



MANOVRA DI BILANCIO 2026

Proposte per il settore logistica, trasporto
e spedizione

13 ottobre 2025

1. FISCALITÀ SUL REDDITO D'IMPRESA – IRES

PROPOSTA NORMATIVA

In materia di fiscalità sul reddito d'impresa (IRES) è condivisibile la conferma della riduzione dell'IRES dal 24% al 20% alle società che impiegano l'utile in nuova occupazione e investimenti.

Tuttavia, sarebbe ulteriormente auspicabile che nel tempo l'aliquota IRES venga portata al 15% come è avvenuto con la Legge di bilancio 2019 (L. 143/2018) che ai commi 28-34 aveva introdotto la cd. mini-IRES, ossia l'applicazione di una aliquota agevolata al 15 per cento su parte del reddito delle imprese che avessero incrementato i livelli occupazionali ed effettuato nuovi investimenti anche immateriali per la digitalizzazione.

È pertanto utile che con la Legge di Bilancio 2026 queste disposizioni diventino strutturali consolidandosi nel sistema tributario.

La stabilizzazione di tale misura è anche necessaria per consentire programmi d'investimento su base pluriennale per incentivare la produttività e la crescita del Paese.

Con la stabilizzazione dell'IRES premiale nel nostro ordinamento si consente alle imprese virtuose, che investono, assumono e rafforzano la propria patrimonializzazione, la possibilità di pianificare con maggiore certezza i propri percorsi di crescita.

2. CREDITI D'IMPOSTA TRANSIZIONE 5.0

PROPOSTA NORMATIVA

La misura del PNRR relativa a Transizione 5.0, come è noto, è stata finanziata con un importo di 6,3 miliardi di euro ed era volta a sostenere la transizione energetica dei processi produttivi verso un modello di produzione efficiente, sostenibile e basato sulle fonti rinnovabili con progetti di innovazione realizzati attraverso investimenti in beni digitali, beni necessari per l'autoproduzione e l'autoconsumo da fonti rinnovabili e formazione del personale in competenze per la transizione verde.

Tale misura è risultata non essere attrattiva per le PMI per i gravosi adempimenti richiesti in fase di ammissione, pertanto, è auspicabile che con la Legge di Bilancio 2026, nell'ambito della rimodulazione del PNRR, i fondi residui siano destinati a quelle misure più attrattive per le nostre PMI quali Transizione 4.0, ZES unica e ZLS.

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

ART

PROPOSTA NORMATIVA
<i>All'articolo 20 del decreto-legge n. 104/2023 convertito dalla legge n. 136/2023 sono apportate le seguenti modifiche:</i> <i>1) in epigrafe, il termine "autotrasporto" è sostituito da "trasporto, logistica, servizi di spedizione, servizi ancillari al trasporto e attività accessorie e connesse";</i> <i>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";</i> <i>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".</i> <i>In alternativa:</i> <i>prevedere una riduzione dell'aliquota contributiva attraverso una revisione complessiva del sistema di contribuzione all'Autorità.</i>
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,

ILLUSTRAZIONE

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

Prevedere una riduzione dell'aliquota contributiva attraverso una revisione complessiva del sistema di contribuzione all'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni - AGCOM.

ILLUSTRAZIONE

L'importo della contribuzione all'AGCOM 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'AGCOM. Il contributo è obbligatorio con un carico complessivo veramente ingente per le imprese, anche se esse non siano 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 AGCOM sia verso ART.

L'AGCOM 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.

4. DETASSAZIONE DEGLI AUMENTI PREVISTI DAI RINNOVI DEI CCNL

PROPOSTA NORMATIVA
<i>Quanto previsto dall'art.1, comma 182, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) relativo ai premi di risultato si applica anche alle somme derivanti dagli aumenti previsti dai contratti collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative sul piano nazionale con riferimenti ai rinnovi intervenuti a partire dall'1 gennaio 2026 entro 12 mesi dalle rispettive scadenze.</i>
ILLUSTRAZIONE
La proposta è volta ad 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. Tuttavia resta inteso che i redditi riferiti agli incrementi derivanti dai rinnovi del CCNL di cui si propone una tassazione sostitutiva rilevano ai fini dell'accesso alle prestazioni previdenziali e assistenziali.

