CONFINDUSTRIA

Disegno di Legge *193/2026*

“Misure urgenti per l'autotrasporto, l'agricoltura e la pesca”

Atto Senato n. 2074

Audizione Parlamentare

3 novembre 2026

Sommario

1. Premessa 2

2. Quadro della situazione attuale 2

3. Impatto sulle imprese e sulla collettività 5

4. Il decreto-legge 196/2026 "*Misure urgenti per l'autotrasporto, l'agricoltura e la pesca*" 6

5. Considerazioni finali 9

1. Premessa

Signor Presidente, Onorevoli Senatrici e Senatori,

Confindustria desidera innanzitutto ringraziare la 8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) per l'opportunità di contribuire al confronto sui contenuti del Decreto Legge Autotrasporto.

Il provvedimento interviene in una fase particolarmente delicata, caratterizzata da forti tensioni sui mercati energetici e da un significativo aumento dei costi dei carburanti, con ripercussioni che interessano non soltanto il settore dell'autotrasporto, ma l'intero sistema produttivo e la collettività.

Confindustria intende offrire - con il presente contributo - una lettura complessiva della questione, che tenga conto delle diverse dimensioni economiche, industriali e logistiche coinvolte, nella consapevolezza che le esigenze delle imprese di trasporto e quelle della committenza industriale sono strettamente interconnesse.

A tal fine, partiremo da un'analisi della situazione attuale, delle cause che hanno determinato l'aumento dei prezzi dei carburanti e dei relativi impatti sulle imprese e sulla collettività, per poi richiamare le iniziative già adottate e gli impegni assunti dal Governo.

Su queste basi, entreremo poi nel merito delle disposizioni del decreto-legge in esame, riservandoci di inviare una nota con nostre proposte emendative con l'obiettivo di contribuire a individuare soluzioni equilibrate, efficaci e sostenibili per l'intera filiera produttiva.

2. Quadro della situazione attuale

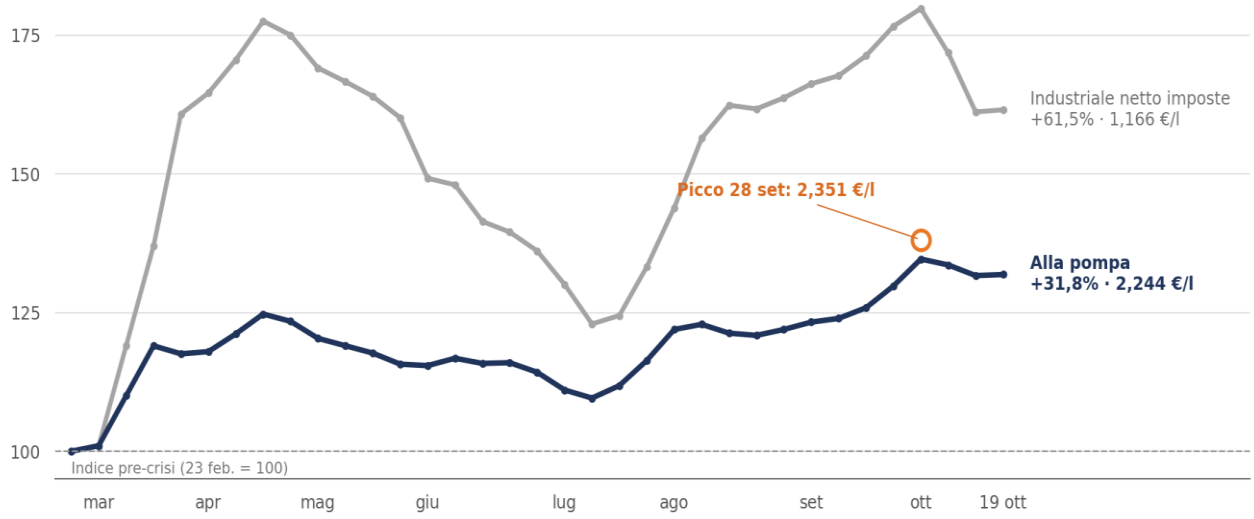
La crescita dei prezzi dei carburanti registrata dopo l'avvio della crisi in Medio Oriente costituisce un fattore di pressione per l'intera economia, a partire dagli operatori del trasporto.

