

Oggetto: Disegno di legge n. 345 Conversione in legge decreto legge 18 novembre 2022 n. 176- Audizione Conftrasporto-Confcommercio presso Commissione Bilancio Senato-28 novembre 2022

Il provvedimento oggetto di conversione, a fronte del perdurare degli effetti economici negativi del caro carburanti, nell'ambito delle più generali tensioni sui mercati energetici, prevedeva l'estensione fino alla fine del corrente anno, degli interventi straordinari di riduzione delle accise e dell'applicazione dell'aliquota IVA al 5% sul metano per autotrazione.

Il successivo decreto legge 179 ha, però, successivamente ridotto per il mese di dicembre le riduzioni di accisa, provvedendo, però, **alla positiva reintroduzione dei benefici del gasolio commerciale** per i veicoli pesanti, misura imprescindibile per la competitività dell'autotrasporto nazionale.

La legge di bilancio, che si concentrerà sugli effetti della crisi energetica in corso, dovrà continuare ad assicurare adeguati sostegni contro il caro carburanti per tutti i trasporti.

Come evidenziato a codesta Commissione dalla nostra confederazione Confcommercio, con specifico riferimento all'autotrasporto di merci, si condivide la disposizione introdotta dall'art. 7 del decreto, che circoscrive alle sole imprese con sede o stabile organizzazione in Italia la concessione dei contributi previsti dal decreto "Aiuti ter" contro il caro carburanti. In realtà, per rendere concretamente operativa tale misura, sarebbe opportuno prevedere esplicitamente la possibilità di



ricorrere allo strumento del **credito d'imposta** in favore delle imprese per la fruizione del beneficio, seguendo una prassi, ormai, consolidata nel settore.

In un'ottica di medio periodo, si conferma l'esigenza di un riordino del prelievo fiscale sul settore, che ne allevi il significativo carico. Tale esigenza è particolarmente forte per gli operatori professionali del trasporto, la cui **competitività internazionale** sarebbe, invero, ulteriormente penalizzata, qualora venissero effettivamente superate le agevolazioni del cosiddetto gasolio commerciale, come previsto dalla proposta di revisione della Direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, nell'ambito del pacchetto europeo *Fit for 55*.

In realtà, in considerazione dello stretto legame esistente tra costi del trasporto, accessibilità e competitività del sistema economico, diverse **proposte del Pacchetto Fit for 55 andrebbero riconsiderate**, a partire dall'estensione del meccanismo ETS al trasporto stradale e al trasporto marittimo, nell'ottica di una sostenibilità da perseguire non soltanto dal punto di vista ambientale, ma anche da quello economico e sociale.

Positivi, infine, gli interventi per la velocizzazione delle procedure connesse all'affidamento di alcuni lavori pubblici e le semplificazioni per alcuni interventi autostradali di preminente interesse nazionale (art.10).

Invero, il ruolo preponderante svolto dalla modalità stradale nella mobilità di persone e cose del nostro Paese richiede particolari interventi e attenzioni, anche a fronte del cronico fenomeno di congestione, che interessa interi comparti della rete.

Il provvedimento non prevede specifici interventi in favore del **trasporto marittimo**. Si segnala pertanto l'opportunità di considerare l'aggiunta dell'art. 7 bis - che in linea con quanto stabilito dall'art. 7 per le imprese di autotrasporto - preveda l'erogazione di contributi per le imprese di navigazione autotrasporto, al fine di mitigare gli effetti economici negativi derivanti dagli aumenti eccezionali registratisi sul prezzo dei carburanti in conseguenza della crisi internazionale in atto.

Le rilevanti ripercussioni negative sull'economia italiana derivanti dall'aumento dei costi energetici per imprese e famiglie, sono ormai sotto gli occhi di tutti e l'Italia ma anche l'Europa intera, è profondamente impegnata ad alleviare, con diversi provvedimenti legislativi, i settori che stanno subendo maggiormente tali effetti.

