



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

FITA – Trasporti

DDL BILANCIO

2025

OSSERVAZIONI E PROPOSTE AUTOTRASPORTO

(Predisposto il 2 Novembre 2024)

DDL BILANCIO 2025 – OSSERVAZIONI E PROPOSTE AUTOTRASPORTO

INDICE

TRASPORTO MERCI

PREMESSA

Pag 2 Il pesante contesto in cui opera l'autotrasporto

CONTENIMENTO COSTI DI GESTIONE

Pag 4 Caro carburante

Pag 4 Costo del lavoro – Aumento indennità di trasferta

Pag 5 Noli marittimi – Ets Surchage: Introdurre riconoscimento automatico nella clausola di adeguamento del corrispettivo come già previsto per il carburante

Pag 5 Contributo per acquisto tachigrafi intelligenti di ultima generazione

FONDO AUTOTRASPORTO

Pag 6 Riconfermare i 240 milioni di euro destinati all'autotrasporto

TEMPI DI ATTESA DETERMINATI DALLA CARENZA DI MANUTENZIONE STRADALE

Pag 6 Sospensione del pedaggio autostradale o riconoscimento di un'agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità

TEMPI MORTI DETERMINATI DA INEFFICIENZA DEGLI UMC

Pag 6 Affrontare seriamente il tema della carenza di personale negli UMC

CRESCITA DIMENSIONALE E COMPENSAZIONE ECONOMICA SOPPRESSIONE ACCESSO AL MERCATO

Pag 7 Riconoscimento economico a compensazione della soppressione dell'accesso al mercato

TRANSIZIONE ECOLOGICA

Pag 7 Hub logistici per la distribuzione urbana

Pag 8 Incentivi per la sostituzione del parco veicolare – Anche dall'UE

INFRASTRUTTURE, VIABILITÀ E SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Pag 9 Archivio nazionale delle strade

RIFORME

Pag 10 Modifica della Legge n.84 del 28.01.1994 – “Riordino della legislazione in materia portuale” – Prevedere almeno 2 rappresentanti negli

Organismi di partenariato + n.1 rappresentante dell'artigianato + n.1 per le PMI

TRASPORTO PERSONE

Pag 11 Premessa

Pag 12 Azioni da mettere in campo

PREMESSA – IL PESANTE CONTESTO IN CUI OPERA L'AUTOTRASPORTO

CNA Fita, ritiene che, anche in momenti di grande difficoltà come quelli che si stanno attraversando, per alimentare ulteriormente l'attenzione che questo Governo sta dimostrando di avere verso il settore, **la legge di bilancio possa e debba contribuire alla riduzione dei costi di gestione, a garantire maggiore sicurezza e a migliorare le disposizioni normative che regolano l'autotrasporto.**

Dal punto di vista dei costi di gestione, anche nel 2024 le imprese di autotrasporto hanno registrato pesanti incrementi dei costi ordinari e l'introduzione di nuove ed inique gabelle.

Dalla comparazione dei **valori indicativi dei costi di esercizio pubblicati dal MIT** a gennaio e giugno 2024, emerge che **in soli sei mesi i costi di esercizio di un mezzo pesante sono aumentati da un minimo di duemila euro ad un massimo di quasi quattromila euro l'anno.**

Da capogiro sono poi i **costi aggiuntivi per passaggio nave e ETS Surchage** che devono sostenere le imprese che effettuano trasporti da e verso Sicilia e Sardegna.

Nel periodo 2020 – 2024, **il solo biglietto**, al netto della tassa ETS, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto un **incremento medio di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa.** Inoltre, le imprese di autotrasporto con sede in Sicilia e Sardegna, **dal 1° gennaio 2024, devono sostenere un ulteriore e pesantissimo costo a seguito dell'introduzione della nuova clausola "ETS Surchage".** L'aggiornamento trimestrale di questo ulteriore balzello, **dal 1° ottobre 2024 registra un incremento medio di circa il 17%.**

Abbiamo stimato che, ad una impresa con sede in una delle due nostre principali isole, ai costi generali di esercizio, al biglietto per il passaggio nave, **vanno aggiunti oltre 24.000,00 euro l'anno di ETS per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti nel Continente.**

