

**PARTE II - PROPOSTE
DEI SETTORI PRODUTTIVI**

100 semplificazioni

AUTOTRASPORTO



Artigiani
Imprenditori
d'Italia

**OSSERVATORIO
BUROCRAZIA 2025**



AUTOTRASPORTO



SEMPLIFICAZIONI PER L'ACCESSO ALLA PROFESSIONE DI TRASPORTATORE

PROBLEMA

L'art. 5 della legge n. 214/2023 (legge annuale per il mercato e la concorrenza), nel modificare l'art. 8 del d. lgs n. 395/2000 ha introdotto una significativa novità. È infatti offerta ai candidati al conseguimento della qualifica di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori la possibilità di sostenere l'esame per l'idoneità professionale anche in province diverse da quella di residenza. Ciò a patto che: a) non siano previste sedute d'esame nella provincia di residenza del candidato; b) che in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni venga o, per meglio dire, venisse perfezionato un apposito protocollo. In linea di principio, questo accordo sarebbe diretto a consentire ai candidati di selezionare una sede d'esame alternativa, garantendo loro la possibilità di conseguire l'abilitazione da gestore dei trasporti anche in assenza di sessioni programmate nella loro provincia di residenza.

Sebbene la novella legislativa, con il fine di favorire la partecipazione alle prove d'esame, abbia intercettato una importante criticità mostrata dal settore trasportistico, vale a dire la carenza di attività e personale, gli esiti sono risultati assai modesti, frustrando le aspettative delle imprese. Questo perché solo alcune province del Paese hanno provveduto a dare corso alla nuova norma, aprendo le prove d'esame ai "fuori sede" (ossia ai non residenti e domiciliati). È bene dire che l'obiettivo atteso dalla novella non ha prodotto gli effetti sperati per due ordini di motivi: 1) da un lato, per l'immobilismo dei competenti enti del governo territoriale (salvo rare e virtuose eccezioni come le Marche) ad ottemperare al nuovo disposto normativo, cogliendone le relative virtualità; 2) dall'altro, per l'inazione della Conferenza unificata, stante il difetto di sottoscrizione del protocollo (o quantomeno la conclamata irreperibilità dell'atto) preordinato a concretare la deroga legislativa recata al precetto della "necessaria residenza".



SEMPLIFICAZIONI PER L'ACCESSO ALLA PROFESSIONE DI TRASPORTATORE

PROPOSTA

La presente proposta è intesa a garantire, in concreto, l'ampliamento della possibilità di scelta della sede d'esame da parte del candidato all'idoneità professionale di trasportatore su strada di cose per conto di terzi e di persone, così rimediando alle inerzie esibite dalle amministrazioni pubbliche competenti nel programmare le relative sedute. Nello specifico, si consente alle province di assicurare la partecipazione alla prova d'esame anche di chi non sia residente nel territorio provinciale, senza che gli enti in questione debbano adeguare il proprio agire amministrativo ad un protocollo mostratosi ostativo a motivo del suo difettare. Manifeste ragioni di opportunità muovono quindi nella direzione di una modifica normativa di semplificazione del quadro, dal momento che un termine ragionevolmente tecnico per la stipula del protocollo possa dirsi oramai spirato.

MODIFICA NORMATIVA

Art. ...

(Disposizioni di semplificazione per svolgimento dell'esame di idoneità professionale nel settore dell'autotrasporto)

1. All'articolo 5 della legge 30 dicembre 2023, n. 214, le parole: «previa sottoscrizione di apposito protocollo in sede di Conferenza unificata» sono soppresse.



AUTOTRASPORTO



CONCOMITANTE UTILIZZO A USO TERZI E A USO PROPRIO DI UN VEICOLO DELLA MEDESIMA IMPRESA

PROBLEMA

A stretto rigore normativo, in base all'art. 82 del Codice della Strada, per un operatore economico non risulta possibile trasportare le cose derivanti dall'esercizio diretto di una certa attività economica, svolta cioè nel suo personale interesse e in maniera economicamente organizzata, con un mezzo immatricolato per il trasporto di merci per conto di terzi, di cui lo stesso operatore sia intestatario. Detto in altre parole, una impresa che eserciti una pluralità di attività non può avvalersi di una fungibile utilizzazione di un veicolo di cui la medesima sia titolare. Pertanto, volgendo lo sguardo all'autotrasporto, l'impresa che intenda operare in piena osservanza delle norme di legge appare costretta ad acquistare due "mezzi pesanti", uno da immatricolare per il trasporto di merci in conto proprio e l'altro da impiegare per l'attività di trasporto di merci per conto di terzi (gli esempi possono essere tanti: movimento terra e sbancamento, taglio boschi, ecc.).