Fra questi, anche il settore del trasporto marittimo riferito alle navi impiegate nei servizi di trasporto marittimo a corto raggio, di cabotaggio e di **continuità territoriale**, è fortemente colpito dall'indiscriminato aumento del costo dei



carburanti navali. La misura auspicata potrebbe quindi essere inserita nel provvedimento Decreto Aiuti-quater in corso di trattazione. In questa prospettiva, ci permettiamo di sottoporre all'attenzione di codesta Commissione una bozza di intervento normativo dalle cui relazioni - illustrativa e tecnica - si evincono chiaramente le ragioni delle difficoltà che il settore armatoriale sta affrontando e per le quali chiediamo venga con urgenza aiutato. La proposta è stata peraltro già presentata nel primo decreto Aiuti ma non ebbe esito positivo in quanto poco capiente per le nuove proposte emendative.

In particolare, vista la perdurante situazione di crisi, segnaliamo:

- il rischio concreto che gli operatori siano costrette a “ribaltare” il maggior costo di esercizio sull’utenza e su cittadini e imprese;
- la necessità di parità di trattamento con gli altri settori del settore del trasporto, per i quali sono state adottate ingenti forme di aiuto in tal senso, che rischiano di alterare l’equilibrio e la concorrenza fra le diverse modalità di trasporto.

Da ultimo abbiamo l’obbligo di segnalare che il progressivo aumento dei costi energetici del trasporto marittimo avrà conseguenze dirette anche sui servizi di continuità territoriale che come noto, garantiscono l’approvvigionamento delle merci ed il diritto alla mobilità. Tale aspetto, estremamente rilevante per il nostro Paese la cui insularità è fra le maggiori in Europa, è stato, di recente, maggiormente tutelato con la modifica dell’art. 119 della Costituzione recante “il riconoscimento delle peculiarità delle Isole e il superamento degli svantaggi derivanti dall’insularità”

D’altra parte, per fronteggiare gli impatti della crisi energetica sul **trasporto ferroviario**, per Confraspporto-Confcommercio sono di rilevanza prioritaria:

- Incremento delle risorse per gli incentivi al traffico ferroviario –“**Ferrobonus**” e “**Sconto traccia**” (per complessivi 160/200 milioni di euro) per conseguire un valore medio dell’incentivo a treno chilometro costante nel tempo, indispensabile per un supporto duraturo al riequilibrio modale. Un contributo aggiuntivo ad hoc dovrebbe essere valutato per tutti gli autotrasportatori che scelgono l’autostrada ferroviaria.
- **Incentivi per il rinnovo del materiale rotabile**, con particolare riferimento ai carri ferroviari ad elevato contenuto tecnologico che dovranno essere compatibili con l’ accoppiamento automatico digitale (**DAC**). Tale innovazione consente, infatti, di accrescere in maniera significativa, le



prestazioni e la sicurezza del trasporto ferroviario delle merci; (recupero delle cifre – 2021/2022- che erano già state stanziati nel decreto rinnovo materiale rotabile non ancora ratificato dalla Commissione Europea).

- Qualificazione della trazione ferroviaria come **attività energivora**, prevedendo, quindi, un adeguato ristoro economico, che contenga l'esponentiale aumento del costo dell'energia per il settore ferroviario.

Allegato: emendamento trasporto marittimo

AS 345

Emendamento:

Al decreto legge 18 novembre 2022 n. 176, dopo l'art. 7, inserire il seguente:

“Art. 7 bis

(Fondo per il sostegno al settore della navigazione marittima)

1. Al fine di compensare parzialmente le imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo dagli effetti economici negativi, diretti ed indiretti, causati dalla guerra russo-ucraina e dai maggiori oneri derivanti dalla interruzione delle attività commerciali con le aree interessate anche indirettamente dal conflitto bellico, dai relativi aumenti eccezionali dei costi delle assicurazioni e al fine di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti dal settore del trasporto via mare a causa dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti navali, è riconosciuto un sostegno economico, nella misura massima di 400 mila euro per l'anno 2022, per ogni impresa di navigazione.
2. Per l'attuazione della misura di cui al comma 1 è istituito un Fondo, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, con una dotazione iniziale di 25 milioni di euro per l'anno 2022, da destinare al sostegno delle imprese del settore, di cui al comma 1, che ne facciano richiesta.
3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti l'ambito di applicazione della misura, i criteri di determinazione, le modalità di assegnazione e le procedure di erogazione delle risorse di cui ai commi 1 e 2, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.
4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'art. 15.”