In realtà l'ETS Surchage, riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte ma che **puntualmente ribaltano sulle imprese di autotrasporto i relativi costi.**

Insomma come dire che gli altri si fanno paladini della transizione ecologica, ma **a pagarne costi significativi, sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero, gli autotrasportatori.**

Per rendere la transizione ecologica più raggiungibile, **occorre controllare ed evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione delle tariffe ETS riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per un singolo viaggio,** come riportato in un articolo di marzo 2024 de "ilsole24ore" ([Trasporto via mare, per i cargo benefici dall'Ets - Il Sole 24 ORE](#)).

In controtendenza, **il prezzo del carburante** ha registrato un lieve abbassamento, attestandosi, al 23 settembre 2024, a 1,62 euro al litro (1,507 la media europea), **ma rimane comunque superiore di 0,024 euro rispetto a due anni fa, con un conseguente maggior costo di circa 800 euro a veicolo l'anno e siamo sempre al quarto posto per i Paesi con il più alto costo del gasolio.**

Dal 1° Gennaio 2025, le imprese che effettuano trasporti internazionali, dovranno sostituire i vecchi tachigrafi con un tachigrafo intelligente di ultima generazione (Articolo 3, comma 4 del Reg. UE n.165/2014, come sostituito dall'articolo2, punto 2, del Reg. UE n.2020/1054). Si stima che i veicoli interessati, destinati al trasporto di merce per conto di terzi con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, **siano complessivamente 214 mila per ulteriori oneri a carico delle imprese di oltre 278 milioni di euro.**

Infine, l'introduzione **della circolazione alternata e/o di chiusure e deviazioni nelle principali arterie di scorrimento dei mezzi pesanti,** si veda Gran Sasso, Frejus, Brennero, Monte Bianco, e altre numerose situazioni sparse in tutto il Paese, rappresenta oramai una triste e diffusa consuetudine che passa per

normalità. in realtà nasconde una incuria decennale nelle operazioni di manutenzione che, oltre che in termini di sicurezza, **pesa sulle spalle degli autotrasportatori per circa 90 euro l'ora; decine di milioni di euro di maggiori costi che il settore deve complessivamente sostenere nelle province interessate e un danno per l'economia in generale.**

Infine, è fondamentale **prestare attenzione al rinnovo contrattuale in corso**, che potrebbe influenzare ulteriormente e pesantemente i costi e la sostenibilità economica del settore.

In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale, **le aziende di autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse**, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore cruciale per il Paese.

È pertanto indispensabile che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto.

Il settore dell'autotrasporto sta affrontando sfide significative che richiedono attenzione urgente e misure concrete da parte delle istituzioni.

La salute economica di questo settore è cruciale per l'intero sistema economico del Paese, ed è indispensabile che la legge di bilancio per l'anno 2025, confermi le misure a favore della categoria ed introduca e promuova strategie idonee per mantenere la sua vitalità.

Nelle pagine che seguono, si espongono **alcune proposte di intervento da inserire nella stesura del DDL Bilancio 2025.**

- **CONTENIMENTO DEI COSTI DI GESTIONE**

CARO CARBURANTE

- ✓ **È vitale che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del settore**

- ✓ Portare al **5% l'aliquota IVA** applicata al gasolio per autotrazione

- ✓ Consentire la **compensazione del rimborso dell'accisa** (agevolazione attualmente prevista per le imprese di autotrasporto con veicoli di classe ambientale euro V e superiori e di massa complessiva pari o superiore a 7,5 Ton) **dal giorno successivo alla presentazione della domanda, senza attendere i 60 giorni** attualmente previsti dal comma 2 dell'articolo 4, DPR n.277 del 9.6.2000 (regolamento recante disciplina all'agevolazione fiscale a favore degli esercenti le attività di trasporto merci, a norma dell'articolo 8 della legge 23 dicembre 1998 m.448)

- ✓ Intervenire per ripristinare la possibilità di comprendere, nella definizione di "usi commerciali di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a" della Dir. n.2003/1996/CE, **anche i veicoli di peso a pieno carico massimo ammissibile pari o superiori a 3,5 tonnellate** (Art. 18, paragrafo 11, Dir. 2003/1996/CE); in tale maniera si include anche questa tipologia di veicoli **attualmente esclusi dal beneficio**

- ✓ **Intensificare e migliorare una dura e concreta campagna di lotta alle speculazioni** in tema di carburanti e di altri prodotti necessari per la corretta funzionalità dei mezzi (additivi carburante, pneumatici, costo acquisto veicoli, manutenzioni, ecc.)