Fra il 23 febbraio e il 19 ottobre, il prezzo medio nazionale settimanale del gasolio alla pompa è passato da 1,702 a circa 2,244 euro al litro, con un incremento del 31,8%. Dopo il picco di 2,351 euro al litro rilevato il 28 settembre (+38,1% rispetto alla base pre-crisi), il prezzo è diminuito a 2,273 euro il 5 ottobre e a 2,241 euro il 12 ottobre, per poi stabilizzarsi intorno a 2,244 euro il 19 ottobre.

Nello stesso intervallo la componente industriale del gasolio, al netto di accise e IVA, è cresciuta di circa il 61,5%, raggiungendo circa 1,166 euro al litro nella rilevazione del 19 ottobre, rispetto a circa 1,241 euro il 5 ottobre. L'andamento rimane caratterizzato da forti oscillazioni: alla rapida impennata fra marzo e metà aprile ha fatto seguito un parziale rientro fino ai primi di luglio, prima della nuova risalita culminata a fine settembre e del successivo ridimensionamento in ottobre.

La pressione ha riguardato anche la benzina, ma è risultata particolarmente forte sul gasolio. Nelle due settimane successive all'inizio degli attacchi, la quotazione internazionale del gasolio nel Mediterraneo (Platts CIF Med) è aumentata del 54%, contro il 30% della benzina e il 21% del Brent.

Nei mesi successivi, le quotazioni del gasolio hanno più che raddoppiato i livelli precedenti la crisi: un aumento di circa 60 cent al litro, a fronte di circa 40 centesimi per la benzina e 18 per il greggio[1].



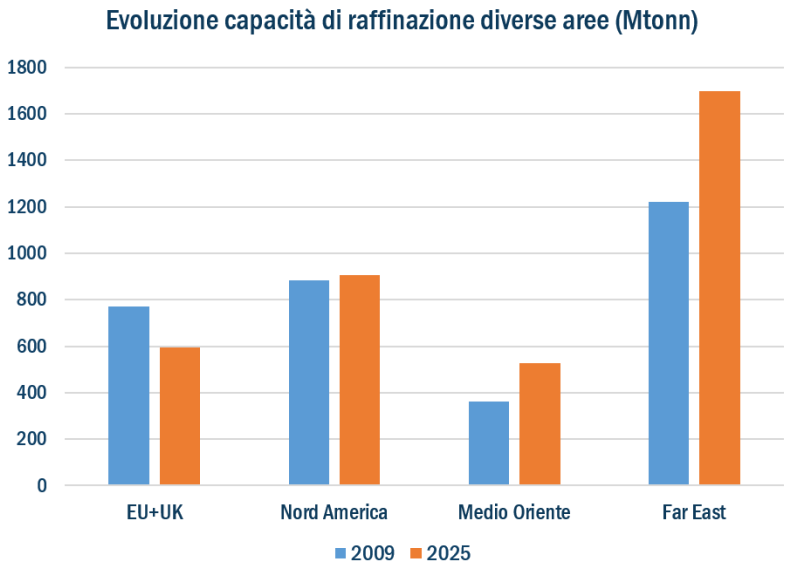
Fonte: elaborazione su dati settimanali MASE (23 feb. – 19 ott. 2026; 35 rilevazioni) e ANITA.

La causa immediata di tali incrementi risiede nella guerra e nel restringimento dei flussi attraverso lo Stretto di Hormuz. Il blocco o la forte riduzione dei transiti ha colpito una direttrice decisiva per il commercio petrolifero e per l'approvvigionamento europeo di prodotti già raffinati.

Il gasolio è più esposto perché è indispensabile per il trasporto merci, per numerose attività agricole e marittime e per una parte della produzione industriale: anche quando il prezzo aumenta, la domanda non può ridursi rapidamente. La scarsità di prodotto disponibile sul mercato internazionale si traduce così in rincari proporzionalmente più marcati.

A rendere la crisi più difficile da assorbire concorre inoltre una fragilità strutturale europea, ossia la riduzione progressiva della capacità di raffinazione, conseguenza di regolamenti sempre più restrittivi e proiezioni di domanda in calo che, di fatto, non si è poi materializzata. Il confronto con gli altri Continenti conferma queste evidenze di attese errate.

[1] Dati riferiti alle quotazioni dei mercati internazionali, non ai prezzi alla pompa.