5. DETASSAZIONE STRAORDINARI E TREDICESIMA

PROPOSTA NORMATIVA

Dall'1 gennaio 2026 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 straordinario entro la soglia di € 4.000 lordi e sui redditi riconducibili alla tredicesima mensilità.

ILLUSTRAZIONE

La proposta è volta al graduale perseguimento dell'equità orizzontale (a parità di reddito deve corrispondere il medesimo carico impositivo) tramite l'applicazione, in luogo delle aliquote per scaglioni di reddito, di un'imposta sostitutiva dell'IRPEF e delle relative addizionali, in misura agevolata sui redditi riferibili al lavoro straordinario e alla tredicesima mensilità. Tuttavia, resta inteso che i redditi suindicati (straordinario e tredicesima mensilità) di cui si propone una tassazione sostitutiva non concorrono alla formazione del reddito IRPEF complessivo ma computano, invece, ai fini dell'accesso alle prestazioni previdenziali e assistenziali.

In questo modo vengono rafforzati i redditi del ceto medio e viene data una spinta ai consumi. Tale proposta, porterebbe non soltanto ad un incremento del potere di acquisto, ma anche ad una maggiore competitività delle imprese che ricorrono a straordinari e turni festivi per rispondere alle esigenze di mercato.

6. LIBERTÀ CONTRATTUALE PER LE IMPRESE OPERANTI NEI SETTORI LIBERALIZZATI

PROPOSTA NORMATIVA
<i>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.</i>
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 <i>incumbent</i> .

7. FONDI DI FORMAZIONE INTERPROFESSIONALI

PROPOSTA NORMATIVA
<i>A decorrere dall'1 gennaio 2026 è abrogato l'art.1, comma 722 della legge 23 dicembre 2014, n. 190.</i>
ILLUSTRAZIONE
La disposizione è volta ad abolire dall'1 gennaio 2026 il prelievo forzoso annuale di 120 milioni a cui sono sottoposti i Fondi paritetici interprofessionali per la formazione continua. Tale prelievo oggi è ancor più ingiustificato in considerazione dei compiti aggiuntivi che sono stati attribuiti ai Fondi in questione dalla disciplina concernente il Fondo Nuove Competenze. Le risorse recuperate sarebbero destinate alla formazione professionale dei lavoratori promuovendo l'aggiornamento delle competenze, l'innovazione e la competitività del sistema produttivo. Infatti, un sistema formativo più solido e ben finanziato contribuirebbe ad aumentare la competitività delle imprese sul mercato.

8. RIDUZIONE DELLE SOVVENZIONI DANNOSE PER L'AMBIENTE E ACCISE SUI PRODOTTI ENERGETICI E CARBURANTI

PROPOSTA NORMATIVA

Sono previsti interventi normativi sul fronte delle accise, anche nel quadro dell'EU Green Deal volti a modificare il sistema della tassazione, eliminando l'imposizione quantitativa per giungere ad una sorta di tassazione ambientale, collegata al fattore inquinante dei prodotti energetici.

Pur condividendo la necessità di raggiungere obiettivi legati a mitigare gli impatti inquinanti dei carburanti per autotrazione, è necessario porre attenzione anche all'incremento dei costi che le imprese subiranno a fronte degli investimenti necessari al cambiamento. Pertanto, è necessario che per le imprese che si impegnano in questa trasformazione siano comunque previste delle esenzioni di accisa specifiche e/o meccanismi di recupero dell'accisa sui carburanti meno inquinanti per non far venir meno la loro competitività sul mercato.

Uno degli obiettivi previsti dalle normative è anche quello di giungere ad una riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi (SAD o EHS - Environmental Harmful Subsidies).

Se ci si basa sul Catalogo annuale dei sussidi dannosi per l'ambiente pubblicato dal MASE (2022), le motivazioni sottostanti i SAD non vengono adeguatamente inquadrare nel Catalogo. Anche se si tratta di incentivi all'utilizzo di carburanti fossili, le ragioni della loro introduzione e mantenimento riguardano in particolare la maggiore incidenza del costo di rifornimento rispetto a quello di altri paesi, che la riduzione, esenzione o rimborso delle accise cercano di ridimensionare; si tratta, quindi, di motivazioni di riequilibrio competitivo rispetto agli operatori esteri (soprattutto sul comparto merci) e, in parte, di contenimento dei costi per l'utenza (soprattutto nel trasporto passeggeri).