Vale la pena segnalare come le motivazioni ostative addotte dalle norme di servizio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – di natura sia documentale che di natura fiscale – siano state da tempo superate (si v. la circolare n. 212/85 del 27 dicembre 1985 del MIT). Per cui, la permanenza della preclusione di cui s'è appena detto si risolve, com'è evidente, in un vincolo privo di giustificazione razionale, produttivo, in quanto tale, di una gestione subottimale dell'agire d'impresa. Tanto che, ne scaturiscono non secondarie ripercussioni di tipo economico-organizzativo nei confronti delle imprese interessate.

PROPOSTA

Al fine di razionalizzare l'attuale sistema di disposizioni relative alla destinazione e all'uso economico dei veicoli, la proposta de qua risulta intesa a consentire ai veicoli adibiti a uso di terzi per il servizio di trasporto di cose la concomitante adibizione a uso proprio (purché compatibile sul piano materiale e operativo), là dove i predetti veicoli siano nella disponibilità di un'impresa esercente attività economico-imprenditoriali diverse.



Artigiani
Imprenditori
d'Italia





CONCOMITANTE UTILIZZO A USO TERZI E A USO PROPRIO DI UN VEICOLO DELLA MEDESIMA IMPRESA

PROPOSTA

Ciò senza che la seconda attività si configuri per essere meramente occasionale e neppure necessariamente complementare o accessoria a quella principale.

Quindi, si propone di positivizzare una disposizione di legge in deroga (rispetto all'art. 83 del d. lgs n. 285/1992), la quale chiarisca che a chi svolga l'attività di trasporto di cose per conto proprio in assenza del relativo titolo abilitativo (la licenza di cui all'art. 36 della legge n. 298/1974), ma in possesso del relativo titolo per svolgere l'attività di trasporto di cose per conto terzi, non debba essere irrogata alcuna sanzione amministrativa.

Del resto "nel più sta il meno": il trasporto di cose per conto terzi al quale si è debitamente autorizzati è da ritenersi di contenuto più ampio e, dunque, comprensivo anche del trasporto di cose in conto proprio. Ben venga, dunque, l'accoglimento di istanze liberalizzatrici e di semplificazione dell'agire trasportistico, onde premiare il dinamismo imprenditoriale del comparto.

MODIFICA NORMATIVA

Art. ...

(Semplificazioni in materia di disciplina di destinazione e uso dei veicoli)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, articolo 82, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente: «5-bis. Al soggetto che svolga attività di trasporto di cose per conto terzi è consentito, con veicoli autorizzati al predetto servizio, il trasporto di cose esercitato nel proprio interesse ai fini dello svolgimento di una attività economica».



AUTOTRASPORTO



VALORIZZAZIONE DELL'ESPERIENZA DI NAVIGAZIONE DI ACQUE INTERNE

PROBLEMA

Il regolamento governativo per l'esecuzione del Codice della navigazione marittima, approvato con d.P.R. n. 328/1952, reca, fra le altre cose, la disciplina per l'acquisizione dei titoli professionali utili allo svolgimento dei servizi di coperta. Ci si riferisce, in particolare, al titolo di capo barca per il traffico locale e al titolo di conduttore per il traffico locale.

La normativa regolamentare vigente presuppone una esperienza nel campo della navigazione a mare aperto che oscilla dai 18 mesi di navigazione per i capo barca ai 12 per il conduttore. Senonché, il medesimo corpo di regole non contempla i mesi di lavoro eventualmente spesi sulle navi che navigano nelle acque interne, con ciò ignorando molte realtà del Paese in cui la navigazione in acque promiscue foggia, sul piano tecnico-professionale, una non secondaria quota di personale che lavora a bordo di navi.