Fonte: Elaborazione UNEM ottobre 2026

Negli ultimi quindici anni, in Europa sono stati chiusi oltre 30 impianti di raffinazione, con una riduzione di circa il 20% della capacità produttiva. In Italia le chiusure hanno riguardato 6 impianti, pari al 22% della capacità nazionale. Poiché i consumi non sono diminuiti nella stessa misura, l'Europa è diventata più dipendente dalle importazioni di prodotti raffinati e più esposta alle tensioni sui mercati internazionali.

Questa situazione si riflette anche sui prezzi del gasolio e del carburante per aviazione (jet fuel), che in Europa risultano più elevati rispetto a quelli degli Stati Uniti e di Singapore.

Tra marzo e settembre 2026 il gasolio in Europa è costato mediamente oltre 7 centesimi al litro in più rispetto agli Stati Uniti, con punte fino a 13 centesimi. Applicando questo differenziale ai consumi stimati di UE e Regno Unito nello stesso periodo, si ottiene un maggior costo di circa 11 miliardi di euro, di cui oltre 9 miliardi nella sola UE. Anche rispetto a Singapore il gasolio europeo è risultato più caro, con un extracosto complessivo stimato in circa 1,2 miliardi di euro[2].

Una situazione analoga riguarda il jet fuel. Nello stesso periodo, le quotazioni europee sono state mediamente superiori di circa 8 centesimi al litro rispetto agli Stati Uniti e di 6 centesimi rispetto a Singapore. Considerando i consumi stimati di UE e Regno Unito, questi differenziali si traducono in un maggior costo di circa 4 miliardi di euro rispetto al mercato statunitense e di circa 3 miliardi rispetto a Singapore.

Complessivamente, tra marzo e settembre 2026, il maggior costo sostenuto da UE e Regno Unito per l'approvvigionamento di gasolio e jet fuel rispetto ai prezzi statunitensi è stimato in circa 15 miliardi di euro.

[2] UNEM su dati dell'Agenzia internazionale per l'energia,

La dipendenza dall'estero emerge anche dai volumi importati. L'Europa presenta infatti un deficit di produzione di gasolio e jet fuel rispetto alla domanda interna, mentre registra un surplus di benzina destinato all'esportazione. Nel 2025 ha importato da Paesi extra-UE oltre 42 milioni di tonnellate di gasolio e oltre 17 milioni di tonnellate di jet fuel, a fronte di consumi rispettivamente pari a 230 e 48 milioni di tonnellate.

Questi dati evidenziano la vulnerabilità del sistema europeo di raffinazione e le conseguenze economiche della crescente dipendenza dalle importazioni, rafforzando l'esigenza di salvaguardare e modernizzare la capacità produttiva europea.

3. Impatto sulle imprese e sulla collettività

L'aumento del prezzo del gasolio incide innanzitutto sui costi delle imprese di autotrasporto, per le quali il costo del carburante rappresenta una percentuale dei costi di esercizio che varia a seconda della tipologia di trasporto e della lunghezza delle tratte e può arrivare a rappresentare fino al 30% circa dei costi di esercizio. Si riflette tuttavia direttamente anche sulle imprese industriali committenti, attraverso l'adeguamento dei corrispettivi previsto dalla normativa vigente, che prevede (art. 83-bis, comma 5, del DL 112/2008, convertito con Legge 6 agosto 2008, n. 133) che, per i contratti relativi a prestazioni di trasporto da svolgere in un periodo superiore a trenta giorni, quando il prezzo del gasolio varia di oltre il 2% rispetto al valore iniziale o all'ultimo adeguamento, venga aggiornato il corrispettivo dovuto dal committente. L'adeguamento riguarda esclusivamente la componente carburante del prezzo del trasporto, individuata nel contratto o nelle fatture, e non l'intera tariffa. Il meccanismo opera sia in caso di aumento sia di diminuzione del prezzo del gasolio ed è previsto anche un adeguamento in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane.

In sostanza, il trasportatore sostiene inizialmente il rincaro del carburante, ma, nei rapporti soggetti a questa disciplina, il maggior costo dell'adeguamento del corrispettivo si trasferisce direttamente anche sull'industria, in misura proporzionale alla componente carburante del servizio.

