



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

MEMORIA

**Esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina (A.S. 2564)**

Senato della Repubblica  
*Commissioni riunite 6<sup>a</sup> Finanze e 10<sup>a</sup> Industria*

## **Premessa**

Il decreto-legge n. 21/2022, recante “*Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina*”, contiene significative e urgenti misure economiche, fiscali e finanziarie, volte ad arginare gli effetti negativi sull’economia nazionale derivanti della grave crisi internazionale in atto.

In generale, il Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, esprime apprezzamento per le misure adottate per fronteggiare la situazione di eccezionale instabilità

Nel documento vengono rappresentate alcune riflessioni con riferimento alle disposizioni di maggiore interesse per il Gruppo FS. In particolare, nell’ordine individuato dall’articolato:

- **l’articolo 1** che dispone la riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante;
- **l’articolo 3** che reca misure in tema di prezzi dell’energia;
- **l’articolo 13**, che reca il rifinanziamento del cd. *ferrobonus* con uno stanziamento di ulteriori 19 milioni di euro per l’anno 2022;
- **l’articolo 23**, che interviene per mitigare gli effetti economici registrati nel settore delle costruzioni derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi.

### **Articolo 1 (Riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante)**

La misura prevista dall’articolo 1 del decreto legge in argomento dispone la riduzione per 30 giorni delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante.

Al riguardo, si segnala che, relativamente al settore del trasporto ferroviario, nel Testo Unico delle Accise (D.Lgs. 504/1995) era già prevista un’aliquota ridotta per il gasolio, pari al 30 per cento dell’aliquota ordinaria.

Di recente, con il decreto legge n. 4/2022 (cd. DL Sostegni-ter), tale regime agevolato è stato soppresso, con un conseguente notevole aumento dei costi per l’approvvigionamento di gasolio da parte degli operatori ferroviari.

Si evidenzia al riguardo che nel settore l’utilizzo del gasolio è ancora necessario per i trasporti di passeggeri e merci sulle linee non elettrificate ed è fondamentale per le operazioni di manovra, nelle aree portuali e in quelle terminalistiche.

**Il Gruppo FS vede pertanto con favore la misura di riduzione generalizzata dell’accisa disposta dal decreto legge in oggetto e, in considerazione che al momento non esiste una reale alternativa all’utilizzo del gasolio per le richiamate attività del settore ferroviario, auspica che la stessa possa essere rafforzata e proseguita anche nei mesi seguenti.**

### **Articolo 3 (Misure in tema di prezzi dell'energia)**

L'articolo 3 del decreto legge in esame prevede alcune misure, anche di carattere fiscale, adottate a favore degli operatori per far fronte al significativo aumento del prezzo dell'energia elettrica registratosi in questi mesi a causa della crisi ucraina e che sta determinando un forte impatto negativo anche sul settore ferroviario.

A fronte del fenomeno richiamato, il Gruppo FS è fortemente impegnato nel processo di transizione verso l'utilizzo delle fonti rinnovabili anche attraverso lo sviluppo di nuovi impianti di produzione sfruttando anche le aree di proprietà e gli immobili del Gruppo. Tale percorso trova peraltro un sostegno in specifiche disposizioni del DL Energia all'esame del Parlamento.

Nelle more dello sviluppo di tale progetto **sarebbe auspicabile lo sviluppo di una forma di sostegno alle imprese ferroviarie che le aiuti a superare nel breve termine l'impatto dell'aumento del prezzo dell'energia sui servizi di trasporto in quanto le disposizioni dell'articolo 3 non comportano benefici diretti per il settore ferroviario.**

### **Articolo 13 (Ferrobonus e marebonus)**

Il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti a livello internazionale ed europeo<sup>1</sup> richiede un continuo perseguimento delle politiche di sostegno al trasporto delle merci su ferro.

In tale contesto si colloca l'articolo 13 che dispone un incremento di spesa a favore di due incentivi, cd. *Marebonus* e *Ferrobonus*, che sostengono il trasferimento modale del trasporto merci a favore, rispettivamente, delle modalità marittima e ferroviaria. Più in particolare, il comma 2 dell'articolo 13 dispone un incremento del *Ferrobonus* di ulteriori 19 milioni di euro per l'anno 2022 portando quindi il montante complessivo della misura in tale annualità a 38 milioni di euro.

Come noto, il *Ferrobonus* è stato introdotto dall'articolo 1, commi 648, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) e ha previsto una misura di supporto a favore dei servizi di trasporto ferroviario intermodale. Successive disposizioni normative hanno prorogato e rifinanziato la misura, fino al 2026. Inoltre, nel corso degli ultimi anni, il legislatore ha più volte rafforzato la misura nei periodi in cui difficoltà straordinarie (crollo del Ponte Morandi, crisi Covid e, da ultimo, la crisi ucraina) hanno rischiato di rallentare lo sviluppo del trasporto ferroviario

Si sottolinea come la misura abbia rappresentato, in tutto il suo periodo di applicazione, uno strumento fondamentale per sostenere gli operatori di trasporto che, commissionando servizi ferroviari, favoriscono il ricorso alla modalità ferroviaria. Si ricorda infatti che dell'incentivo non beneficiano direttamente le imprese ferroviarie ma i loro clienti, quali gli operatori di trasporto multimodale (MTO) e i soggetti industriali che commissionano servizi di trasporto intermodale o trasbordato.