Un esempio su tutti è rappresentato dal Delta del Po, vale a dire quell'insieme di diramazioni fluviali che permettono al citato fiume di sfociare nell'Adriatico settentrionale e a tante imprese di operare in detto dedalo di vie di navigazione "gettandosi" in mare.

PROPOSTA

La proposta in discorso è finalizzata, dunque, a rideterminare il percorso professionale e i conseguenti requisiti utili a conseguire il titolo di capo barca e di conduttore per il traffico locale, individuando un regime di equipollenze con i titoli e le qualifiche professionali relativi all'esercizio della navigazione interna.

Sulla falsa riga di quanto disposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con il d. m. n. 132/2023, inteso ad individuare un percorso professionale marittimo ad hoc di direttore di macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 KW, la presente proposta, nel fare rinvio ad un necessario aggiornamento del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, è preordinata a fissare un sistema di equipollenze retto da un puntuale regime di riconoscimento della esperienza pregressa conseguita nella navigazione delle acque interne.



VALORIZZAZIONE DELL'ESPERIENZA DI NAVIGAZIONE DI ACQUE INTERNE

PROPOSTA

A titolo esemplificativo, si potrebbe definire una tabella di equipollenza per cui ai 18 mesi di navigazione previsti dall'art. 260 del d.P.R. n. 328/1952 corrispondano 5 anni di esperienza maturati nella navigazione di acque interne; mentre ai 12 mesi di esperienza in acque marittime previsti dall'art. 261 del medesimo regolamento equivalgano 3 anni di esperienza in acque interne.

MODIFICA NORMATIVA

Art. ...

(Aggiornamento del percorso professionale marittimo di capo barca e di conduttore per il traffico locale)

1. Con decreto del Presidente della Repubblica da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede all'aggiornamento del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, di cui al decreto Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, al fine di rideterminare il percorso professionale e i conseguenti requisiti utili a conseguire il titolo di capo barca per il traffico locale e il titolo di conduttore per il traffico locale ai sensi, rispettivamente, degli articoli 260 e 263 del medesimo decreto, individuando un regime di equipollenze con i titoli e le qualifiche professionali relativi all'esercizio della navigazione interna.



AUTOTRASPORTO



ACCERTAMENTO CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO DELLA SOSTA VIETATA NEGLI SPAZI PER CARICO E SCARICO MERCI

PROBLEMA

La realtà empirica dimostra come, molto di frequente, i veicoli a motore destinati essenzialmente al trasporto di merci, ricompresi, quindi, nella categoria N secondo la classificazione internazionale (cfr. art. 47, co. 2, lett. c), del d. lgs n. 285/1992), incontrino molteplici difficoltà nello svolgere le operazioni di carico e scarico delle merci nei centri urbani. Il perché lo si deve alla occupazione illecita degli spazi riservati dai comuni (con ordinanza del sindaco) alla sosta dei citati mezzi. Il diritto di sostare nelle aree riservate viene, in concreto, ricorrentemente conculcato a motivo (forse) di una scarsa educazione stradale sul tema. Tuttavia, la recente riforma del Codice della strada ha in parte ignorato il rilevare di certe condotte trasgressive, sebbene le implicazioni a livello di sicurezza stradale risultino di certo non secondarie.

PROPOSTA

La presente proposta punta a ricomprendere fra le fattispecie di violazione del Codice della strada accertabili tramite strumenti di controllo da remoto (e per le quali non è necessaria la contestazione immediata) l'ipotesi trasgressiva di cui all'art. 158, co. 2, lettera o-bis), del detto Codice. Pertanto, in forza di tale proposta, l'accertamento del divieto di fermata e la violazione della sosta riservata rilevabile a mezzo di dispositivi o apparecchiature approvate o omologate varrebbe, per omogeneità, oltre che per gli spazi riservati «ai veicoli, per [...] lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti» (si v. l'art. 7, co. 1, lett. d), n. 5), del d. lgs n. 285/1992, anche per gli «spazi per i veicoli di categoria N [...] utilizzati per il carico e lo scarico di merci». Questo perché quoad effectum importa conferire maggiore effettività alle sanzioni amministrative correlate al divieto in parola e, ancor prima, occorre garantire una più pronunciata efficacia deterrente al precetto per cui la sosta di un veicolo risulta vietata, nelle ore stabilite, nelle aree riservate ai veicoli a motore per il carico e lo scarico di merci.