L'effetto può essere particolarmente significativo per produzioni con grandi volumi movimentati, margini contenuti o molte tratte di approvvigionamento e distribuzione. Per questo la regola di adeguamento dei corrispettivi richiede criteri verificabili e una chiara individuazione della componente carburante, così da evitare sia l'insostenibilità del servizio per i vettori sia incrementi indistinti per la committenza.

Il rincaro si trasmette infine ai prezzi pagati dalla collettività.

Nei dati definitivi ISTAT di settembre 2026 l'inflazione al consumo è salita al 4,2% su base annua, dal 3,3% di agosto; i beni energetici sono cresciuti del 22,6% su base annua e i servizi relativi ai trasporti dell'1,6%. Sono indicatori dell'aumento del costo della vita nel suo complesso e non misure dell'effetto isolato del solo gasolio. Il Centro Studi Confindustria ha sottolineato tuttavia che i carburanti contribuiscono direttamente al paniere dei prezzi: la benzina pesa per il 2,3% e, secondo le stime riportate nel rapporto di previsione di ottobre, il suo rincaro del 2026 può comportare fino a

665 euro annui di maggiore spesa per automobilista, circa 55 euro al mese. La minore capacità di spesa delle famiglie può riflettersi a sua volta sulla domanda rivolta alle imprese[3].

Il Centro Studi richiama inoltre i rischi per gli scambi internazionali e per il turismo: trasporti marittimi e aerei più costosi incidono sui servizi acquistati all'estero e sulla competitività delle destinazioni.

4. Il decreto-legge 196/2026 "*Misure urgenti per l'autotrasporto, l'agricoltura e la pesca*"

Il DL 23 ottobre 2026, n. 193, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 ottobre ed entrato in vigore il 24 ottobre, combina misure di emergenza sui costi dei carburanti con interventi che modificano stabilmente le regole dei rapporti tra trasportatori, imprese committenti e operatori logistici.

A seguire le considerazioni di Confindustria sui provvedimenti di maggior impatto per il sistema industriale.

Articolo 1 - Credito d'imposta per il gasolio e rinvio del contributo sulle piccole spedizioni

L'articolo prevede misure per una maggiore liquidità per i vettori, con il fine condivisibile di garantire i servizi e a contenere il rischio di interruzioni.

Non equivale, tuttavia, a un abbattimento automatico dei prezzi pagati dai committenti: il beneficio fiscale e l'adeguamento contrattuale per il caro gasolio seguono regole diverse.

Occorre infatti evidenziare che sono, e sono state, le imprese committenti che hanno sostenuto e sostengono concretamente gli adeguamenti del caro gasolio.

Pertanto, va valutata una misura equivalente a quella riconosciuta agli autotrasportatori, a titolo di credito di imposta sulla quota di incremento del costo del carburante.

Sulla base delle rilevazioni mensili MASE e ipotizzando un'incidenza del carburante del 25% sui costi di esercizio, la variazione media mensile riconosciuta nei corrispettivi nel periodo è stimata nel 5,7%, con importi evidenziati nelle fatture.

Per il settore dell'industria molitoria e della carne, la somma corrisposta a titolo di incremento del costo gasolio (cd. Fuel surcharge) è stimata in quasi 50 milioni di euro, nel periodo marzo/ottobre 2026.

[3] https://public.confindustria.it/repository/2026/10/13131212/pubblicazioni-per-far-crescere-litalia-front-Rapporto-di-previsione-CSC-Ottobre-2026.pdf

Articolo 2 - Adeguamento del prezzo del trasporto al costo del gasolio

È l'intervento più diretto sui costi della committenza: standardizza la base di calcolo dei conguagli e rafforza la tracciabilità della componente gasolio, potendo tuttavia generare maggiori esborsi se i valori di riferimento sovrastimano la situazione di singole tratte o servizi.

Il principio è ragionevole. Il rischio emerge tuttavia nei servizi complessi o integrati, nei quali il costo dipende anche da carichi, distanze, viaggi a vuoto, efficienza dei mezzi, soste, pedaggi e struttura organizzativa.

Nei contratti non scritti un minimo fissato a livello generale può trasformarsi, di fatto, in un parametro rigido anche quando il costo reale del vettore è inferiore.

