

**Alla c.a. del Sen. Luciano D'Alfonso
Presidente Commissione Finanze e Tesoro
e del Sen. Gianni Pietro Girotto
Presidente Commissione Industria, Commercio, Turismo
e p.c. alla c.a. dei Membri della VI e X Commissione
Senato della Repubblica**

Illustri Presidenti, Onorevoli Senatori,

Vi ringraziamo per aver invitato ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile ad esporre valutazioni ed osservazioni nell'ambito dell'istruttoria per l'esame del disegno di legge n. S. 2564 recante "Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina" (cd. **Decreto Taglia Prezzi**).

Quadro introduttivo di contesto macro-economico e geopolitico:

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il 6.4. u.s. il **DEF 2022**. Il Documento evidenzia il peggioramento del quadro economico determinato da diversi fattori, in particolare l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, l'aumento dei prezzi dell'energia, degli alimentari e delle materie prime, l'andamento dei tassi d'interesse e la minor crescita dei mercati di esportazione dell'Italia. Tali fattori sono oggi tutti meno favorevoli di quanto fossero in occasione della pubblicazione della Nota di aggiornamento al DEF (NADEF) nello scorso settembre.

In tale scenario, la previsione tendenziale di crescita del prodotto interno lordo (PIL) per il 2022 scende dal 4,7% programmatico della NADEF al 2,9%, quella per il 2023 dal 2,8% al 2,3%.

Il disavanzo tendenziale della pubblica amministrazione è indicato al 5,1% per quest'anno; scende successivamente fino al 2,7% del PIL nel 2025. Gli obiettivi per il disavanzo contenuti nella NADEF sono confermati: il 5,6% nel 2022, in discesa fino al 2,8% nel 2025. Vi è quindi un margine per misure espansive (0,5 punti percentuali di PIL per quest'anno, 0,2 punti nel 2023 e 0,1 punti nel 2024 e nel 2025).

Il Governo è persuaso della necessità posta da una tale situazione di **prevedere nuovi interventi in particolare per contenere il costo dei carburanti e dell'energia per famiglie e attività produttive**, potenziare gli strumenti di garanzia per l'accesso al credito delle imprese, integrare le risorse per compensare l'aumento del costo delle opere pubbliche e ripristinare alcuni fondi utilizzati a parziale copertura del recente decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17.

Per effetto di questi interventi, la **crescita programmatica** sarà lievemente più elevata di quella tendenziale, soprattutto nel 2022 e nel 2023 (3,1% e del 2,4%), con riflessi positivi sull'andamento dell'occupazione ed il rapporto debito/PIL nello scenario programmatico diminuirà quest'anno al 147,0%, dal 150,8% del 2021, per calare poi progressivamente fino al 141,4% nel 2025.

Per il Governo resta tuttavia imprescindibile continuare a promuovere una crescita economica elevata e sostenibile ed è a supporto di questa considerazione - la cui necessità si condivide - che si svolgeranno le considerazioni a seguire.

Considerazioni ed osservazioni di ALIS sul DL Taglia Prezzi:

ALIS – ferme restando le notazioni che si illustrano nella presente memoria e sulle quali chiede la più ampia ed estesa condivisione - ritiene che il cd. **DL “Taglia Prezzi”** meriti un giudizio complessivamente positivo. Il decreto infatti contiene diverse disposizioni di interesse ed affronta questioni urgenti per l'intero settore del trasporto e della logistica, ampiamente sollecitate e condivise anche dal Governo e sulle quali si attendeva un segnale concreto, anche in virtù delle difficoltà derivanti dal complesso scenario macro-economico e geopolitico.

Per tali ragioni ALIS accoglie con favore tutte le misure rivolte al settore e contenute nel provvedimento in corso di esame riguardanti in particolare:

- lo stanziamento di 500 milioni di euro da destinare alle imprese di autotrasporto sulla base di un Decreto interministeriale MIMS-MEF.
- lo stanziamento per il 2022 di ulteriori risorse per gli incentivi per il trasporto combinato marittimo e ferroviario ed in particolare di 19,5 milioni per il Marebonus e di 19 milioni per il Ferrobonus;
- gli ulteriori stanziamenti per scontistica pedaggi (15 milioni) e per le deduzioni forfettarie IRPEF (5 milioni);
- la soppressione per il 2022 del contributo dovuto all'ART dalle imprese di autotrasporto;
- la valorizzazione della forma scritta del contratto di trasporto con lo scopo di incentivare la stabilizzazione dei rapporti tra committenti e vettori attraverso l'inserimento tra gli elementi essenziali del contratto scritto di cui all'art. 6 del d.l.vo 286/2005 della clausola di adeguamento del costo del carburante in virtù della quale viene regolamentato l'adeguamento automatico del corrispettivo alle variazioni intervenute sul prezzo del gasolio a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della Transizione Ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato;
- la determinazione del corrispettivo del servizio di trasporto in caso di contratti di trasporto in forma orale mediante il rinvio ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio pubblicati dal MIMS sul proprio sito internet ed aggiornati con cadenza trimestrale.

Tali previsioni rappresentano infatti un **segnale importante per l'intero settore del trasporto e della logistica**, sebbene talune di esse vadano a nostro avviso necessariamente adeguate soprattutto in termini di risorse messe a disposizione.

