



DDL DI CONVERSIONE DEL DECRETO LEGGE N.38/2026 – *DL FISCALE*

A.S. 1852

Memoria e proposta normativa

7 aprile 2026

Costituita il 13 aprile 1946, la Confetra rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari. Oltre a vantare la maggiore rappresentatività nel settore di riferimento, la Confetra è anche l'unica organizzazione di livello confederale del tutto autonoma da qualsiasi altra organizzazione e da sempre presente nel CNEL.

Nell'ambito del DL Fiscale (DL n.38/2026) le norme che riguardano in particolare il settore e sulle quali riteniamo opportuno formulare alcune considerazioni e avanzare proposte di ulteriore intervento sono quelle contenute nell'art. 5 sul differimento dell'entrata in vigore all' 1 luglio 2026 dell'applicazione del contributo di 2 euro sui pacchi di modico valore di cui all'articolo 1 comma 126 della Legge 30 dicembre 2025 di Bilancio 2026. Infatti, sebbene si accolga con favore il differimento dell'entrata in vigore dell'handling fee nazionale, si ritiene necessario disporre l'abrogazione al fine di evitare sovrapposizioni con la disciplina unionale di prossima emanazione (dazio temporaneo e/o handling fee europea).

Infatti, come è noto, a decorrere dall'1 luglio 2026, nell'ambito della riforma del sistema doganale europeo, è prevista l'introduzione di un prelievo fisso (dazio temporaneo) pari a 3 euro per le importazioni di modico valore provenienti da Paesi terzi, connesso all'eliminazione della soglia *de minimis*.

Successivamente, dal novembre 2026, dovrebbe entrare in vigore una handling fee europea (art. 18 della proposta di riforma doganale UE), destinata a coprire i costi amministrativi delle operazioni doganali e riscossa dallo Stato membro di importazione.

Tali misure sono concepite per operare in modo armonizzato e uniforme in tutti gli Stati membri.

Il mantenimento del contributo nazionale determinerebbe una sovrapposizione con i prelievi europei, con conseguente duplicazione degli oneri sulle medesime operazioni:

- se assimilato al dazio temporaneo europeo, il contributo italiano si sommerebbe al prelievo di 3 euro già previsto dall' 1 luglio 2026;
- se qualificato come handling fee, esso si aggiungerebbe alla futura handling fee europea prevista da novembre 2026.

In entrambi i casi, si produrrebbe un aggravio ingiustificato dei costi, in contrasto con i principi di proporzionalità e coordinamento con l'ordinamento unionale.

L'introduzione e il mantenimento di un contributo nazionale non coordinato con il quadro europeo determinerebbe distorsioni concorrenziali tra Stati membri, fenomeni di triangolazione dei traffici, con dirottamento delle merci verso Paesi UE che non applicano analoghi contributi nazionali e una conseguente perdita di traffici logistici per l'Italia, con impatti negativi sull'intera filiera.

Si evidenzia inoltre che la handling fee europea sarà riscossa dallo Stato membro di importazione, al quale resterà il relativo gettito e i dazi doganali costituiscono risorse proprie dell'Unione europea, con una quota trattenuta dallo Stato membro. Pertanto, una deviazione dei flussi verso altri Paesi comporterebbe anche una riduzione delle entrate potenziali per l'Italia, oltre che una penalizzazione operativa per gli operatori nazionali.

Inoltre, il contributo nazionale presenta profili di criticità circa la sua natura perché da un lato, appare collegato ai flussi di merci di valore inferiore a 150 euro, analogamente al dazio temporaneo europeo, mentre dall'altro, è qualificato come contributo amministrativo, assimilabile a una handling fee.

Tale ambivalenza aumenta il rischio di sovrapposizione normativa e di incertezza applicativa, soprattutto in assenza di una previsione esplicita di cessazione o assorbimento al momento dell'entrata in vigore della disciplina europea.

Come evidenziato, il mancato coordinamento con la normativa unionale espone a criticità sotto il profilo della certezza del diritto e della compatibilità con il quadro europeo.

Con l'abrogazione del contributo nazionale si consentirebbe di:

- evitare duplicazioni di prelievi;
- garantire un assetto normativo coerente e armonizzato;
- salvaguardare la competitività del sistema logistico nazionale;
- prevenire fenomeni di delocalizzazione dei traffici intra-UE.