Relazione illustrativa

Nel corso dell'ultimo anno le imprese armatoriali hanno dovuto affrontare molteplici difficoltà.

Gli effetti della crisi russo-ucraina si sono rivelati molto problematici in quanto le tensioni politiche e commerciali hanno determinato, indirettamente o direttamente, l'interruzione di

numerose relazioni commerciali, l'aumento eccezionale dei costi delle assicurazioni e un altrettanto eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti navali.

Con riferimento a quest'ultimo punto le imprese di navigazione hanno dovuto far fronte ad un generale aumento del costo dei prodotti energetici ed in particolare del carburante per la propulsione delle navi che, come noto, rappresenta circa il 30% dei costi di esercizio di una nave.

È stato, quindi, grande il nocumento registrato dalle imprese che esercitano attività di trasporto merci e passeggeri e che garantiscono servizi strategici per il Paese come le Autostrade del mare, la continuità territoriale da e per le isole maggiori e minori e i collegamenti internazionali di approvvigionamento per l'economia nazionale.

A tal proposito, è importante sottolineare che durante il periodo pandemico il Legislatore ha definito i servizi di collegamento marittimo come "essenziali" (i.e. che si devono necessariamente garantire) per il regolare svolgimento della vita sociale ed economica del Paese. Fra questi si evidenziano i servizi essenziali di approvvigionamento e di continuità territoriale alla nostra numerosa popolazione insulare.

Come è noto, questi ultimi mesi sono stati caratterizzati da un aumento vertiginoso del valore del Brent al pari di quanto sta accadendo per il prezzo del gas naturale in tutta Europa. Le ultime stime dei principali centri analisi evidenziano ancora un trend in grande crescita dopo il primo trimestre del 2022 nel quale da 75 dollari al barile di inizio gennaio si è passati ad oltre 130 dollari durante la prima settimana di marzo (un incremento di circa il 74%), con previsioni che permangono negative per i prossimi mesi.

La situazione risulta essere ancora più pesante se si considerano tali valori rispetto all'anno precedente: il Brent, quotato 68 \$ nel marzo 2021, nella primavera del 2022 ha subito un incremento netto del valore del 91%, quasi il doppio del prezzo.

Tale incremento si è riverberato sul costo del bunker marittimo che, secondo le quotazioni ufficiali, è passato dai 570 dollari a tonnellata del marzo 2021 agli oltre 1.200 dollari a tonnellata del marzo 2022 (prezzi del VLSFO – *Very Low Sulphur Fuel Oil*), aumento che ricade inevitabilmente sui costi operativi delle imprese del trasporto marittimo.

La situazione si è aggravata, da ultimo, in modo rilevante con la crisi russo-ucraina e le speculazioni sul costo dell'energia che ne sono seguite, evidenziate recentemente anche dal Ministro Cingolani.

Ciò significa che le compagnie di navigazione che assicurano la continuità territoriale si trovano a sostenere extracosti giornalieri effettivi sensibilmente più elevati a parità di partenze e frequenze.

Sul piano internazionale è necessario impedire che – data la natura fortemente internazionalizzata del trasporto marittimo – l'aumento del costo del carburante comprometta pesantemente la competitività delle nostre aziende rispetto a quelle di Paesi non direttamente coinvolti dalla crisi Russo-Ucraina.

Sul piano nazionale occorre invece scongiurare l'aumento dei biglietti di viaggio e del nolo per il trasporto merci come conseguenza diretta dell'esponentiale aumento dei costi del carburante navale. Diversamente, sarebbe il consumatore finale a sostenere interamente

l'innalzamento dei costi con inevitabili ripercussioni sulla circolazione delle persone e delle merci che, come è noto, è un diritto garantito dalla Costituzione.