Ciò vale, anche se marginalmente, per il trasporto ferroviario, nel quale le trazioni a fonti fossili riguardano soprattutto le manovre e, in minima parte (sulle reti non elettrificate), la mobilità di persone e merci.

Nell'autotrasporto merci, la diffusione della trazione elettrica procede attualmente molto lentamente e quella a idrogeno è ancora in via sperimentale. Potrebbero invece essere impiegati carburanti sostitutivi del gasolio come il GNL e l'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil).

Per navigazione marittima e aerea, entrambi settori hard to abate, la questione dei carburanti alternativi a basse o zero emissioni è ancor più problematica, mentre la sostituzione dei mezzi presenta problemi finanziari molto più rilevanti, per l'elevato immobilizzo e la lunghezza dell'ammortamento.

Un intervento di riduzione dei SAD, oltre a dover essere attentamente valutato per il loro impatto sui costi di trasporto merci e, quindi, su tutta la filiera dei prezzi alla produzione e al consumo e sulla competitività del paese, dovrebbe essere accompagnato da misure alternative di sussidio, sia sul fronte dei prezzi dei carburanti alternativi sia su quello dei mezzi di trasporto, con una pianificazione parallela e coordinata di sostituzione dei sussidi ai carburanti fossili con sussidi all'utilizzo di carburanti a basse o zero emissioni e alla sostituzione di mezzi di trasporto a impatto ambientale più basso o nullo.

9. REVISIONE ALIQUOTE IRPEF

PROPOSTA NORMATIVA

Si prospetta nella Legge di Bilancio per il 2026 un nuovo intervento sulle aliquote IRPEF prevedendo una riduzione dell'aliquota dal 35 al 33 per cento fino a 50.000 euro e sulle regole per le detrazioni per oneri. E' necessaria una migliore ripartizione delle aliquote Irpef poiché le regole per le detrazioni con la fissazione di un tetto di spesa potrebbero vanificare l'effetto benefico del taglio IRPEF con conseguente incremento indiretto dell'imposizione sul ceto medio. Infatti, nella sostanza, la perdita di una parte delle detrazioni d'imposta darà luogo a un incremento indiretto dell'IRPEF. Lo scopo dell'intervento di revisione dell'IRPEF deve essere quello di rendere il sistema di tassazione più equo e più giusto per dare uno slancio alla domanda di consumi interni. È fondamentale per il buon funzionamento del Paese conservare il potere d'acquisto dei contribuenti.

10. IMPRESE FERROVIARIE MERCI

NORMA MERCI

PROPOSTA NORMATIVA
1. <i>Al fine di sostenere il settore del trasporto ferroviario delle merci, tenuto conto dell'incremento 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 2026 e 2027.</i> 2. <i>Agli oneri derivanti dal comma 1 si provvede ai sensi dell'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.</i>
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 2026 e 2027, 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».

INCREMENTO DELLE RISORSE PREVISTE PER IL FERRO-BONUS 2026-2028

PROPOSTA NORMATIVA
<i>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 2026 al 2028.</i> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i>
ILLUSTRAZIONE
Il comma 1 è volto ad incrementare la dotazione del cosiddetto "Ferro-bonus" per gli anni (dal 2026 al 2028) in cui la misura è prevista, ai sensi dall'articolo 1, 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 Ferro-bonus 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 Ferro-bonus" che ha incluso ulteriori beneficiari, si è registrato un traffico Ferro-bonus 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 Ferro-bonus è risultata pari a 0,95 (Fonte MIT). Tuttavia, l'ultima autorizzazione di spesa è stata disposta dalla Legge di Bilancio 2021 con 22 milioni di euro per gli anni dal 2023 al 2026. Non prevedere un nuovo finanziamento di questo importante incentivo costituirebbe un rilevante ostacolo al raggiungimento degli obiettivi fissati in termini di mantenimento e incremento dei volumi del traffico ferroviario merci intermodale o trasbordato.