Va considerato, inoltre, che le percentuali ministeriali costruite sui valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio, concepiti anche a tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato, non riflettono necessariamente le condizioni delle singole intese: in particolare la lunghezza delle tratte e le prestazioni accessorie comprese negli appalti di logistica.

Un'incidenza minima generalizzata rischia pertanto di comprimere la libera contrattazione anche quando il costo effettivo del carburante è inferiore.

La priorità è ottenere una disciplina semplice, simmetrica e coerente con i costi effettivi.

Occorre precisare il metodo di costruzione delle percentuali (base del prezzo, classi di veicoli, peculiarità dei servizi), l'indice ufficiale del gasolio e la data del suo rilevamento, il calcolo del conguaglio e l'obbligo di aggiornamento sia al rialzo sia al ribasso.

Risulta inoltre quantomai necessario che la parametrazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia determinata su base mensile e non trimestrale, ai fini della maggiore aderenza alla realtà.

Vanno poi distinti i contratti scritti da quelli non scritti e i contratti preesistenti dai nuovi. Sarebbe peraltro preferibile rivedere il nuovo comma 5-bis, escludendo dal rinvio alle percentuali ministeriali i contratti scritti, per i quali sono già previsti meccanismi di adeguamento del costo del gasolio basati sulle rilevazioni MASE. La libera contrattazione delle parti definisce infatti nei contratti scritti l’incidenza del costo del gasolio sui costi di esercizio dei servizi di trasporto contrattualizzati ed il prezzo di riferimento del gasolio al momento della definizione delle tariffe contrattualizzate, con il relativo adeguamento dei corrispettivi quando il prezzo del gasolio varia di oltre il 2% rispetto al valore iniziale o all’ultimo adeguamento. Solo In assenza di questa libera determinazione delle parti nei contratti scritti si farà riferimento alle percentuali ministeriali costruite sui valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio

Particolarmente urgente è la pubblicazione dei primi parametri MIT – che si ribadisce devono essere su base mensile non trimestrale - e una regola transitoria per le fatture emesse prima che siano disponibili: altrimenti si impone un riferimento non ancora conoscibile.

Articolo 3 - Sospensione temporanea dei canoni di leasing dei veicoli

È una misura di liquidità, non una riduzione definitiva del debito del trasportatore. Può attenuare tensioni finanziarie e proteggere la capacità di consegna, soprattutto degli operatori più esposti, ma non elimina il costo del carburante né garantisce di per sé tariffe più basse.

Pertanto, si ritiene essenziale circoscrivere l'applicazione della sospensione ai soli contratti di locazione finanziaria già in essere alla data di entrata in vigore del decreto-legge, in coerenza con la natura straordinaria dell'intervento, evitando che la misura possa incidere sulle condizioni economiche e contrattuali delle nuove operazioni di leasing.

Si evidenzia, inoltre, la necessità di chiarire il trattamento degli elementi accessori dei canoni, distinguendo le componenti finanziarie dalle prestazioni e dai servizi accessori, quali contratti di manutenzione e riparazione nonché le coperture assicurative, i cui costi continuano a maturare anche durante il periodo di sospensione. Tale distinzione appare fondamentale per evitare che la dilazione si estenda indiscriminatamente a obbligazioni di natura diversa da quelle finanziarie e il cui costo aggiuntivo che ricadrebbe altrimenti in capo ai soggetti che erogano i servizi di leasing.

Articolo 5 - Lettera di vettura elettronica nazionale (LVe)

L'obiettivo perseguito è condivisibile per il sistema produttivo: una gestione digitale ben progettata può ridurre reinserimenti di dati, carta, ritardi, contestazioni e tempi di controllo, rendendo più trasparenti i passaggi tra vettori e sub-vettori.

Tuttavia, il mittente e spesso il committente industriale alimentano una parte delle informazioni, e imprese che già usano sistemi gestionali e piattaforme logistiche potrebbero doverli collegare a sistemi esterni. Per le PMI il costo iniziale non è marginale.

Sono inoltre coinvolti dati commercialmente sensibili - clienti, destinazioni, volumi e organizzazione delle consegne - che non devono diventare accessibili oltre lo stretto necessario.

Prima di rendere il sistema pienamente operativo occorrono regole precise su decorrenza, fase pilota e transizione, soggetti tenuti a inserire o validare i singoli dati, responsabilità in caso di errore e documenti che la LVe sostituisce effettivamente.

