



**XIX Legislatura**  
**Senato della Repubblica**

**6<sup>a</sup> Commissione (Finanze e tesoro)**

**Documento di osservazioni e proposte**  
**Audizione informale nell'ambito dell'esame del disegno di legge**  
**“Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, recante**  
**disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi**  
**dei mercati internazionali”**

**(A.S. 1845)**

**31 marzo 2026**

## **Premessa**

L'eccezionale perdurare dell'incremento del prezzo dei carburanti, 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, le cui flotte sono alimentate per la quasi totalità da gasolio per autotrazione.

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.

In particolare, il settore dell'autotrasporto, sta attraversando una fase di forte tensione determinata dal livello elevato e persistente del costo del gasolio stabilmente oltre i 2 euro/litro, con dinamiche che appaiono sempre più scollegate da fattori oggettivi e caratterizzate da fenomeni speculativi.

## **Valutazione d'impatto economico**

Per comprendere la reale portata dell'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, le scriventi organizzazioni di rappresentanza hanno da subito lanciato l'allarme e richiesto l'adozione di misure straordinarie e temporanee, analoghe a quelle autorizzate dall'Unione Europea in occasione della crisi energetica conseguente al conflitto in Ucraina.

## **Osservazioni sull'efficacia del decreto-legge n. 33**

Col decreto in parola il Governo è intervenuto tempestivamente introducendo misure che agiscono in una triplice direzione: un credito d'imposta per l'autotrasporto professionale, la riduzione generalizzata delle accise alla pompa per tutti senza alcuna distinzione di attività e veicoli e il rafforzamento della vigilanza contro le speculazioni. Tutto ciò in risposta agli aumenti indiscriminati e ai rincari che incidono anche sui beni di largo consumo, evitando la spirale negativa che avrebbe finito per abbattersi sui cittadini-consumatori.

L'Esecutivo ha agito anche sulla scorta del confronto avviato con le principali rappresentanze associative della categoria dell'autotrasporto, che avevano espressamente richiesto interventi immediati e misure specifiche.

Le misure richieste erano articolate su due livelli di intervento: europeo e nazionale.

Si precisa che qualunque intervento di stampo nazionale deve essere attuato nell'ambito di un quadro europeo temporaneo sugli aiuti di Stato, ad oggi mancante, 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.

Purtroppo, però, preme evidenziare che gli interventi previsti nel DL 33/2026, già dopo qualche giorno dall'approvazione del provvedimento, non hanno apportato i risultati sperati e risultano inadeguati rispetto alla gravità della situazione.

In particolare, la riduzione delle accise si è dimostrata insufficiente e priva di effetti strutturali, non riuscendo a compensare l'incremento dei costi operativi sostenuti dalle imprese.

Permangono rilevanti criticità sul piano della liquidità. I tempi di rimborso delle accise, ancora legati a procedure dilazionate (fino a 60 giorni), risultano incompatibili con le esigenze finanziarie delle imprese, mentre non sono previste misure efficaci di sospensione o alleggerimento degli oneri fiscali e contributivi in una fase di forte tensione.

Ulteriori limiti riguardano gli strumenti di sostegno economico, che presentano una dotazione finanziaria non proporzionata alla platea interessata (attualmente pari a 100 milioni di euro) e meccanismi di accesso complessi e poco immediati, con conseguente difficoltà di utilizzo in tempi rapidi.

Sul piano dei rapporti di filiera, si registrano criticità diffuse nei comportamenti della committenza, con difficoltà nel riconoscimento degli adeguamenti tariffari legati all'andamento del costo del carburante e, in alcuni casi, atteggiamenti non coerenti con i principi di correttezza contrattuale.

A ciò si aggiunge una persistente incertezza interpretativa sulla disciplina delle clausole di adeguamento del costo del carburante, che ne limita l'applicazione uniforme e ne riduce l'efficacia, analogamente a quanto già riscontrato in passato su altri istituti del settore.

Nel complesso, il quadro evidenzia:

- un incremento dei costi non adeguatamente compensato da misure pubbliche;
- una forte pressione sulla liquidità, aggravata dai tempi di rimborso e dagli oneri fiscali e contributivi;
- strumenti di sostegno insufficienti e non immediatamente fruibili;
- criticità nei rapporti contrattuali lungo la filiera;
- incertezze applicative sulle norme di adeguamento tariffario.

Tali condizioni stanno determinando una situazione di crescente squilibrio economico per le imprese del settore, con impatti diretti sulla sostenibilità operativa e sulla tenuta complessiva della filiera logistica.

In questo contesto, appare evidente la necessità di un rafforzamento degli strumenti disponibili e di un quadro regolatorio più efficace, in grado di garantire maggiore equilibrio nei rapporti di filiera e condizioni di sostenibilità per le imprese del settore.