ILLUSTRAZIONE

Al comma 2 si demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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.

11. PROROGA APE SOCIALE

PROPOSTA NORMATIVA
<i>Prevedere la proroga dell'APE sociale di cui alla legge n. 232/2016 fino al 31 dicembre 2026.</i>
ILLUSTRAZIONE
Si chiede di prorogare fino al 2026 (attualmente fino al 2025) lo strumento dell'APE sociale che, come è noto, consente di accedere al pensionamento anticipato a categorie di soggetti svantaggiati, tra cui lavoratori con almeno 63 anni e 5 mesi di età e 36 anni di contributi che abbiano svolto attività particolarmente rischiose o pesanti in almeno 7 anni negli ultimi 10 ovvero in almeno 6 anni negli ultimi 7. Rientrano tra i lavori gravosi quelli indicati dalla legge n. 232/2016 (allegato C) nonché le attività di addetti alla gestione dei magazzini e professioni assimilate, conduttori di veicoli, di macchinari mobili e di sollevamento e personale non qualificato addetto allo spostamento e alla consegna merci (allegato 3, legge n. 234/2021). È importante prorogare tale misura di protezione anche per il 2026 essendo uno strumento fondamentale per i lavoratori più vulnerabili e in condizioni di difficoltà, come i disoccupati di lungo corso, i caregiver, i lavoratori con invalidità e coloro che svolgono mansioni gravose. La proroga è necessaria per garantire continuità di sostegno a queste categorie, permettendo loro di raggiungere l'età pensionabile senza un improvviso abbandono del mercato del lavoro. La Legge di Bilancio 2025 ha inoltre incrementato l'autorizzazione di spesa per la relativa copertura fino al 2030.

12. RIDUZIONE COSTO DELL'ENERGIA

PROPOSTA NORMATIVA

E' auspicabile che venga attuato un sistema di riduzione del costo dell'energia anche per migliorare la competitività delle imprese. A tal fine è necessario "slegare" il costo dell'energia dal costo del gas e tagliare i costi fissi che incidono sulla bolletta. Ridurre questi oneri renderebbe l'energia più accessibile alle imprese, in particolare alle PMI, rendendole meno vulnerabili ai rincari.

13. ULTERIORI PROPOSTE NORMATIVE FISCALI

REVISIONE DELLE TAX EXPENDITURES, ONERI DEDUCIBILI E CREDITI DI IMPOSTA.

PROPOSTE NORMATIVE

In materia di fiscalità d'impresa, si segnalano le seguenti esigenze specifiche riferite a:

- 1) le tax expenditures: nell'ambito della più ampia riforma fiscale è previsto il riordino e la soppressione e/o la riduzione di alcune agevolazioni, al fine di coprire i fabbisogni finanziari della riforma fiscale; sul punto, si segnala l'esigenza di una valutazione molto attenta su una simile operazione, da condurre con una verifica delle motivazioni che sono state all'origine della loro introduzione e mantenimento, soprattutto in termini di finalità e di riequilibrio del trattamento fiscale sul piano della competitività, anche nel confronto con i regimi fiscali di Paesi concorrenti;*
- 2) la revisione di deduzioni e detrazioni: si dovrebbe tenere conto, oltre che delle finalità delle misure e dei loro effetti sull'efficienza e sulla equità, anche del loro positivo impatto sulla crescita economica. Inoltre, alcune "spese fiscali" consentono di raggiungere obiettivi meritevoli di equità tributaria assicurando una neutralità dell'imposta;*
- 3) la revisione dei crediti di imposta: merita attenzione, come ritenuto dalla stessa Commissione Marè, il fatto che essi non debbano essere considerati tra le "spese fiscali" in senso stretto, ma rappresentare misure di spesa pubblica ed in quanto tali già contabilizzate e non generatrici di minor gettito. Se si facessero rientrare tali misure nella lista delle spese fiscali si genererebbe una duplicazione;*
- 4) gli oneri deducibili: al riguardo si segnala l'assoluta esigenza di escludere da eventuali soppressioni o tagli i contributi previdenziali e di assistenza sanitaria.*