È prioritario adottare il principio 'una sola comunicazione, riutilizzabile per più scopi', evitando che la LVe si aggiunga ai documenti cartacei e digitali già richiesti.

I decreti attuativi devono consentire di continuare a usare i software aziendali tramite standard aperti e interoperabili, evitare la dipendenza da un unico fornitore, limitare gli accessi ai dati al ruolo di ciascun soggetto e prevedere sicurezza, tracciamento degli accessi, conservazione proporzionata e protezione della riservatezza commerciale.

5. Considerazioni finali

Le considerazioni svolte evidenziano come l'attuale crisi dei carburanti non rappresenti soltanto un'emergenza per il settore dell'autotrasporto, ma costituisca una criticità più ampia, che coinvolge l'intero sistema produttivo nazionale.

L'aumento del prezzo del gasolio incide direttamente sui costi dei trasportatori, si trasferisce sulle imprese industriali attraverso i corrispettivi dei servizi logistici e produce effetti sui prezzi finali dei beni e sulla collettività. È quindi necessario affrontare questa situazione con una visione complessiva, che tenga insieme le esigenze immediate delle imprese, la sicurezza degli approvvigionamenti e la competitività dell'industria.

In questa prospettiva, gli interventi di sostegno previsti dal decreto-legge rappresentano una risposta importante alle difficoltà del settore, ma devono inserirsi in una strategia più ampia, capace di affrontare anche le cause strutturali della crisi.

Occorre, in particolare, intervenire su tre fronti strettamente collegati:

1) rafforzare la capacità produttiva e la sicurezza energetica nazionale ed europea
2) evitare nuovi oneri che aggravino i costi del trasporto e della logistica e
3) garantire che le misure emergenziali siano equilibrate, efficaci e sostenibili per tutte le componenti della filiera.

L'aumento dei prezzi dei carburanti ha infatti messo in evidenza una vulnerabilità strutturale dell'Italia e dell'Europa, legata alla progressiva riduzione della capacità di raffinazione e alla crescente dipendenza dalle importazioni di prodotti petroliferi già raffinati, in particolare di gasolio. Una situazione che rende il sistema produttivo europeo maggiormente esposto alle tensioni internazionali e alle oscillazioni dei mercati energetici, con conseguenze dirette sui costi di trasporto e sulla competitività delle imprese.

Per ridurre questa esposizione è necessario salvaguardare e rafforzare la capacità di raffinazione nazionale ed europea, sostenendo la modernizzazione degli impianti esistenti e creando le condizioni per incrementare la produzione di gasolio. In questa direzione, assumono particolare rilievo gli investimenti in efficienza, innovazione e riconversione delle raffinerie, anche attraverso lo sviluppo dei biocarburanti e dei carburanti sostenibili. A livello europeo, occorre inoltre promuovere un quadro regolatorio e finanziario che riconosca il valore strategico di questi investimenti, anche nell'ambito della tassonomia, favorendo la modernizzazione degli impianti e la loro evoluzione tecnologica. La transizione energetica deve procedere insieme alla sicurezza degli approvvigionamenti, senza determinare un ulteriore indebolimento della capacità produttiva europea.

Accanto a questi interventi strutturali, è altrettanto importante evitare che, in una fase già caratterizzata da costi energetici eccezionalmente elevati, vengano introdotti ulteriori oneri regolatori a carico dei trasporti e della logistica. In tale prospettiva, occorre sostenere a livello europeo la richiesta di rinviare al 2030 l'avvio dell'ETS2 e di sospendere temporaneamente gli obblighi ETS già applicati al trasporto marittimo. Non si tratta di mettere in discussione gli obiettivi di decarbonizzazione, ma di perseguirli attraverso strumenti e tempi compatibili con la competitività

industriale e con l'effettiva capacità delle imprese di sostenere gli investimenti necessari alla transizione.

Nell'immediato, una priorità fondamentale resta quella di garantire la regolare circolazione delle merci, contrastando eventuali blocchi illegali e interruzioni dei trasporti e tutelando la sicurezza dei lavoratori e delle imprese. La continuità dei servizi di autotrasporto costituisce infatti una condizione essenziale per il funzionamento delle attività industriali, l'approvvigionamento delle materie prime e la distribuzione dei prodotti finiti. Autotrasporto e industria sono parti della stessa filiera produttiva e condividono l'esigenza di assicurare la continuità delle attività economiche. Per questo, le risposte alla crisi devono tenere conto delle necessità di entrambi, evitando che i maggiori costi vengano trasferiti in modo indiscriminato sulla committenza.