COSTO DEL LAVORO

- ✓ **incremento degli attuali valori di "INDENNITÀ DI TRASFERTA" riconosciuti esenti.**

Una sollecitazione venuta da più parti e da più imprenditori dell'autotrasporto che da tale incremento intravedono le seguenti opportunità:

☞ **Riduzione costo del lavoro per imprese** e recupero competitività industriale

☞ **aumento degli stipendi netti e migliore Appel per la professione di autista** (ad oggi carenti)

Le quote relative all'indennità di trasferta attualmente vigenti ammontano a **euro 41,16 per l'ambito nazionale e ad euro 60,49 per l'estero.**

Considerato che queste soglie limite hanno avuto un incremento nell'anno 2015 di 0,60 € rispetto agli importi precedenti fermi da almeno dodici anni mentre contemporaneamente i costi della vita sono decisamente aumentati ed equiparabili a quelli comunitari, **si potrebbe formulare una proposta che prevede una quota esente pari a euro 90- 100 al giorno di trasferta sia per Italia che per estero.** Per farlo occorre però intervenire a modifica dell'art. 51, comma 5, D.P.R. n. 917/1986 che prevede che le somme erogate ai lavoratori, a fronte di una **trasferta fuori dal comune di lavoro**, siano **esenti fino alla soglia giornaliera di 46,48 euro in Italia e di 77,47 euro all'estero**

NOLI MARITTIMI – ETS SURCHAGE

Tra i provvedimenti da prendere urgentemente in considerazione nel contesto del contenimento dei costi nel comparto del trasporto in ambito portuale, c'è sicuramente quello relativo al **contenimento dell'insostenibile aumento dei noli marittimi a cui, dal 1° gennaio 2024, si è aggiunto quello dell'iniquo balzello determinato dall'Ets surcharge.**

Un'impennata che sommata all'altrettanto considerevole incremento di tutti i costi di gestione, **mette completamente fuori mercato non soltanto le imprese di autotrasporto con sede in Sardegna e/o Sicilia ma l'intera economia isolana.**

Per consentire a queste imprese di sopravvivere, chiediamo **interventi tempestivi che regolino il mercato e possano contribuire a contenere i continui aumenti imposti dagli armatori.**

- ✓ A tal proposito, proponiamo **la modifica dell'articolo 83 -Bis, comma 5, 2° periodo del D.L. n°112 del 25 Giugno 2008**, come di seguito sinteticamente rappresentato.

Il disposto richiamato, tratta la **"clausola di adeguamento del corrispettivo"** per il servizio di trasporto effettuato.

In tale contesto, **chiediamo che sia espressamente previsto che il corrispettivo per il servizio di trasporto, contempra l'adeguamento automatico in fattura anche i costi dei noli marittimi e dell'ets surcharge.**

Questa voce si andrebbe così ad aggiungere a quelle del gasolio e dei pedaggi autostradali attualmente inclusi nella norma de quo.

- ✓ Una parte delle **risorse incassate dalla Stato per Ets Surcharge, siano destinate per incrementare i fondi destinati al Sea Modal Shift (ex Mare bonus)**
- ✓ **I modelli ISA, devono tenere nella debita considerazione in costi aggiuntivi che devono sostenere le imprese che effettuano viaggi da e per le principali isole del Paese**

ACQUISTO TACHIGRAFI INTELLIGENTI DI ULTIMA GENERAZIONE

Per contenere l'ulteriore impegno economico che stanno sostenendo le imprese di autotrasporto per **sostituire, entro il 31.12.2024, i tachigrafi di vecchia generazione con quelli intelligenti di ultima generazione nei veicoli utilizzati per effettuare trasporti internazionali, viene previsto uno specifico contributo nella misura e nelle modalità indicate di seguito :**