**Il Gruppo FS vede quindi con favore la misura adottata dall'articolo 13 del decreto in oggetto e auspica che la dotazione finanziaria possa essere incrementata in modo stabile, portandola ad**

---

<sup>1</sup> 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.

**almeno 50 milioni di euro annui** (come sopra accennato, lo stanziamento per l'anno 2022 è ora pari a 38 milioni di euro mentre per le annualità 2023-2026 le risorse disponibili sono pari a 22 milioni di euro annui). L'incremento auspicato consentirebbe all'incentivo di avvicinarsi all'importo di 2 euro a treno-chilometro - livello che in fase di definizione della misura era stato stimato dalle autorità italiane e dalla Commissione europea come ottimale – **consentendo così al settore di pianificare un incremento degli investimenti e servizi di sempre maggiore qualità.**

### **Articolo 23 (Revisione prezzi)**

Certamente più delicato e complesso nell'immediato è il tema del forte aumento dei prezzi registrato nelle materie prime già a partire dal primo semestre dello scorso anno e aggravatosi in questi mesi, in considerazione dei recenti accadimenti internazionali.

Tali incrementi sono di particolare rilievo per il Gruppo FS che, tramite RFI e ANAS, rappresenta la prima stazione appaltante del Paese, con investimenti che nel 2021 hanno raggiunto i 12,5 miliardi di euro. Inoltre, stando al Piano Industriale per il periodo 2022-2031 di prossima presentazione, gli investimenti si attesteranno intorno ai 10-15 miliardi di euro l'anno. Grazie anche all'avvio delle opere previste nel PNRR e dal Fondo Complementare che assegnano complessivamente al Gruppo ben 25,2 miliardi di euro, saranno proprio gli investimenti a costituire uno dei cardini intorno ai quali si svilupperanno le attività del Gruppo per i prossimi 10 anni.

Appare evidente, tuttavia, che l'aumento dei prezzi delle materie prime impatta fortemente sulla capacità delle imprese appaltatrici di portare a termine i lavori affidati - e sulla appetibilità delle gare di prossima pubblicazione, parte delle quali riguarderà gli investimenti infrastrutturali previsti nel PNRR.

In tale contesto, il Gruppo esprime apprezzamento per l'attenzione dimostrata dal Governo su tali problematiche.

In particolare, per quanto riguarda i **contratti di lavori già affidati**, il legislatore ha adottato specifiche misure volte a riconoscere alle imprese delle compensazioni relative alle variazioni maggiori all'8% dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi. A tal fine è stato costituito il "*fondo per l'adeguamento dei prezzi*", di cui all'art. 1-septies del Decreto Sostegni-bis (DL n. 73/2021), al quale le stazioni appaltanti possono ricorrere in caso di insufficienza delle risorse a copertura degli oneri previsti.

**Si giudica positivamente, pertanto, l'ulteriore aumento della dotazione del fondo per un importo pari a 120 milioni per l'anno 2022 disposto dal comma 2 dell'articolo 23 del DL attualmente all'esame.** Si ritiene apprezzabile inoltre la possibilità prevista dall'articolo 23, comma 1, del decreto in esame, secondo la quale il MIMS può concedere un'anticipazione del fondo fino al 50% sugli importi richiesti dalle stazioni appaltanti sulla base delle istanze di compensazione presentate dalle imprese.

Inoltre, con l'art. 29 del Decreto Sostegni-ter (DL n. 4/2022, convertito dalla legge 28 marzo 2022, n. 25) si è intervenuto sul fronte dei **contratti ancora da affidare**, stabilendo l'obbligo di prevedere, fino al 31 dicembre 2023, clausole di revisione dei prezzi nei documenti di gara iniziali, nonché, per i soli contratti di lavori, un meccanismo di compensazione del "caro materiali".

Per coprire gli oneri derivanti dalle compensazioni relative alle opere PNRR/PNC, per le stazioni appaltanti è prevista la possibilità di ricorrere allo speciale "*fondo per il completamento delle opere*" di cui al



Decreto Semplificazioni (DL n. 76/2020), nei limiti delle somme a tal fine stanziato. **In tal senso, si giudica parimenti in modo positivo, l'aumento della dotazione di tale fondo per un importo pari a 200 milioni di euro per l'anno 2022, disposto dal comma 2 dell'articolo 23 del DL attualmente all'esame.**

**È evidente, tuttavia, che il fenomeno del rincaro dei prezzi delle materie prime presenta dimensioni ben più ampie rispetto alle risorse sono state stanziato in questa prima fase, sia per quanto attiene le opere già appaltate che per quanto attiene alle attività ancora da affidare.**

**In particolare, per quanto riguarda le opere in corso, si reputa opportuno anche un intervento normativo che disciplini a regime l'adeguamento del corrispettivo nel corso di vigenza del contratto.**

12 aprile 2022