È in questo quadro che si colloca il DL Autotrasporto, che introduce misure importanti per sostenere la liquidità delle imprese di trasporto, attenuare gli effetti dell'aumento dei carburanti e assicurare la continuità dei servizi. Si tratta di obiettivi pienamente condivisibili, considerato il ruolo essenziale dell'autotrasporto per il funzionamento delle catene di approvvigionamento e distribuzione e, più in generale, per la tenuta del sistema produttivo nazionale.

Occorre tuttavia considerare che il decreto non si limita a introdurre strumenti di sostegno economico di carattere emergenziale, ma interviene anche sulle regole che disciplinano i rapporti tra vettori, imprese committenti e operatori logistici. È quindi fondamentale che le nuove disposizioni siano attuate secondo criteri di equilibrio, proporzionalità e certezza giuridica, evitando di determinare ulteriori aggravi per la committenza industriale o di introdurre rigidità nei rapporti contrattuali.

Un primo aspetto riguarda proprio la distribuzione degli effetti economici dell'aumento del gasolio lungo la filiera. Sebbene i rincari incidano direttamente sui costi delle imprese di autotrasporto, una parte significativa di questi maggiori oneri è già stata sostenuta dalle imprese committenti attraverso i meccanismi di adeguamento dei corrispettivi previsti dalla normativa vigente. Le imprese industriali hanno quindi contribuito concretamente ad assorbire gli effetti della crisi, sostenendo incrementi dei costi logistici che si aggiungono a quelli già registrati per l'energia, le materie prime e le altre componenti della produzione.

In tale prospettiva, appare opportuno valutare l'introduzione di una misura equivalente di sostegno, sotto forma di credito d'imposta, anche a favore delle imprese committenti, commisurata agli incrementi del costo del carburante effettivamente sostenuti e documentati. L'obiettivo è assicurare una distribuzione più equilibrata degli interventi pubblici, riconoscendo che la tenuta economica del settore dell'autotrasporto dipende anche dalla capacità delle imprese industriali di sostenere i costi dei servizi e mantenere competitivi i propri prodotti.

Un secondo elemento di attenzione riguarda le nuove disposizioni sull'adeguamento dei corrispettivi di trasporto alle variazioni del prezzo del gasolio. L'esigenza di garantire criteri di aggiornamento trasparenti e verificabili è condivisibile, ma è necessario evitare che l'applicazione di parametri generali e predeterminati non tenga adeguatamente conto delle caratteristiche dei singoli servizi. Il costo effettivo del trasporto può infatti variare in funzione di numerosi fattori, tra cui la lunghezza delle tratte, la tipologia dei veicoli utilizzati, l'organizzazione dei carichi, l'incidenza dei viaggi a vuoto e la presenza di prestazioni accessorie, soprattutto nei servizi logistici integrati. L'introduzione di percentuali minime generalizzate potrebbe quindi determinare incrementi dei corrispettivi non

sempre proporzionati ai costi effettivamente sostenuti dai vettori, limitando gli spazi della libera contrattazione.

Per evitare queste criticità, è necessario che i parametri ministeriali siano definiti sulla base di criteri chiari e verificabili e aggiornati con cadenza mensile, anziché trimestrale, così da riflettere in modo più tempestivo le oscillazioni del prezzo del gasolio. Gli adeguamenti dovranno inoltre operare in modo simmetrico, sia in caso di aumento sia in caso di riduzione dei prezzi, evitando che gli incrementi dei costi si traducano in maggiorazioni permanenti dei corrispettivi anche quando vengono meno le condizioni che li hanno determinati.

È altrettanto importante distinguere con chiarezza i contratti scritti da quelli non formalizzati per iscritto, nonché i rapporti contrattuali già in essere da quelli di nuova stipulazione. In particolare, per i contratti scritti, nei quali sono già previsti meccanismi di adeguamento della componente carburante basati sulle rilevazioni ufficiali del MASE, sarebbe preferibile escludere l'applicazione delle nuove percentuali ministeriali, salvaguardando gli accordi e gli equilibri economici definiti dalle parti. Occorre inoltre definire un regime transitorio per le fatture emesse prima della pubblicazione dei nuovi parametri ministeriali, in modo da prevenire incertezze interpretative, conguagli difficilmente verificabili e possibili contenziosi.