Alla luce di quanto sopra esposto, e tenendo in particolar considerazione l'impatto sull'industria marittima dell'escalation dei prezzi dei prodotti petroliferi dovuta alla crisi russo-ucraina, la disposizione è volta a sostenere le imprese di navigazione – al pari e per analogia ad altre imprese del mondo del trasporto – al fine di garantire una parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti dalle imprese marittime per l'eccezionale innalzamento del costo del carburante navale.

La misura proposta prevede un costo, per l'anno 2022 di 25 milioni di euro.

Relazione tecnica

Le tabelle sottostanti evidenziano l'andamento del prezzo delle due tipologie di bunker in commercio (cfr. tabella 1) e la variazione percentuale degli stessi (cfr. tabella 2) nel periodo gennaio 2021-gennaio 2022, marzo 2021-marzo2022 e gennaio 2022-marzo 2022.

Tabella 1 - Quotazioni bunker in dollari

	Gibraltar_VLSFO (0,5%)	Gibraltar_LSMGO (0,1%)	brent
01/01/2021	409	460	51,8
05/03/2021	514	570	69,36
07/01/2022	611	743	81,75
11/03/2022	991	1216	112,67

Dati: bancherocosta

Tabella 2 - Incrementi percentuali 2021/2022

	Gibraltar_VLSFO	Gibraltar_LSMGO	brent
07/01/2022 su 01/01/2021	+49%	+62%	+58%
11/03/2022 su 05/03/2021	+93%	+113%	+62%

Elaborazione su dati Bancherocosta

Appare evidente che il prezzo del bunker pagato dalle imprese di navigazione per assicurare i servizi di trasporto è aumentato di oltre la metà (per la tipologia più pregiata e più ambientalmente sostenibile) da gennaio 2021 a gennaio 2022, ed è più che raddoppiato (per la tipologia più pregiata e più ambientalmente sostenibile) nel periodo da marzo 2021 a marzo 2022.

Tabella 2b - Incrementi percentuali ultimi tre mesi

	Gibraltar_VLSFO	Gibraltar_LSMGO	brent
11/03/2022 su 07/01/2022	+62%	+64%	+38%

Elaborazione su dati Bancherocosta

Se consideriamo, infine, solo gli ultimi tre mesi (cfr. tabella 2b), da gennaio 2022 a marzo 2022 il prezzo del bunker ha subito un aumento di più del 60%, dovuto probabilmente allo scoppio della crisi russo-ucraina.

Tabella 3 – prezzo medio bunker

	gennaio -marzo 2022 (dollari)	gennaio -marzo 2021 (dollari)
prezzo medio VLSFO	801	462
prezzo medio LSMGO	980	515

Elaborazione su dati Bancherocosta

Dati i prezzi medi delle due tipologie di bunker nel periodo gennaio-marzo 2022 riportati in tabella 3 e assumendo che le tonnellate di bunker vendute in Italia nei primi tre mesi del 2021 sono equivalenti a quelle vendute nei primi tre mesi del 2022 (come i primi dati disponibili sembrano evidenziare) possiamo stimare quanto riportato in tabella 4.

Tabella 4 – differenziale di costo del bunker 2021/2022

	ton.	totale costo a prezzi medi gennaio-marzo 2022 (dollari)	totale costo a prezzi medi gennaio-marzo 2021 (dollari)	differenziale costi acquisto bunker 2022/2021
bunker acquistato nel periodo gennaio-marzo 2021	717.000	665.457.000	356.662.000	+87%
di cui				
VLSFO	168.000	134.568.000	77.532.000	+74%
LSMGO	542.000	530.889.000	279.130.000	+90%
LUBRIFICANTI	7.100	n.a.	n.a.	n.a.

Dati: <https://dgsaie.mise.gov.it/consumi-petroliferi>

Si evidenzia che, rispetto ai prezzi del bunker registrati all'inizio del 2021, a parità di consumi, il costo del bunker per le imprese di navigazione interessate alla misura è quasi raddoppiato nel caso della tipologia che rappresenta il 75% delle tonnellate acquistate e aumentato del 74% per quella rimanente.