



Emergenza caro gasolio: proposte di intervento a sostegno del settore dell'Autotrasporto merci

L'attuale incremento del prezzo del gasolio, determinato anche dalle tensioni geopolitiche in Medio Oriente, sta generando rilevanti criticità per il settore del trasporto merci e della logistica, comparto essenziale per il funzionamento delle catene di approvvigionamento e distribuzione del sistema economico nazionale.

L'aumento repentino dei costi del carburante ha di fatto eroso la marginalità delle imprese di autotrasporto, determinando un forte squilibrio economico e finanziario che rischia di compromettere la continuità operativa di numerosi operatori del settore.

Valutazione d'impatto economico

Per comprendere la reale portata dell'attuale incremento del prezzo del carburante, è necessario tradurre l'aumento registrato nelle ultime settimane in effetti concreti sui costi delle imprese di autotrasporto.

Considerando una percorrenza media annua di circa 120.000 km per veicolo e un consumo medio di 3,3 km/litro, ogni mezzo pesante utilizza mediamente circa 36.000 litri di gasolio all'anno.

L'aumento registrato nelle ultime settimane, stimabile in circa 0,25 euro per litro, comporta un incremento proporzionale al parco veicolare posseduto per cui un costo pari a circa € 9.000,00 per un camion, a titolo esemplificativo si traduce in un aumento netto di € 90.000,00 per una flotta di 10 camion.

Si tratta di valori estremamente rilevanti per un settore in cui la marginalità media si colloca inferiore al 3% del fatturato e che, pertanto, non consente di assorbire aumenti improvvisi di tale entità.

In molti casi, l'incremento del solo costo del carburante è sufficiente ad annullare completamente il risultato economico dell'impresa.

Va inoltre considerato che il carburante deve essere pagato immediatamente, mentre i corrispettivi dei servizi di trasporto vengono incassati con tempi medi superiori a 60-90 giorni, determinando una forte tensione finanziaria che aumenta il fabbisogno di liquidità.

Nel trasporto merci il carburante rappresenta mediamente tra il 30% e il 35% dei costi operativi, mentre il costo del lavoro incide per circa il 30-35%, portando l'incidenza complessiva dei due principali fattori produttivi oltre il 65-70% dei costi totali.



Alla luce di tale contesto, si ritiene indispensabile l'adozione di misure straordinarie e temporanee, analoghe a quelle autorizzate dall'Unione Europea in occasione della crisi energetica conseguente al conflitto in Ucraina.

Le misure proposte sono articolate su due livelli di intervento: europeo e nazionale.

Qualunque intervento nazionale dovrà essere attuato nell'ambito di un quadro europeo temporaneo sugli aiuti di Stato, che consenta di ampliare i limiti previsti dalla disciplina "de minimis" e permetta di adottare misure efficaci e tempestive per: mitigare gli effetti dell'aumento dei prezzi del carburante, sostenere la liquidità delle imprese e garantire la stabilità del sistema logistico nazionale.

1. MISURE DI RIDUZIONE DEI COSTI

1.1 Credito d'imposta per i maggiori costi del carburante (gasolio e HVO)

La misura proposta consiste nell'introduzione temporanea di un **credito d'imposta a favore delle imprese di autotrasporto** calcolato sulla base dell'incremento medio settimanale del prezzo del gasolio, che verrebbe utilizzato in compensazione tramite modello F24.

Si tratterebbe quindi di prendere a riferimento il prezzo medio settimanale rilevato dal MASE a una certa data (es. alla data del 9 marzo 2026) e consentire alle imprese di recuperare il differenziale di prezzo rispetto a quello via via rilevato su base settimanale.

L'ammontare del credito verrebbe determinato moltiplicando i litri di carburante acquistato nel corso della settimana per la variazione di prezzo settimanalmente rilevata dal MASE rispetto alla settimana precedente.