ACCERTAMENTO CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO AUTOMATICO DELLA SOSTA VIETATA NEGLI SPAZI PER CARICO E SCARICO MERCI

PROPOSTA

D'altra parte, sul piano fattuale, la violazione a motivo dell'occupazione illecita, oltreché condizionare in negativo l'esercizio dell'attività di trasporto e favorire, di riflesso, la sosta in seconda fila, con possibile causazione di eventi perturbativi dell'incolumità delle persone e congestionanti il regolare scorrimento del traffico, impedisce ai trasportatori di prestare la propria attività lavorativa in condizioni di sicurezza. Vale la pena, in definitiva, semplificare il loro agire imprenditoriale, intercettando con maggiore pervasività le accennate condotte. Insomma, le buone ragioni ora esposte e un aggregato cospicuo di interessi pubblici inducono a consigliare al legislatore l'inserzione di questa proposta modificativa del Codice della strada.

MODIFICA NORMATIVA

Art. ...

(Accertamento con dispositivi di controllo automatico della sosta vietata negli spazi per carico e scarico merci)

1. All'articolo 10, comma 1, lettera f), numero 1), capoverso lettera g-bis), primo periodo, della legge 25 novembre 2024, n. 177, le parole: «nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d)» sono sostituite con le seguenti: «nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettere d) e g)».



AUTOTRASPORTO



ADEGUAMENTO DEI CONTRATTI DI TRASPORTO ALLE VARIAZIONI DEI CORRISPETTIVI RICHIESTI PER L'EFFETTUAZIONE DEI NOLI MARITTIMI

PROBLEMA

Gli operatori economici dell'autotrasporto che utilizzano le vie del mare in chiave multimodale, in specie per integrare i collegamenti "da e verso" le isole maggiori (Sicilia e Sardegna), soffrono, ormai da tempo, l'inarrestabile incremento del quantum richiesto a titolo di compenso ai fini dell'espletamento dei noli marittimi. La sproporzione di forza contrattuale viepiù consolidatasi in questo particolare sotto-settore dell'economia del mare è presto detta: in assenza di alternative reali, il godere di posizioni in grado di condizionare e limitare l'agire economico altrui nelle rotte marine pende dal lato degli armatori. Le tendenze monopolistiche nel controllo commerciale di alcune vie di comunicazione del mare sono, infatti, divenute incontestabili e a risultare penalizzate da un regime imperfetto di concorrenza sono soprattutto le piccole imprese del comparto trasportistico.

Basti segnalare che, soltanto nel biennio 2019-2020, la media dei corrispettivi applicati dagli armatori è cresciuta di oltre il 60% rispetto al periodo precedente. A ciò si aggiunga che il 2024 ha fatto registrare nuove variazioni al rialzo delle tariffe praticate, sulla scorta dei dati ufficiali annunciati – già a fine 2023 – dai global carrier in ordine all'entità degli Ets Surcharge (un tributo immediatamente traslatosi in capo ai vettori dell'autotrasporto).

PROPOSTA

Com'è noto, l'art. 83-bis, co. 5, del d.l. n. 112/2008 dispone che, nel caso in cui il contratto di trasporto abbia ad oggetto prestazioni trasportistiche da effettuare in un arco temporale superiore ai 30 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 ipso iure adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, là dove tali variazioni superino del 2% il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del negozio giuridico o dell'ultimo adeguamento effettuato.



ADEGUAMENTO DEI CONTRATTI DI TRASPORTO ALLE VARIAZIONI DEI CORRISPETTIVI RICHIESTI PER L'EFFETTUAZIONE DEI NOLI MARITTIMI

PROPOSTA

L'adeguamento, afferma la medesima disposizione, «viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali».

Sicché, la presente proposta intende estendere l'appena richiamato meccanismo legislativo di automatico adeguamento in fattura del corrispettivo dovuto al vettore (impresa dell'autotrasporto) all'ipotesi, assai ricorrente, di variazione dei prezzi praticati dagli armatori nei confronti degli autotrasportatori ai fini dell'effettuazione dei noli marittimi.