Tutto ciò è confermato dal malcontento di migliaia di operatori, diffuso su tutto il territorio nazionale. Infatti, pur nel confermare l'apprezzamento per la consultazione che il Ministero dei Trasporti ha

avviato con la categoria e le misure tempistiche approvate col decreto-legge n.33/2026, le scriventi Associazioni sono nuovamente a chiedere interventi che diano una risposta certa al tema della crisi di liquidità per le imprese di autotrasporto, che fino ad ora non si sono verificati.

La speculazione anche questa volta l'ha fatta da padrone!

Le norme introdotte non stanno funzionando e migliaia di imprese ne stanno pagando le conseguenze. È questa la ragione per cui si chiede con vigore al Governo di ottenere l'utilizzo di misure emergenziali e temporanee che diano alle imprese la certezza del recupero di liquidità per far fronte alle maggiori spese per gli acquisti di gasolio, onde evitare che si inneschino iniziative autonome che producano la sospensione dei servizi di autotrasporto e momenti di forte tensione.

Gli autotrasportatori fanno i conti quotidianamente con un costo del gasolio in media stabilmente oltre i 2 euro al litro su quasi tutta la rete nazionale.

Si tratta di una situazione insostenibile per il comparto dell'Autotrasporto!

A ciò si aggiunge che gli operatori del settore devono subire le richieste di una committenza che, salvo eccezioni, non solo non riconosce incrementi dovuti ma, addirittura, chiede sconti sui servizi di autotrasporto.

Pertanto, le scriventi non possono che esprimere la forte preoccupazione generata dalla disillusione che è presente nella categoria.

Le richieste di iniziative dimostrative divengono sempre più pressanti in contemporanea con l'inerzia decisionale che non fornisce risposte adeguate.

Stanziamento di risorse adeguate a ristorare le perdite subite, sospensione e differimento dei versamenti contributivi e fiscali per garantire la liquidità, garanzia di intervento nei confronti di comprovate violazioni delle norme sui costi della sicurezza nei confronti dei committenti e speculatori, sono la base immediata per garantire la regolare continuità dei servizi di trasporto e sostenere il comparto dell'autotrasporto in profonda crisi.

## **Proposte migliorative di sostegno all'Autotrasporto**

Alla luce di quanto sopraesposto si propone l'introduzione, nell'iter di conversione del provvedimento, di specifiche misure migliorative per sostenere efficacemente il settore dell'autotrasporto.

### **- Articolo 2**

L'attivazione del meccanismo della cosiddetta "accisa mobile" introdotto con l'articolo 2, che prevede la riduzione immediata e generalizzata delle aliquote di accisa dal 19 marzo 2026 per una durata di 20 giorni, sino al 7 aprile 2026, non ha contribuito a riportare il prezzo al litro ai livelli precedenti all'avvio del conflitto.

Gli effetti diverranno devastanti dal giorno 8 aprile c.a. se la misura non sarà prorogata: a prezzi dati, quando scadrà la sua efficacia, il prezzo del gasolio salirà immediatamente a quasi 2,30 euro al litro. La misura sta producendo effetti molto limitati, se non addirittura 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 di riduzione sulle accise, presente e futuro, mantenga invariato l'attuale livello di rimborso riconosciuto al settore dell'autotrasporto.

Si propone, pertanto, l'introduzione di una specifica misura che garantisca l'invarianza del livello dei benefici di cui all'art. 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, per tutto il periodo di applicazione delle aliquote di cui al comma 1, lettera b), che consenta di riconoscere un credito d'imposta pari a 200 euro per mille litri di gasolio commerciale usato come carburante alle imprese aventi sede legale e stabile organizzazione in Italia esercenti le attività di trasporto indicate al comma 2, lettera a).

### - **Articolo 3**

Pur apprezzando la disposizione introdotta con l'articolo 3, che recepisce un'esplicita richiesta formulata dalle scriventi, si chiede di modificare profondamente il meccanismo di calcolo previsto che si basa sulla variazione del prezzo di acquisto di gasolio nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026 rispetto al prezzo di febbraio 2026, in ragione della complessità che ne deriverebbe e dell'allungamento dei tempi per l'erogazione effettiva del credito alle imprese beneficiarie.

A tal proposito si propone di utilizzare il meccanismo, già sperimentato con successo in occasione del credito di imposta istituito in epoca covid-19 e successivamente per lo scoppio della guerra russo-ucraina, che prevede il riconoscimento alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia esercenti le attività di trasporto indicate all'articolo 24-ter, comma 2, lettera a), del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, per la spesa sostenuta nel primo trimestre dell'anno 2026 per l'acquisto del gasolio impiegato dai medesimi soggetti in veicoli, di categoria euro V o superiore, utilizzati per l'esercizio delle predette attività, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. La misura di tale contributo straordinario verrà determinata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle richieste pervenute dai soggetti individuati dal comma 1, nel limite massimo di 100 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

È inoltre fondamentale che venga incrementata equamente la dotazione complessiva di 100 milioni in maniera tale che le imprese possano ricevere almeno un contributo unitario pari a 0,30 centesimi di euro per litro di gasolio.