Un ulteriore aspetto riguarda la sospensione temporanea dei canoni di leasing dei veicoli, che può contribuire ad attenuare le difficoltà finanziarie delle imprese di autotrasporto e a preservarne la capacità operativa. Anche in questo caso, tuttavia, è necessario definire con precisione l'ambito applicativo della misura. In coerenza con il suo carattere straordinario, la sospensione dovrebbe essere limitata ai contratti di locazione finanziaria già in essere alla data di entrata in vigore del decreto, evitando possibili effetti sulle condizioni economiche delle nuove operazioni di leasing.

Occorre inoltre distinguere le componenti finanziarie dei canoni dalle prestazioni e dai servizi accessori, come la manutenzione, le riparazioni e le coperture assicurative, i cui costi continuano a maturare anche durante il periodo di sospensione. Tale distinzione è necessaria per evitare che il beneficio riconosciuto alle imprese di trasporto determini il trasferimento di ulteriori oneri sui soggetti che erogano questi servizi.

Particolare attenzione dovrà essere riservata anche all'introduzione della lettera di vettura elettronica nazionale, che rappresenta un'opportunità per semplificare gli adempimenti, migliorare la tracciabilità delle operazioni e rendere più efficiente la gestione dei flussi informativi tra i diversi operatori della filiera. Affinché questi benefici possano concretamente realizzarsi, è però necessario che il nuovo sistema sia progettato tenendo conto degli strumenti digitali già utilizzati dalle imprese e delle loro effettive capacità organizzative.

L'introduzione della LVe non deve infatti tradursi nella sovrapposizione di nuovi obblighi documentali a quelli esistenti, con conseguenti duplicazioni di attività e ulteriori costi amministrativi, soprattutto per le piccole e medie imprese. I provvedimenti attuativi dovranno pertanto garantire la piena interoperabilità con i software gestionali e le piattaforme logistiche aziendali, attraverso standard aperti e condivisi, valorizzando gli investimenti in digitalizzazione già realizzati dal sistema produttivo ed evitando forme di dipendenza da singoli fornitori tecnologici.

Sarà inoltre necessario individuare con precisione i soggetti responsabili dell'inserimento e della validazione delle informazioni, le modalità di gestione degli eventuali errori e i documenti che la

nuova lettera di vettura andrà effettivamente a sostituire. Un'attenzione specifica dovrà essere dedicata alla protezione dei dati commercialmente sensibili, relativi ai clienti, alle destinazioni, ai volumi trasportati e all'organizzazione delle consegne, assicurando accessi limitati alle effettive esigenze dei diversi operatori, adeguate misure di sicurezza e tempi di conservazione proporzionati. In questa prospettiva, l'attuazione della misura dovrebbe avvenire attraverso un percorso graduale, accompagnato da una fase di sperimentazione e fondato sul principio di un'unica comunicazione dei dati, riutilizzabile per le diverse finalità previste dalla normativa.

In conclusione, l'efficacia del decreto dovrà essere valutata non soltanto sulla sua capacità di fornire risposte tempestive alle difficoltà del settore dell'autotrasporto, ma anche sulla possibilità di garantire un equilibrio sostenibile nei rapporti economici e contrattuali tra tutti gli operatori coinvolti.

In una fase segnata da forti tensioni sui mercati energetici e da un aumento generalizzato dei costi, è essenziale che gli interventi emergenziali siano accompagnati da regole chiare, proporzionate e concretamente applicabili, capaci di assicurare certezza agli operatori e di non compromettere gli investimenti e la competitività delle imprese.

La continuità dell'autotrasporto e la competitività dell'industria devono essere considerate parti di un unico obiettivo: garantire il funzionamento delle filiere produttive, tutelare la capacità delle imprese di operare sui mercati e rafforzare la resilienza del sistema economico nazionale.

È su questo equilibrio che dovranno essere costruite tanto le risposte immediate alla crisi quanto le scelte di politica industriale ed energetica necessarie per affrontarne le cause strutturali.