La misura, punta a rendere più agevole e semplice l'operato delle imprese dell'autotrasporto. Serve tutelarne, a motivo di ciò, l'azione concorrenziale. Del resto, la concorrenza si attua anche attraverso la disciplina di ipotesi normative in cui viene eccezionalmente consentito di apporre dei limiti all'autonomia contrattuale e, quindi, alla correlata esigenza di tendenziale massima liberalizzazione delle attività economiche.

MODIFICA NORMATIVA

«Art...

(Disposizioni in materia di sostegno del settore del trasporto via mare)

1. All'articolo 83-bis, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «, nonché alle variazioni dei corrispettivi richiesti per l'effettuazione dei noli marittimi finalizzati a collegare porti situati in Italia ovvero negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo».



AUTOTRASPORTO



ATTUAZIONE DELL'ARCHIVIO NAZIONALE DELLE STRADE TRAMITE RICORSO ALL'IA

PROBLEMA

L'archivio nazionale delle strade, previsto sin dal 1992 dal Codice della strada e dal relativo regolamento di esecuzione e attuazione, dispone che «per ogni strada, devono essere indicati i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità» (art. 226, co. 2, del d. lgs n. 285/1992) e che «La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada che sono tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade, [...] nonché i dati risultanti dal censimento del traffico veicolare, e attraverso il Dipartimento per i trasporti terrestri» (art. 226, co. 3, del richiamato Codice). L'art. 401 del d.P.R. n. 495/1992 ne ha stabilito anche la sua completa informatizzazione con distinzione (per ogni singola strada) dei dati obbligatoriamente forniti dagli enti proprietari/gestori delle strade e relativi: alle coordinate tecnico-giuridiche (sezione 1); al traffico veicolare specifico (sezione 2); al tasso e alle caratteristiche dell'incidentalità (sezione 3); allo stato di percorribilità da parte dei veicoli classificati quali mezzi d'opera (sezione 4); alle indicazioni fornite dai dispositivi di monitoraggio (sezione 5).

Trattasi, tuttavia, di un set di regole finora disattese, complice l'assenza delle disposizioni dirette a stabilire le caratteristiche dell'archivio delle strade, successivamente colmata a mezzo del decreto ministeriale 1° giugno 2001. Ne consegue che a vent'anni dalla emanazione di quest'ultimo decreto, l'autotrasporto e tutta l'utenza della strada attendono la materiale operatività del cosiddetto "catasto".

PROPOSTA

Anche a seguito dell'adozione del Regolamento (UE) 2024/1689, l'IA potrebbe sicuramente diventare un congegno digitale di supporto valido a garantire la sicurezza sulle strade italiane, favorendo l'attività di rilevamento dei dati tecnici e giuridici relativi alla mappatura del sistema stradale nazionale, oltreché il monitoraggio circa lo stato di manutenzione delle nostre infrastrutture.



Artigiani
Imprenditori
d'Italia



VI EDIZIONE OSSERVATORIO BUROCRAZIA



ATTUAZIONE DELL'ARCHIVIO NAZIONALE DELLE STRADE TRAMITE RICORSO ALL'IA

PROPOSTA

vale a dire l'anagrafe nazionale comprensiva di tutte le strade del Paese distinte per categoria. Strumento (l'archivio) preordinato ad individuare, fra le altre cose, percorsi alternativi in caso di scatenamento di eventi eccezionali tali da precludere la possibilità di utilizzazione delle vie principali.

Per concludere, con l'inveramento dell'archivio verrebbe perseguita in primis la tutela del bene giuridico dell'incolumità pubblica, con specifico riguardo alla sicurezza delle opere stradali e dei transiti via terra. Del resto, il perturbamento per la pubblica incolumità origina dalla diffusività dei danni alla circolazione, tale da minacciare un numero indeterminato di persone, compresi i conducenti dei mezzi di trasporto. Arrestarne la causazione secondo sistematicità e tecniche algoritmiche costituirebbe, di certo, una formidabile acquisizione per l'apparato pubblico.

MODIFICA NORMATIVA

Art.

(L'attivazione dell'archivio nazionale delle strade tramite ricorso a sistemi di IA)

1. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo, con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, modifica il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, prevedendo che, ai fini della definitiva attivazione e del funzionamento dell'archivio nazionale delle strade istituito dall'articolo 226 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la raccolta e la trasmissione dei dati concernenti lo stato tecnico e giuridico delle strade, nonché delle indicazioni relative al traffico veicolare, agli incidenti e alla percorribilità delle medesime strade, avvenga anche attraverso il ricorso a sistemi di intelligenza artificiale.