- ✓ Contributo per i veicoli che utilizzano tachigrafi analogici o digitali che devono essere sostituiti, per effettuare trasporti internazionali, con tachigrafi intelligenti di ultima generazione denominati **"G2 V2" (smart tachograph).**
- ✓ Il contributo sarà pari al **50% del costo di acquisto, con un massimo di euro 750 per ogni tachigrafo intelligente acquistato**
- ✓ Possono conseguire il contributo le imprese di autotrasporto che **dimosteranno di svolgere trasporti internazionali e di aver effettuato la sostituzione entro il 31.12.2024**

- FONDO AUTOTRASPORTO

È più che mai necessaria anche per l'anno 2025

- ✓ la riconferma dei 240 milioni di euro destinati al fondo autotrasporto

- TEMPI DI ATTESA DETERMINATI DALL'INEFFICIENZA NELLA MANUTENZIONE STRADALE

- ✓ Per affrontare le diffuse problematiche determinate da una carente manutenzione programmata della viabilità, è fondamentale che il Governo e le autorità competenti **garantiscono ed investano in un'efficace pianificazione della manutenzione e miglioramento delle infrastrutture.**
- ✓ In concomitanza di chiusure, deviazioni, circolazione alternata, che aumentino i tempi di percorrenza, occorre introdurre una norma che preveda la **sospensione del pedaggio autostradale** o che comunque venga introdotto un **meccanismo di automatico riconoscimento di un'agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità.**

- TEMPI MORTI DETERMINATI DALL'INEFFICIENZA DEGLI UMC

Tra le ulteriori concause che condizionano negativamente la produttività delle imprese di autotrasporto vi sono le **criticità che ne rallentano- ostacolano il pieno diritto al lavoro.** Alcune di esse, da noi denunciate da tempo, **attengono alle inefficienze ed inefficacia della macchina amministrativa pubblica.**

Nei rapporti che questi operatori professionali hanno con gli Uffici periferici delle Motorizzazioni Civili (UMC) emerge, in primo luogo, una grave carenza di organico che determina cospicui tempi di attesa per la lavorazione delle pratiche.

Una situazione che inevitabilmente **si riflette sui tempi di riposta patiti dalle imprese** e che sono **pregiudicate in termini di tempestività nel dare risposte operative al mercato e sicurezza nello svolgimento del lavoro.**

Lunghi tempi di attesa che da troppo tempo caratterizzano non soltanto le **operazioni di revisione** ma anche **adempimenti che attengono-influiscono direttamente sull'operatività delle imprese di autotrasporto:** nuove iscrizioni, reimmatricolazione mezzi e rilascio carte di circolazione, riconoscimento idoneità finanziaria, trasferimenti di sede, variazione gestore, informazioni generali, rinnovo ATP, etc..

In generale, le principali cause che determinano questi lunghi tempi di attesa, sono riconducibili alla carenza di personale e alla scarsa propensione degli addetti ad avere conoscenze e competenze polivalenti.

Carenza **di personale** sempre più accentuata dalla **graduale quiescenza del personale che non viene sostituito.**

Dove il ricambio generazionale è **avvenuto in tempi precedenti**, l'organico è in genere adeguato e le revisioni vengono garantite in tempi accettabili.

In questi frangenti invece si riscontra **molta più difficoltà nella sostituzione del personale collocato a riposo** e per questo **gli uffici territoriali come la stessa sede centrale di Via Caraci, si trovano maggiormente in difficoltà** per garantire risposte alle imprese in tempi adeguati.

- ✓ Rimarchiamo pertanto l'urgenza di un intervento di **normalizzazione con l'inserimento del personale necessario debitamente formato.**

- CRESCITA DIMENSIONALE E COMPENSAZIONE PERDITA DI VALORE CONSEGUENTE ALLA SOPPRESSIONE ACCESSO AL MERCATO

MISURE PER FAVORIRE LA CRESCITA DELLA DIMENSIONE AZIENDALE E COMPENSARE LA PERDITA DI VALORE CONSEGUENTE ALL'ABROGAZIONE DELL'ACCESSO AL MERCATO

Il regolamento UE n.1055/2020, articolo 1, paragrafo 2, ha **abrogato il paragrafo 2 dell'articolo 3 del Reg. (CE) n. 1071/2009**. Ai fini dell'accesso all'attività di autotrasportatore di merci c/terzi, questo intervento ha determinato la soppressione della necessità di dimostrare di aver acquistato per cessione di azienda l'attività di altra impresa di autotrasporto (accesso al mercato). Una liberalizzazione annunciata da tempo che, tra l'altro, ha determinato una perdita di valore economico per chi cessa l'attività.