Sul tema rimane auspicabile un chiarimento in merito all'applicazione di tale credito anche all'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) al fine di non penalizzare le imprese che hanno investito nel rinnovo del parco veicolare e nell'utilizzo di soluzioni a minore impatto ambientale, anche in considerazione dell'art. 3-quinquies del decreto-legge 29 maggio 2023 n. 57, che ha disposto l'applicazione dell'equiparazione di questo carburante al gasolio commerciale.

Al comma 2) dello stesso articolo 3 si chiede eliminare la disposizione per cui il credito va fruito "entro il 31 dicembre 2026".

Si esprime apprezzamento per la disposizione che prevede l'aggiornamento dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio con cadenza mensile fino al 30 giugno 2026, poiché la previsione trimestrale in questa fase di volatilità dei prezzi del carburante risulta insufficiente. Le scriventi organizzazioni ritengono che la medesima logica debba applicarsi alla clausola di adeguamento carburante prevista nei contratti scritti dall'art. 6, comma 3, lettera d) del D.Lgs. 286/2005, che attualmente opera sulla base di rilevazioni mensili e su un parametro di prezzo che incorpora le componenti fiscali, producendo distorsioni sistematiche ogni volta che le accise vengono modificate in via emergenziale.

Si chiede pertanto di introdurre nell'iter di conversione una modifica all'art. 6, comma 3, lettera d) del D.Lgs. 286/2005 che sostituisca le rilevazioni mensili con quelle settimanali — già pubblicate ufficialmente dal MASE — e che ancori il parametro di calcolo al prezzo del carburante al netto delle componenti fiscali, estendendo al contempo l'applicazione della clausola a tutti i vettori energetici oggi utilizzati nel settore, non più al solo gasolio.

Si tratta di una modifica a costo zero per la finanza pubblica che completa e rende strutturalmente efficace quanto il decreto ha già avviato sul piano delle tabelle di riferimento: non solo ristori immediati, ma norme che garantiscono all'autotrasporto la capacità di trasferire correttamente le variazioni di costo lungo la filiera, riducendo la dipendenza del settore da interventi emergenziali a ogni futura crisi energetica.

- **Sospensione immediata temporanea dei versamenti fiscali e contributivi**

Per sostenere la liquidità delle imprese si propone di inserire un'ulteriore norma temporanea ed eccezionale che preveda per le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano regolarmente iscritte all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori e al Registro Elettronico Nazionale (R.E.N.) la sospensione dei termini relativi al primo versamento utile dei contributi previdenziali e assistenziali e delle imposte.

Tale sospensione deve operare anche con riguardo al versamento dei contributi previdenziali con scadenza il 17 maggio 2026 dovuti dai soggetti di cui all'articolo 1 della legge 2 agosto 1990, n. 233, iscritti alla gestione separata artigiani operanti nel settore del trasporto merci su strada, per cui il pagamento può essere effettuato entro il 20 agosto 2026.

Tali versamenti sospesi sono effettuati, senza sanzioni e interessi, in un'unica soluzione entro il secondo mese successivo al termine di sospensione ovvero mediante rateizzazione fino a un massimo di dodici rate mensili di pari importo.

- **Notifica di un regime di aiuto ad hoc**

Si impone la necessità di provvedere – in assenza dell'adozione di un Quadro temporaneo ad hoc sugli aiuti di Stato per compensare l'aumento dei prezzi del gasolio in seguito alla crisi in Medio Oriente – alla notifica di un regime di aiuto ad hoc di compensazione del danno causato dall'evento eccezionale innescato dalla citata crisi, come previsto dall'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

- **Utilizzo immediato del credito derivante dal rimborso accise**

Si chiede un atto di indirizzo del MEF verso l'Agenzia delle dogane teso a consentire alle imprese di utilizzare immediatamente il credito spettante relativamente al rimborso delle accise.

La normativa vigente prevede che il credito derivante dal rimborso trimestrale delle accise possa essere utilizzato solo dopo il decorso del termine di 60 giorni (silenzio-assenso) o dal primo F24 utile dalla data di autorizzazione al recupero del credito da parte dell'Agenzia delle dogane, se precedente ai 60 giorni.

## **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 con il collasso del comparto e un aumento smisurato dei prezzi dei beni al consumo che spingerebbero l'inflazione al rialzo e provocherebbero gravi ripercussioni sociali.