Tenuto poi conto che gli incrementi dei prezzi riguardano solo il gasolio, ma anche l'HVO, la cui quotazione è agganciata a quella del gasolio per autotrazione, ai fini del calcolo del credito d'imposta spettante alle imprese, andrebbero inclusi anche gli acquisti di tale prodotto, sulla base della stessa variazione rilevata per il gasolio.

1.2 Riduzione temporanea del costo del lavoro

La proposta consiste nel prevedere **esonero contributivo temporaneo** sui contributi previdenziali a carico di tutte le imprese di autotrasporto iscritte all'Albo nazionale degli Autotrasportatori, attraverso una compensazione tramite F24, limitatamente a:

- a. Titolare/socio di impresa (contributi personali);
- b. Personale dipendente.

La misura proposta ha come finalità quella di riequilibrare i costi dei principali fattori produttivi e sostenere la continuità operativa delle imprese.



2. MISURE PER LA LIQUIDITA'

2.1 Utilizzo immediato del credito derivante dal rimborso accise

La misura proposta consentirebbe alle imprese di **utilizzare immediatamente il credito d'imposta spettante**, derivante dal rimborso trimestrale delle accise, dopo un massimo di 10 giorni dalla presentazione della domanda all'Agenzia delle dogane e comunque senza attendere il decorso del termine di **60 giorni (silenzio-assenso)** previsto dalla normativa vigente.

2.2 Sospensione immediata temporanea dei versamenti fiscali e contributivi

La misura proposta prevede la **sospensione temporanea dei versamenti** relativi a imposte fiscali; contributi previdenziali; premi assicurativi. Tale sospensione, legata allo sgravio contributivo, potrebbe essere considerata una misura "ponte" in attesa dell'autorizzazione europea per la riduzione contributiva.

3. MISURE PER LA REGOLARITA' DEL MERCATO

3.1 Adeguamento costo carburante nei valori indicativi dei costi di esercizio

Provvedere all'immediato adeguamento da parte del Ministero infrastrutture e trasporti della "voce carburante" e ripubblicazione aggiornata dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio. Si evidenzia che, a normativa vigente, tali valori dei costi di esercizio sono cogenti nei contratti stipulati in forma non scritta.

3.2 Valorizzazione clausola del "fuel surcharge" nei contratti scritti

Ribadire l'obbligatorietà della clausola di adeguamento del costo carburante quale elemento indispensabile nei contratti stipulati in forma scritta, ai sensi dell'art. 6bis del d.lgs. 286/2005, pena la qualificazione come 'contratto verbale' con tutte le clausole più stringenti previste per tale tipologia contrattuale.

Considerazioni sull'ipotesi "accisa mobile"

L'ipotesi, paventata soprattutto dalle associazioni dei consumatori, di attivazione del meccanismo della cosiddetta "accisa mobile" sebbene preveda una riduzione generalizzata e temporanea delle accise alla pompa, rischia di produrre effetti limitati o nulli per il settore dell'autotrasporto professionale e di tutti gli operatori che hanno investito nel ricambio del parco veicolare e sono dotati di veicoli moderni e ambientalmente sostenibili.

È, pertanto, fondamentale prevedere che **qualsiasi intervento sulle accise mantenga invariato l'attuale livello di rimborso riconosciuto al settore dell'autotrasporto**.



Conclusioni

Il settore dell'autotrasporto rappresenta un'infrastruttura essenziale per il Paese e garantisce la continuità delle catene di approvvigionamento.

L'attuale aumento del prezzo del gasolio, se non compensato da misure straordinarie, rischia di determinare nel breve periodo una crisi diffusa del comparto

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore approfondimento.

Con i migliori saluti.

Le Associazioni firmatarie:

ANITA

CNA-FITA

CONFARTIGIANATO TRASPORTI

FAI

FEDIT

FIAP

SNA-CASARTIGIANI

CONFCOOPERATIVE Lavoro e Servizi

LEGACOOP Produzione e Servizi

UNATRAS