Per compensare tale situazione, si propone di intervenire con lo stanziamento di un fondo dedicato al **riconoscimento di un "quid" economico diversificato in funzione della tipologia dei veicoli** con cui esercitava l'attività l'impresa cedente e così indicativamente quantificato:

- | | | |
|----|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. | Da 1,5 a 3,5 tonnellate | = misura forfetaria di euro 5.000 |
| 2. | > 3,5 e fino a 11,5 tonnellate | = misura forfetaria di euro 6.000 |
| 3. | Superiore a 11,5 tonnellate | = misura forfetaria di euro 10.000 |

Con tale contributo, si intende inoltre perseguire la finalità di diminuzione del numero complessivo di imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori c/terzi (quasi 100 mila) e di crescita dimensionale delle imprese che rimangono

- TRANSIZIONE ECOLOGICA

HUB LOGISTICI PER LA DISTRIBUZIONE URBANA

Ai fini di razionalizzare gli spazi e gli accessi nei centri urbani, si segnala una assoluta necessità di favorire la creazione di **spazi e impianti da destinare alla "distribuzione urbana"**.

Il vertiginoso incremento dell'*e-commerce*, quale effetto indiretto prodotto dalla pandemia, ha posto in luce le insufficienze del nostro sistema di smistamento dei beni.

Sicché, è **divenuto centrale il bisogno di poter fare affidamento su *hub* logistici all'avanguardia**. Sotto tale profilo, **le soluzioni andrebbero rinvenute alle porte delle nostre città**.

La sola idea di **riconvertire strutture pubbliche dismesse ovvero di rigenerare spazi urbani sottoutilizzati** potrebbe designare una concreta ipotesi di lavoro per tutti i livelli di governo, funzionale – tra le altre cose – ad un complessivo ripensamento delle periferie urbane italiane. Sarebbe sicuramente utile **prevedere uno specifico fondo per promuovere interventi in tal senso**.

INCENTIVI PER LA SOSTITUZIONE DEL PARCO VEICOLARE

La vetustà del parco veicolare italiano è testimoniata dai dati forniti dall'ACI: oltre il **63% del totale del parco veicolare commerciale italiano (c/t e c/p)**, è **costituito da mezzi di classe ambientale euro quattro ed inferiore**.

Poco più del **36% erano i veicoli euro cinque e sei**.

Questo significa che poco meno dei **due terzi** del parco veicolare commerciale ha un'anzianità che va **dai 17 (euro IV) ai 30 (euro zero) anni**, mentre **un terzo** di esso ha comunque un'età **compresa tra i sette (euro VI) ed i tredici (euro V) anni**.

Le risorse stanziare nel corso degli anni per **promuovere il rinnovo del parco veicolare sono state cospicue**.

Il risultato ottenuto lascia però spazio ad alcune riflessioni:

- Importo delle risorse non proporzionale alla consistenza del parco veicolare su cui intervenire
- Le risorse terminano dopo poche ore dall'avvio del click day
- molto probabilmente vanno a beneficio di chi il mezzo lo avrebbe comunque sostituito
- i tempi di effettiva elargizione dei contributi sono troppo lunghi

Occorre pertanto che i **futuri interventi siano costruiti superando le criticità del passato** e con una **maggiore apertura della politica all'ascolto ed alla concertazione**.

Secondo questa impostazione, si potrebbero valutare forme di incentivi alla sostituzione dei veicoli che **tengano in considerazione anche il reddito conseguito e disponibile delle imprese consci che, generalmente, le sole restrizioni vanno a colpire maggiormente le fasce più deboli e non aiutano a raggiungere gli obiettivi**.