Per tali ragioni, si propone l'abrogazione integrale del contributo nazionale, demandando alla disciplina europea la regolazione uniforme della materia.

1. Abrogazione contributo 2 euro sui piccoli pacchi c.d. handling fee

PROPOSTA NORMATIVA

Al decreto-legge 38/2026 l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

- 1. "Il contributo di cui all'articolo 1, comma 126, della legge 30 dicembre 2025, n. 199 è abrogato.*
- 2. Conseguentemente, sono abrogati anche i commi 127 e 128 del medesimo articolo 1 della legge 30 dicembre 2025, n. 199".*



DDL DI CONVERSIONE DEL DECRETO LEGGE N.33/2026 – *DL CARBURANTI*

A.S. 1845

Memoria e proposte normative

31 marzo 2026

Costituita il 13 aprile 1946, la Confetra rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari. Oltre a vantare la maggiore rappresentatività nel settore di riferimento, la Confetra è anche l'unica organizzazione di livello confederale del tutto autonoma da qualsiasi altra organizzazione e da sempre presente nel CNEL.

Nell'ambito del DL Carburanti (DL n.33/2026) le norme che riguardano in particolare il settore e sulle quali riteniamo opportuno formulare alcune considerazioni e avanzare proposte di ulteriore intervento sono quelle sulla riduzione delle aliquote di accise e sul credito d'imposta per l'acquisto di gasolio in favore delle imprese di autotrasporto.

Dopo un mese di conflitto in Medio Oriente, da quando cioè si è registrato il primo rallentamento diventato poi un blocco vero e proprio dei traffici nello stretto di Hormuz, arteria centrale per il passaggio delle petroliere e snodo sensibile per il mercato energetico globale, gli effetti economici dell'aumento del prezzo del petrolio stanno per trasformarsi in un costo strutturale per tutta la filiera del trasporto su strada.

Purtroppo, gli incrementi registrati nel prezzo del gasolio hanno di fatto assorbito il beneficio derivante dalla riduzione dell'aliquota di accisa di venti centesimi (che diventano poco meno di venticinque tenuto conto anche dell'IVA) e pertanto, auspichiamo un prolungamento del periodo di applicazione della suddetta riduzione (prevista attualmente all'art.2 del provvedimento fino al prossimo 7 aprile) in modo da garantire un sostegno concreto e continuativo agli operatori del settore.

Riteniamo inoltre opportuno che la misura venga estesa anche al biodiesel, cioè ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) che soddisfano le condizioni previste dall'art.44 par.5 del Regolamento UE n.651/2014 e ai quali, in virtù

di quanto previsto dall'articolo 3 comma 4 del decreto legislativo 28.3.2025, n.43, viene applicata un'aliquota di accisa pari a 617,40 euro per mille litri per un periodo di 5 anni (da maggio 2025 a maggio 2030).

L'estensione della riduzione dell'aliquota di accisa all'HVO appare coerente sia sotto il profilo tecnico sia sotto il profilo economico poiché i biodiesel presentano un trattamento assimilabile al gasolio e seguono l'andamento dei prezzi di mercato del gasolio stesso.

Con riferimento al credito d'imposta per l'acquisto di gasolio in favore delle imprese di autotrasporto merci, di cui saranno destinatarie le imprese con veicoli almeno Euro V di peso superiore a 7,5 tonnellate (previsto all'art.3 del provvedimento) rileviamo 3 tipi di intervento in sede di conversione.

Innanzitutto, auspichiamo che la percentuale del beneficio che sarà stabilita da un decreto interministeriale MIT-MEF-MASE sia congrua rispetto all'aumento del costo del gasolio poiché la percentuale del beneficio dovrà essere calcolata *“sulla maggior spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile e maggio rispetto al prezzo del mese di febbraio”*.

Partendo infatti dalla rilevazione MASE del prezzo del gasolio di febbraio pari a circa 1,701 euro al litro e considerato che a marzo le rilevazioni settimanali sono aumentate di circa 32 centesimi (l'ultima rilevazione del 23 marzo è pari a 2,023 euro al litro), una percentuale sostenibile di credito d'imposta dovrebbe essere di almeno il 70% in modo da uniformarsi alla misura del rimborso della accisa trimestrale stabilita dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (la cui normativa di riferimento è il Decreto legislativo n.504/1995, art.24-ter).

