

Camera dei Deputati - IX Commissione Trasporti

AUDIZIONE 01.03.22: AUMENTO DEI COSTI NELL'AUTOTRASPORTO DELLE MERCI

In considerazione degli straordinari aumenti dei costi di produzione dei servizi generati dal costo del carburante, dall'ad blue e dal gas GNL, oltreché dal costo degli automezzi, delle manutenzioni e del personale

Premesso che

- I costi di produzione dei servizi dovrebbero essere, almeno teoricamente, assorbiti dal valore di mercato della merce trasportata;
- tale ribaltamento dei costi in Italia non è praticabile se non con una relazione fra l'autotrasportatore che deve chiedere al committente il quale deve accettare o negoziare;
- la disposizione di legge in materia (comma 5, art. 83 bis, L. 133/2008), che prevede l'aumento del corrispettivo in presenza di variazioni del costo del carburante per almeno il 2%, non agisce perché, per come scritta, non è in grado di funzionare;
- tutte le norme del settore, a favore dell'autotrasporto, pur esistendo nei titoli, non sono applicate o rese applicabili;
- nell'autotrasporto italiano esistono infatti due tipi di aggregazioni: quelle subordinate ai poteri delle confederazioni presenti nel Cnel, che trattano con il governo, e quelle che sorgono autonomamente in quanto, avvertendo disagi e le difficoltà categoriali, non trovano riscontro con l'operato delle associazioni presenti nell'Albo;
- le proteste autonome di questi giorni, ed il diffuso dissenso delle imprese sull'accordo del 24 febbraio scorso dimostrano ulteriormente tali distanze;
- mentre a protestare erano imprenditori non collocabili in organizzazioni di rappresentanza al tavolo delle trattative con il governo hanno partecipato le associazioni presenti nel comitato centrale dell'albo;
- il primo incontro fra le associazioni e la Vice Ministra, Teresa Bellanova, si è tenuto il 17 febbraio, in tale sede fu imposta la composizione di un tavolo ristretto; tavolo da cui l'associazione Trasportounito è stata esclusa;
- dopo alcuni incontri del tavolo ristretto si è tornati alla convocazione generale il 24 febbraio; nel corso di questo incontro non è stato possibile discutere, e quindi integrare o modificare, quanto era stato concordato nel tavolo ristretto;

La proposta finale: 20 milioni di euro per scontare il costo dei pedaggi autostradali; 5 milioni per implementare la deduzione forfettaria per le spese non documentate; 29 milioni per garantire un credito d'imposta pari al 15 per cento al netto dell'Iva finalizzato all'acquisto di AdBlue; 25 milioni per garantire un credito d'imposta pari al 20 per cento al netto dell'Iva per sostenere l'acquisto di GNL. C'è l'impegno, e questo è l'aspetto più interessante per la categoria, dell'immediato insediamento del *tavolo delle regole* a favore dell'autotrasporto.

- come si noterà, ancora una volta, si stanziavano 80 milioni di risorse economiche (che si aggiungono a quelle strutturali annuali pari a 240 milioni di euro) ma il tavolo delle regole, come al solito, si svolgerà in altri tempi e con previsioni che potremmo già oggi immaginare;

Considerato altresì che

- le risorse economiche, ancorché utili e comunque derivanti da uno sforzo di bilancio, non saranno comunque in grado di arginare i volumi dei rincari dei costi di produzione dei servizi;

- al fenomeno dei costi impatta negativamente, da anni, quello della carenza degli autisti (soprattutto per l'impiego nel "lungo raggio");
- ai problemi strutturali e funzionali del settore si aggiunge anche un Regolamento comunitario (n. 1055), entrato in vigore il 21 febbraio 2022, il quale abbatte le barriere dell'accesso alla professione di autotrasportatore, con il rischio di compromettere la dimensione strutturale e finanziaria degli attuali modelli d'impresa, ed inoltre elimina le vecchie "licenze ad impresa" bruciando un valore di mercato per circa 220 milioni di euro;
- anche su queste disposizioni comunitarie, alla promessa dello scorso mese di ottobre di costituire un confronto su tutto il tema delle "regole" non è stato fatto nulla;

Tenendo conto

- delle conclusioni dell'incontro del 24 febbraio scorso per le quali non è stato consentito di integrare o discutere o modificarne i contenuti, tutt'altro che apprezzati dalla categoria;
- della necessità di contribuire al miglioramento delle condizioni in cui versano le imprese di autotrasporto

Si propone quanto segue

1. APPLICAZIONE REGOLATA DELLA NORMATIVA ESISTENTE RELATIVA ALLA "CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA SUL GASOLIO".

Il **Comma 5 dell'art. 83-bis** (Decreto legge n.112/2008 convertito nella Legge n.133/2008 e successive modificazioni di cui al dl 95/2012 convertito nella legge 135/2012) riconosce che nel prezzo del servizio di trasporto una parte è costituita dal costo del gasolio necessario ad effettuarlo. Recita infatti:

"Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato".