Ciò posto, pur apprezzando l'impostazione della norma, al fine di garantire il risultato atteso dalle imprese del settore e dal Governo stesso nel DEF e nella direzione tracciata di promuovere una crescita economica elevata e sostenibile, **ALIS ritiene necessario intervenire ulteriormente sui seguenti aspetti delle misure in commento:**

- **Riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio usato come carburante Sconto gasolio (art. 1 DL 21/2022).**

L'art. 1 DL 21/2022 ridetermina per un periodo di 30 giorni intercorrente dal 22.3.2022 al 20.4.2022 l'accisa del gasolio impiegato come carburante di cui all'Allegato 1 T.U. delle Accise (d.lvo n. 504/1995) che pertanto si riduce da € 617,40/1000 litri a € 367,40/1000 litri, producendo una corrispondente riduzione indifferenziata e generalizzata di € 25 centesimi per litro più Iva alla pompa, del costo del gasolio impiegato come carburante.

Il comma 3 del medesimo art. 1 DL 21/2022 stabilisce che per il medesimo periodo di riferimento (22.03.2022 al 20.04.2022) in dipendenza della suddetta rideterminazione dell'aliquota dell'accisa del gasolio impiegato come carburante, l'aliquota di accisa sul gasolio commerciale usato come carburante di cui al n. 4 bis della tabella A allegato al TU delle accise non trova applicazione dal momento che le imprese che ne beneficiano userebbero già lo sconto destinato a tutti gli utenti alla pompa.

Pertanto per gli acquisti di gasolio effettuati dalle imprese di autotrasporto nel periodo 22.03.2022-22.04.2022 non vi è la possibilità di recuperare il differenziale delle accise, pari a € 0,21418 al litro, tenuto conto che la nuova aliquota generalizzata di € 367,40/1000 litri di gasolio è più bassa di quella prevista per il gasolio commerciale (pari ad € 403,22/1000 litri di gasolio).

Allo stato pertanto la misura di cui all'art. 1 DL 21/2022 in combinato disposto con il comma 3 del medesimo art. 1 realizza un beneficio effettivo per le imprese di autotrasporto di soli 3,6 centesimi €/litro.

Nel riconoscere l'impegno per il settore profuso dal Governo nel DL Taglia prezzi, va ribadito che sono necessarie ulteriori misure per attenuare l'impatto dei rincari di energia e carburanti sulle imprese di trasporto che nell'ultimo anno stanno pagando i maggiori costi dovuti agli esorbitanti aumenti. A tal fine consideriamo essenziale che le risorse stanziata e dedicate all'autotrasporto merci con il Fondo da 500 milioni di euro di cui all'art. 17 arrivino velocemente alle imprese, così da poterle erogare immediatamente a sostegno della liquidità aziendale, utilizzando la modalità che sarà ritenuta più efficace allo scopo a supporto degli autotrasportatori, che stanno subendo pesantissimi effetti dall'aumento vertiginoso dei prezzi del carburante al momento neppure calmierato dalla misura in vigore di cui all'art. 1.

- **Marebonus e Ferrobonus (art.13 DL 21/2022).**

ALIS, esprimendo soddisfazione per l'attenzione riservata dal Governo alle misure del Marebonus e del Ferrobonus per le quali è stata finanziata la spesa di ulteriori complessivi 38,5 milioni di euro per gli incentivi per il trasporto combinato marittimo e ferroviario (art.1 c.647-649 L.n.208/2015), rammenta a se stessa che l'evoluzione storica delle dotazioni finanziarie di

queste misure incentivanti affonda le sue radici lontano nel tempo, come frutto di logiche di interventi economici di ben maggiore e più ampio gettito.


Infatti, con la Legge n. 265 del 2002 era stato introdotto l'Ecobonus quale incentivo nazionale diretto a tutti gli autotrasportatori con l'obiettivo di sostenere le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime, al fine di trasferire quote sempre maggiori di merci che viaggiano su mezzi pesanti dalla strada alle più convenienti vie del mare. A tal fine la citata legge metteva a disposizione degli autotrasportatori quale limite di impegno quindicennale a carico dello Stato, 20 milioni di euro l'anno a far data dal 2003. L'articolo 2, commi 232-233 della Legge finanziaria 2008 ha poi aggiornato l'importo precedentemente individuato nel 2002, al fine di consentire la piena operatività dell'incentivo sostituendolo con un'autorizzazione di spesa di 77 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008-2010.

Successivamente, con la Legge di stabilità 2016, l'incentivo è stato riformulato, anche nella denominazione, nella misura del c.d. Marebonus e del c.d. Ferrobonus e stanziamenti che non hanno mai raggiunto i 77 milioni dell'Ecobonus del 2002.

Pertanto ALIS propone l'aumento delle risorse ad oggi allocate attraverso uno stanziamento di complessivi 100 milioni all'anno per ciascuna misura - intervenendo sin da subito in tal senso sull'art. 13 D.L. Taglia Prezzi. Un intervento di tale portata rappresenterebbe non solo la conferma del valore espresso in termini di transizione modale dalle scelte e dagli impegni in termini di investimenti virtuosi e lungimiranti compiuti in questi anni dagli operatori del trasporto e della logistica, ma anche un'ulteriore e decisiva spinta a continuare a perseguire gli standard che l'Italia e l'UE si sono poste in termini di performance ambientali.

Cordiali saluti

Marcello Di Caterina
Vicepresidente e Direttore Generale ALIS



Roma, 13 aprile 2022