AUTOTRASPORTO



MECCANISMO DI AUTOMATICO RICONOSCIMENTO A TITOLO DI RIMBORSO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE PER DISAGI ALLA MOBILITÀ

PROBLEMA

La carente e inadeguata programmazione della manutenzione stradale è stata rilevata, in alcune e specifiche fattispecie, dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM). In non secondarie circostanze, l'AGCM, nello scrutinare le condotte assunte dai concessionari nell'attività di gestione delle infrastrutture autostradali italiane, ha sanzionato il loro operato, riscontrando comportamenti non in linea con una gestione efficientemente orientata e pregiudizievole della sicurezza della circolazione. L'Autorità Antitrust ha accertato, dal 2019 in avanti, un significativo peggioramento della qualità del servizio reso in merito alla gestione di alcuni tratti autostradali.

Le evidenze raccolte da AGCM hanno consentito di tratteggiare un quadro rappresentativo della viabilità autostradale del Paese: nel periodo preso a riferimento, le autostrade sono state spesso interessate da consistenti disagi in quanto al regolare fluire della circolazione, misurabili in tempi medi di percorrenza risultati assai più elevati e in velocità medie registrate notevolmente più basse rispetto a quelle (massime) legalmente assentite. La cronicizzazione della descritta situazione investe non pochi tratti autostradali. Ciò a causa della reiterazione dei cantieri, della disposizione di chiusure e/o di restringimenti di carreggiata, con conseguente applicazione di limiti di velocità ridotti.

PROPOSTA

La presente proposta è preordinata ad imporre ai concessionari autostradali l'applicazione di procedure standardizzate volte a intervenire a favore dell'utenza là dove lo richieda il manifestarsi di episodi di disagio arrecati a danno degli utenti. Ciò mediante l'automatica attivazione di una collaudata procedura di agevolazione tariffaria (riduzione/eliminazione/sospensione dei pedaggi) o di rimborso, senza che ciò costringa l'utenza (imprese e cittadini) a dover produrre cospicua documentazione, tanto da doversi infilare nel tunnel della burocrazia.



MECCANISMO DI AUTOMATICO RICONOSCIMENTO A TITOLO DI RIMBORSO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE PER DISAGI ALLA MOBILITÀ

**MODIFICA
NORMATIVA**

Art. ...

(Meccanismo di automatico riconoscimento di una agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità)

1. Al fine di intervenire a favore dell'utenza autostradale qualora lo richieda il manifestarsi di comprovati episodi di disagio cagionati dalla cantierizzazione al regolare fluire della circolazione avuto riguardo ad una determinata tratta autostradale sottoposta a pedaggio, il relativo concessionario autostradale provvede a ristorare gli utenti per disagi connessi alla mobilità misurabili in tempi di percorrenza risultati significativamente più elevati rispetto alla media e in velocità medie rilevate notevolmente ridotte rispetto a quelle massime legalmente assentite.

2. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono individuate le specifiche tecniche di funzionamento, determinati il metodo e i parametri di calcolo, definite le soglie in misura percentuale dei rapporti concernenti tempi di percorrenza e velocità autostradali medi ed effettivi, ai fini dell'attivazione di una procedura standardizzata per il riconoscimento di una agevolazione tariffaria ovvero dell'integrale rimborso del pedaggio.



AUTOTRASPORTO



RICONOSCIMENTO AD EFFETTO IMMEDIATO DEL CREDITO D'IMPOSTA SUL GASOLIO PER AUTOTRAZIONE

PROBLEMA

Il costo del gasolio alla pompa – tra gennaio 2022 (€ 1,598/litro) e febbraio 2025 (€ 1,71/litro) – ha fatto sì che le imprese del settore trasportistico soffrissero costi medi oscillanti, con punte al rialzo pari anche a 0,234 euro/litro. Ora, nonostante dal mese di settembre scorso si sia registrato un andamento decrescente del prezzo finale, occorre annotare, in ogni caso, un maggior costo per veicolo pari a circa 4.400 euro l'anno rispetto all'anno 2022. Il detto ammontare è calcolato sulla scorta di un consumo medio di 33mila litri l'anno.