Per di più, considerata la riduzione dell'aliquota di accisa del gasolio dal 18 marzo al 7 aprile, per la presentazione delle istanze trimestrali all'ADM negli ultimi dieci giorni di marzo (quindi per le dichiarazioni del I trimestre 2026) e per i primi 7 giorni di aprile (quindi per le dichiarazioni del II trimestre 2026) la misura del rimborso si ridurrà

drasticamente alla luce della diminuzione del primo fattore della sottrazione in base alla quale è calcolata (cioè accisa gasolio meno accisa gasolio professionale).

In secondo luogo, riteniamo che debba essere incluso anche l'HVO quale carburante oggetto del meccanismo del beneficio compensativo per le imprese.

Infine, riteniamo sia necessaria l'estensione del credito d'imposta di cui al citato art. 3 del provvedimento anche alle imprese operanti nel trasporto merci ferroviario.

In particolare, si segnala che i locomotori impiegati nelle operazioni di manovra all'interno dei terminal non sono elettrificati e utilizzano gasolio per autotrazione, risultando pertanto anch'essi esposti agli aumenti dei costi energetici.

Per tutte le ragioni indicate suggeriamo 3 proposte emendative che recepiscono tali osservazioni e che alleghiamo alla presente memoria e, in generale, sottolineiamo la necessità che gli interventi previsti assumano una prospettiva di più lungo periodo, soprattutto nell'eventualità di un protrarsi del contesto geopolitico attuale.

In tale scenario, oltre al tema dei costi, emergerebbe infatti con maggiore forza anche una questione di approvvigionamento del gasolio.

È pertanto fondamentale adottare un approccio che non si limiti al solo autotrasporto, ma che tenga conto dell'intera filiera logistica, inclusi tutti i segmenti in cui vengono impiegati mezzi non elettrici, a partire dalle operazioni di movimentazione nei terminal ferroviari.

1. RIDUZIONE ALIQUOTA DI ACCISA PER BIODIESEL

PROPOSTA NORMATIVA

All'art.2 aggiungere il seguente comma:

1-bis. L'aliquota di accisa sul biodiesel e sui gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) che soddisfano, ai fini dell'applicazione della aliquota ridotta pari a euro 617,40 per mille litri, le condizioni previste dall'[articolo 44, paragrafo 5, del regolamento \(UE\) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014](#), come previsto dall'articolo 3 comma 4 del decreto legislativo 28.3.2025, n.43, è rideterminata dal giorno successivo alla pubblicazione della legge di conversione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e fino al ventesimo giorno successivo alla medesima data di pubblicazione nella misura di 417,90 euro per mille litri.

Successivamente aggiungere il seguente comma:

2-bis. Agli oneri derivanti dal comma 1-bis, valutati in 30 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede ai sensi dell'art.5 comma 2-bis.

Conseguentemente, all'art.5 aggiungere il seguente comma:

2-bis. Agli oneri derivanti dall'articolo 2 comma 2-bis si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

2. ESTENSIONE DEL CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO PER L'ACQUISTO DI BIODIESEL

PROPOSTA NORMATIVA

a) All'art.3 apportare le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, primo periodo, dopo la parola "carburante" aggiungere "nonché per l'aumento del prezzo del biodiesel e dei gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO),";

2) all'ultimo periodo, sostituire la parola "100" con la seguente: "110";

3) al comma 5, sostituire la parola "100" con la seguente: "110".

b) Successivamente all'art.5 apportare le seguenti modificazioni:

1) al comma 2 sostituire la parola "110" con la seguente: "120";

2) dopo la lettera c) aggiungere la seguente:

d) quanto a ulteriori 10 milioni di euro per l'anno 2026 mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

3. ESTENSIONE DEL CREDITO D'IMPOSTA PER L'ACQUISTO DI GASOLIO A FAVORE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

PROPOSTA NORMATIVA

Dopo l'art.3 aggiungere il seguente:

Art. 3-bis

Misure in favore delle imprese ferroviarie

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia esercenti le attività di trasporto indicate all'art.3 comma 1 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112, è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile e maggio rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 30 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito

PROPOSTA NORMATIVA

d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Agli oneri derivanti dai commi da 1 a 4, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2026 si provvede ai sensi dell'articolo 5.

Conseguentemente, all'art.5 aggiungere il seguente comma:

2-bis. Agli oneri derivanti dall'articolo 3-bis si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.