Applicazione della norma "Comma 5 dell'art. 83-bis":

Al fine di una puntuale applicazione della norma citata occorre introdurre un **dispositivo ministeriale di regolamentazione del sistema di variazione automatico dell'incidenza del prezzo del gasolio sui corrispettivi dei servizi di trasporto**, che tenga conto dei parametri ed elementi di seguito sintetizzati:

-La revisione del prezzo del gasolio è effettuata su base mensile prendendo a riferimento l'ultima **rilevazione MISE**.

-Il rilevamento del **valore percentuale della variazione mensile del prezzo del Gasolio** dovrebbe essere definito dal **MIMS**, prendendo a riferimento il differenziale con un **"valore indice" del prezzo del Gasolio che a nostro parere dovrebbe essere quello rilevato dal MISE al 1 gennaio 2021** (permettendo all'Autotrasporto di recuperare gli aumenti del costo gasolio nel corso dell'ultimo anno).

-La **variazione dei corrispettivi dei servizi di trasporto** (liberamente pattuiti tra i contraenti, tenuto conto dei Costi unitari per Km percorso aggiornati mensilmente secondo il modello definito in allegato al Decreto Direttoriale n. 206 del 27 novembre 2020) dovrebbe obbligatoriamente essere pubblicata mensilmente dal MIMS, quando il prezzo del gasolio andrà a subire una **variazione in aumento o in riduzione superiore al 2%** (come previsto dalla norma);

-La **variazione del corrispettivo dei servizi di trasporto** dovrà essere calcolata sulla base di una percentuale di riferimento quale la **quota di incidenza del costo del gasolio sui costi complessivi** di gestione dei costi di una Impresa di autotrasporto, **pari almeno al 30%**.

-La **variazione dei corrispettivi di trasporto** rilevata verrà applicata ai servizi di trasporto effettuati dal mese successivo e obbligatoriamente **evidenziata nella fattura dei servizi di trasporto del mese successivo all'effettuazione dei servizi di trasporto**;

-Viene introdotto un **sistema sanzionatorio nei confronti**:

- **delle Imprese di Autotrasporto** che non evidenziano in fattura i parametri percentuali di variazione dei prezzi del gasolio e dei corrispettivi di trasporto.
- dei **Committenti dei servizi di trasporto** che non rispettino gli obblighi di pagamento delle variazioni gasolio e corrispettivi del trasporto;

-Il **regime della clausola del Gasolio**, che ad oggi la norma di riferimento riconosce alle sole prestazioni continuative di almeno 30 giorni tra contraenti di un contratto di trasporto scritto, **viene esteso anche ai contratti verbali di trasporto e quindi ad ogni fattura di servizio che abbia ad oggetto servizi di trasporto in ambito nazionale**.

2. RECUPERO DELLE ACCISE BIMESTRALE ANZICHE' TRIMESTRALE e APPLICAZIONE DELLA REGOLA DEL SILENZIO ASSENSO

Tenuto conto che il **costo delle accise sul Gasolio**, al lordo, **per ogni litro di gasolio è di € 0,617** e che il **rimborso delle accise** agli Autotrasportatori, per i veicoli con massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate, **per ogni litro di gasolio è di € 0,214 riconosciuti all'impresa a seguito di istanza con cadenza trimestrale**, secondo una procedura adottata dall'Agenzia delle Dogane, la quale si riserva un periodo temporale di **60 giorni** finalizzati alla istruttoria e approvazione dell'istanza;

Considerato che l'aumento dei costi del gasolio sta generando anche la costante mancanza di liquidità di risorse finanziarie;

Si ritiene necessaria una modifica della normativa che regola "benefici fiscali sul gasolio per uso autotrazione – DPR n. 277/2000 e ss.mm.ii.) con il fine di **consentire** alle stesse imprese di Autotrasporto di **presentare l'istanza bimestralmente** anziché trimestralmente potendo **altresì beneficiare del criterio del silenzio assenso** sin dalla data di presentazione formale dell'istanza e quindi operando sin da subito il **recupero della quota accise domandato** mediante il sistema già in atto del **credito d'imposta**. La tecnologia e l'informatizzazione delle pratiche non dovrebbero, in questo senso, costituire alcun tipo di ostacolo.

All'art. 61 della Legge n. 27 del 24 marzo 2012, di conversione, con modificazioni, del decreto legge 24 gennaio 2012 recante "Misure urgenti in materia di concorrenza, liberalizzazioni e infrastrutture" al comma 1 lettera a), del richiamato art. 3 del D.P.R. 9 giugno 2000 n. 277 sostituire le seguenti parole "entro il mese successivo alla scadenza di ciascun trimestre solare" con le parole "entro il mese successivo alla scadenza di ciascun bimestre solare"

3. FAVORIRE, ANCHE LEGISLATIVAMENTE, GLI ACQUISTI COLLETTIVI DI CARBURANTE ALLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Vecchie disposizioni normative e molte disposizioni regionali (prevalentemente nel centro-sud) non consentono gli acquisti collettivi di carburante da parte delle imprese di autotrasporto aggregate. Ciò toglie una opportunità di fondamentale importanza organizzativa e finanziaria poiché, in molte realtà in cui ciò è consentito, si produce un risparmio positivo non solo nel costo di acquisto ma anche nella eliminazione del serbatoio presente nel piazzale che genera adempimenti e costi.