dei lavoratori, poiché restano invariati gli obblighi contributivi previsti dalla legislazione vigente.
La seconda proposta inserita in subordine qualora non ci fossero le adeguate coperture finanziarie, prevede a decorrere dall' 1 gennaio 2027, l'applicazione di un'imposta sostitutiva dell'IRPEF e delle relative addizionali regionali e comunali nella misura del 10 per cento sulle somme corrisposte a titolo di tredicesima mensilità. L'intervento si pone quale misura di sostegno al reddito dei lavoratori dipendenti e, in particolare, del ceto medio, attraverso una riduzione del prelievo fiscale applicato a una componente della retribuzione che assume una particolare rilevanza per la capacità di spesa delle famiglie. I redditi assoggettati all'imposta sostitutiva non concorrono alla formazione del reddito complessivo ai fini dell'IRPEF, ma restano rilevanti ai fini dell'accesso alle prestazioni previdenziali e assistenziali previste dall'ordinamento, nonché per la determinazione degli indicatori reddituali eventualmente richiesti dalla normativa vigente. Agli oneri derivanti dalle presenti proposte si provvede mediante utilizzo delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica (FISPE), di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, nonché mediante quota parte delle maggiori entrate derivanti dal contrasto all'evasione fiscale e contributiva. Concorrono altresì alla copertura la revisione di specifiche tax expenditures, l'eventuale utilizzo delle risorse del Fondo per la riduzione della pressione fiscale rifinanziato dalla legge di bilancio 2027. La misura, incrementando il reddito disponibile dei lavoratori dipendenti, è inoltre suscettibile di generare effetti positivi sui consumi e sulla crescita economica, con conseguenti riflessi favorevoli sul gettito tributario complessivo.

4. LIBERTÀ CONTRATTUALE PER LE IMPRESE OPERANTI NEI SETTORI LIBERALIZZATI

PROPOSTA NORMATIVA
Dopo l'articolo ….. è aggiunto il seguente articolo: *"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*.

5. IMPRESE FERROVIARIE MERCI

NORMA MERCI

PROPOSTA NORMATIVA
Dopo l'articolo …….. è aggiunto il seguente articolo: 1. *"Al fine di sostenere il settore del trasporto ferroviario delle merci, tenuto conto del decremento di traffico nonché dei disagi causati dai cantieri aperti per i lavori di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, le risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, da corrispondere alle imprese ferroviarie per il trasporto merci sono incrementate di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028.* 2. *Agli oneri derivanti dal comma 1 si provvede ai sensi dell'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234."*
ILLUSTRAZIONE
La proposta ha come obiettivo quello di fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto ferroviario delle merci dovute ai disagi causati dai cantieri aperti per i lavori infrastrutturali di ammodernamento previsti dal PNRR e prevede uno stanziamento di ulteriori 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, in aggiunta ai 100 milioni di euro annui previsti dall'art.1 c.294 della L. 23 dicembre 2014, n.190, a favore di ciascuna impresa ferroviaria richiedente, proporzionalmente ai treni km effettuati sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) e nel limite delle risorse disponibili, per il riconoscimento di due distinti contributi finalizzati rispettivamente alla compensazione dei costi supplementari che le imprese ferroviarie sostengono per l'utilizzo dell'infrastruttura nelle relazioni da e per il sud e per il traghettamento dei treni merci e alla compensazione di parte dei costi esterni che la modalità ferroviaria consente di risparmiare, sull'intero territorio nazionale, rispetto alle modalità concorrenti e più inquinanti. Si rammenta che attualmente l'operatività della misura è disciplinata dal Decreto Interministeriale 64/2023 per le annualità 2023-2027, così come previsto dall'art. 25, comma 2 bis del Decreto-Legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con modificazioni dalla L. 28 marzo 2022, n. 25. La copertura finanziaria della misura è a carico del «Fondo per la strategia di mobilità sostenibile».

CONTRIBUTO SUI PICCOLI PACCHI FINO A 150 EURO (C.D. HANDLING FEE)

Confetra sostiene da sempre l'abrogazione del contributo di 2 euro previsto per le spedizioni di valore inferiore a 150 euro provenienti da Paesi extra-UE. Fin dalla prima introduzione della misura, Confetra ne ha evidenziato le possibili ricadute negative sul sistema logistico nazionale, segnalando il rischio concreto di una deviazione dei traffici verso hub aeroportuali e logistici situati in altri Stati membri dell'Unione europea che non applicano analoghi oneri. Tali effetti avrebbero comportato una perdita di volumi, investimenti e occupazione per gli operatori italiani, con conseguenze negative per la competitività dell'intera filiera logistico-trasportistica.

Per queste ragioni, Confetra ha accolto favorevolmente dapprima i vari rinvii dell'entrata in vigore della misura e, soprattutto, la previsione contenuta nell'articolo 30 del Disegno di legge di bilancio 2027, che dispone l'abrogazione definitiva del contributo. Tale intervento appare coerente con l'esigenza di evitare fenomeni distorsivi della concorrenza e di preservare l'attrattività del sistema logistico nazionale in una fase in cui, peraltro, è in corso a livello europeo la definizione di strumenti armonizzati per il controllo e la gestione delle importazioni provenienti da Paesi terzi.

Auspichiamo pertanto che la disposizione abrogativa venga confermata nel testo definitivo della legge di bilancio e che non subisca modifiche o soppressioni nel corso dell'iter parlamentare, consentendo così di eliminare una misura che avrebbe potuto penalizzare la competitività degli operatori italiani e favorire lo spostamento dei traffici verso altri Paesi dell'Unione europea.