A motivo di questo preoccupante scenario di costi maggiorati, appare irragionevole qualsiasi ipotesi di superamento o di parziale rimeditazione del meccanismo di agevolazione fiscale per gli esercenti le attività di trasporto merci (previsto allo scopo di ridurre il gravame delle accise sul gasolio per autotrazione). Al contrario, preme rendere più agevole, semplice e tempestivo il congegno di riconoscimento del credito d'imposta gasolio per autotrazione, mediante l'attribuzione diretta del credito all'atto di presentazione dell'istanza per l'ottenimento del beneficio di tipo fiscale. Il "quando" far valere la materiale efficacia dell'utilizzazione in via compensativa del credito d'imposta ovvero della fruizione del medesimo credito a titolo di rimborso risulta essenziale per l'agire d'impresa, avuto particolare riguardo per la programmazione delle attività.

PROPOSTA

Con la presente proposta, la dichiarazione amministrativa tramite cui, sulla scorta di quanto previsto dal d.P.R. n. 277/2000, viene di fatto presentata l'istanza per l'ottenimento del beneficio di tipo fiscale, produrrebbe effetti all'atto di presentazione della medesima. In altre parole, la misura d'incentivo assumerebbe i tratti di un vantaggio fiscale ad effetto immediato, senza dover attendere il decorso degli attuali sessanta giorni. Trattandosi di una procedura amministrativa oramai collaudata, tarata, peraltro, su importi tali da esibire una certa tendenza all'assestamento, l'attribuzione immediata del credito d'imposta finirebbe col corrispondere ad elementari esigenze di liquidità espresse, con più intensità, da imprese dell'autotrasporto di piccole dimensioni.



RICONOSCIMENTO AD EFFETTO IMMEDIATO DEL CREDITO D'IMPOSTA SUL GASOLIO PER AUTOTRAZIONE

PROPOSTA

Ciò non toglie, tuttavia, che, in forza del necessario potere di accertamento circa la sussistenza di requisiti e presupposti da parte del beneficiario ovvero di veridicità della dichiarazione, il competente ufficio del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette possa, in ogni caso, annullare d'ufficio il conseguimento di quello che, a quel punto, configurerebbe quale ingiusto vantaggio economico. A presidio dell'azione amministrativa, ma soprattutto a tutela degli interessi pubblici in gioco, resterebbero, infatti, i poteri di autotutela propri dell'amministrazione pubblica.

MODIFICA NORMATIVA

Art...

(Disposizioni in materia di sostegno del settore dell'autotrasporto)

1. Il beneficiario del credito d'imposta riconosciuto agli esercenti attività di autotrasporto merci di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, stante la modalità prescelta ai fini della fruizione del credito, ha facoltà di utilizzarlo in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, ovvero di averlo riconosciuto a titolo di rimborso mediante l'emissione di apposito titolo per il pagamento dell'importo del credito spettante, a partire dalla data di presentazione dell'apposita dichiarazione e della documentazione di corredo al competente ufficio del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette.

2. Il predetto ufficio, ricevuta la dichiarazione, entro trenta giorni dal ricevimento, determina, a fini della configurazione della posizione del beneficiario nei confronti dell'autorità fiscale, l'esatto ammontare del credito spettante e controlla la regolarità della dichiarazione, invitando l'interessato ad integrare, entro il termine massimo di trenta giorni successivi alla data di comunicazione del predetto invito, la dichiarazione stessa con gli elementi e con la documentazione eventualmente mancanti.

3. In caso di mancata integrazione, di accertata carenza dei requisiti e dei presupposti ovvero di non veridicità della dichiarazione, nel termine di sessanta giorni dal ricevimento della medesima ovvero di trenta giorni dall'integrazione, il competente ufficio del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette annulla, con provvedimento motivato,



RICONOSCIMENTO AD EFFETTO IMMEDIATO DEL CREDITO D'IMPOSTA SUL GASOLIO PER AUTOTRAZIONE

**MODIFICA
NORMATIVA**

l'atto di riconoscimento del beneficio fiscale irregolarmente formato, salvo che, ove ciò sia possibile, l'interessato provveda a sanare i vizi entro un termine non inferiore a trenta giorni prefissatogli dall'ufficio stesso.

4. All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi precedenti si provvede mediante l'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, di cui all'articolo 8, comma 13, della legge 23 dicembre 1998, n. 448.



AUTOTRASPORTO



SUPERAMENTO DELLA SOSPENSIONE BREVE PER LE VIOLAZIONI COLLEGATE ALLA DURATA DI GUIDA

La recente riforma del Codice della strada (l. n. 177/2024) ha introdotto l'istituto della c.d. sospensione breve della patente correlata al punteggio. In base ad esso, al ricorrere di determinate trasgressioni del codice della strada, è previsto che la sanzione amministrativa pecuniaria venga assistita dall'irrogazione della sanzione accessoria della sospensione breve della patente di guida. Ciò, quando, al momento dell'accertamento di una data violazione, risulti che il punteggio attribuito alla patente di guida sia inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni precedentemente subite.

Ebbene, tra le trasgressioni che abilitano la sospensione breve si rivengono anche fattispecie riferibili alle condotte proprie di conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose. In specie, si ha riguardo allo sfornamento della durata dei tempi di guida (violazione della durata dei periodi giornalieri di guida ovvero dei limiti massimi di guida settimanale) o di riposo (violazione del tempo di riposo), nonché alla circolazione durante il periodo in cui è stato imposto di non proseguire il viaggio (cfr. art. 174 del Codice della strada).

A onestà del vero, è doveroso precisare come i motivi scatenanti talune violazioni proprie dei veicoli pesanti andrebbero rinvenuti in primis nelle assai precarie condizioni di cui l'assetto infrastrutturale del Paese fa mostra. Condizioni di contesto tali da incidere pregiudizialmente sulla circolazione stradale. Sono soprattutto i ripetuti restringimenti, i sequestri giudiziari dei viadotti, le carreggiate uniche e la limitazione delle aree di sosta lungo diversi tratti autostradali a costituire i principali guasti da risolvere se l'obiettivo del legislatore è quello di fare fronte con serietà e pragmatismo al nodo della sicurezza stradale. L'intento di inasprire la leva sanzionatoria accessoria per coloro che incorrono nella trasgressione del codice della strada per lo sfornamento dei tempi di guida o di riposo non può che rappresentare una subordinata rispetto alla risoluzione delle grandi questioni infrastrutturali. Queste, attanagliando la mobilità del nostro Paese, risultano foriere di rischi stradali, insicurezza nella circolazione e pericoli per l'incolumità pubblica.

PROBLEMA



PROPOSTA

La proposta in parola punta a superare il ricorso alla sanzione della sospensione breve della patente di guida per la violazione dei limiti temporali degli orari di lavoro, già presidiati sotto il profilo amministrativo-pecuniario. In linea teorica, la sanzione accessoria verrebbe comminata qualora il punteggio attribuito alla patente risultasse inferiore a venti punti, dunque anche nel caso di una lievissima decurtazione dovuta ad una infrazione di minore rilievo. È ragionevole, pertanto, fare sacrificio di una previsione fortemente impattante per gli operatori del trasporto, i quali – vale la pena ricordarlo – a differenza dell’utenza ordinaria risentono con sistematicità e quotidianità delle inefficienze dell’assetto circolatorio” del Paese, percorrendo, in media, 9mila km al mese e circa 100mila km l’anno con un impegno di lavoro su strada pari a 2mila ore.

Tuttavia, nessuna ponderazione comparativa di interessi (comunque rilevanti) pare sia stata esperita dal legislatore. È cioè evidenza fattuale come lo stato delle cose relativo al sistema infrastrutturale italiano non sia divenuto oggetto di valutazione in sede politico-legislativa. In definitiva, quindi, la sospensione breve recata con la riforma del Codice della strada per le infrazioni dei tempi di guida e riposo, difettando di proporzione sanzionatoria, merita di essere espunta dal Codice, di modo da semplificare l’agire d’impresa del comparto trasportistico.

MODIFICA NORMATIVA

Art. ...

(Superamento della sospensione breve per le violazioni collegate alla durata di guida)

1. All’art. 4, comma 2, capoverso Art. 218-ter, comma 1, della legge 25 novembre 2024, n. 177, la lettera n), è abrogata.