Il settore da solo o con le sole risorse messe a disposizione dal MIMS, non riesce a sostenere i costi per il rinnovo dell'ingente parco veicolare.

In tal senso dovremmo pensare ad un sistema che **introduca nel ciclo economico i costi da sostenere** ed in qualche maniera li **"ripartisca" tra gli stakeholder del settore (committenza, produttori dei veicoli, ecc.)**.

L'UE dovrebbe favorire, con contributi diretti, la sostituzione del parco veicolare (come ha fatto per sopperire alla carenza di aree di sosta e la loro messa in sicurezza prevista dal Reg. UE 2022/1012: 27 milioni di euro arrivati all'Italia tramite il progetto "PASS4CORE").

- **INFRASTRUTTURE, VIABILITÀ E SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE**

ARCHIVIO NAZIONALE DELLE STRADE

Oltre agli interventi di tipo economico per la manutenzione e la messa in sicurezza delle strade, **occorre Introdurre misure che costringano gli enti proprietari-gestori a definire e completare l'archivio nazionale delle strade** previsto sin dal 1992 dal Codice della strada e dal suo regolamento di attuazione (art. 226 D.L.gs n° 285/92 – art. 401 DPR n° 495/92):

“Presso il MIT è istituito l'archivio nazionale delle strade che comprende tutte le strade distinte per categorie, come indicato nell'articolo 2. Nell'archivio nazionale, 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. 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...”

L'archivio nazionale delle strade è uno strumento con finalità di monitoraggio dello stato tecnico delle infrastrutture e di conseguente programmazione degli interventi con onere di raccolta dei dati in capo agli enti proprietari e/o gestori della strada.

Una previsione normativa finora disattesa, complice l'assenza delle norme dirette a stabilire le caratteristiche del catasto delle strade, successivamente colmata a mezzo del decreto ministeriale 1° giugno 2001. Eppure, a vent'anni dalla emanazione del citato decreto, l'autotrasporto e tutta l'utenza della strada attendono la definizione del catasto, valido per autostrade, strade regionali, provinciali e comunali extraurbane.

Purtroppo le conseguenze sulla viabilità di tale grave inadempienza, sono sotto gli occhi di tutti ed in particolare degli autotrasportatori che oltre a mettere ogni giorno a repentaglio la loro vita transitando sulle 1.918 opere a rischio indicate dall'UPI, subiscono deviazioni, allungamenti dei percorsi, code estenuanti e con danni consistenti per l'ambiente, per il risultato economico dell'azienda, per la salute perché lo stress sicuramente non rappresenta la condizione migliore per la qualità della vita e per contenere l'incidentalità.

Da queste considerazioni l'esigenza che il DDL 2025 tenga in considerazione anche questo tema e ne favorisca la sua piena attuazione.

- **RIFORME**

MODIFICA DELLA LEGGE N°84 DEL 28.01.1994 – “RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE”

Dal Conto economico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, 2019-2020, pubblicato nel mese di Luglio 2021, si evince che nell’anno 2020, in piena pandemia, **l’Italia si è attestata al 2° posto per volumi di merce movimentata per via marittima con destinazione internazionale.**

Le merci in entrata sono **state più di 198 milioni di tonnellate, due volte e mezza quelle in uscita dal nostro Paese (78.285.000 di tonnellate).**

Questa enorme mole di merce, arrivata dalle navi e/o ad esse destinata, **è stata movimentata in maniera preponderante dai mezzi delle imprese di autotrasporto.**

Un ruolo centrale senza il quale il porto collasserebbe.

Stigmatizziamo pertanto una **forte criticità nell’attuale composizione degli Organismi di partenariato della risorsa mare che di fatto non consente di dare il giusto peso alle esigenze in materia di programmazione e disciplina dei servizi portuali di competenza delle imprese di autotrasporto.**

Per cercare di stabilire un equilibrio nella rappresentanza, proponiamo di riformare la Legge n°84/94 nella parte dell’articolo 11-Bis prevedendo **almeno n° 2 rappresentanti degli autotrasportatori in seno ad ogni organismo di partenariato.**

Chiediamo inoltre che nella composizione di tale organismo, **siano previsti anche un rappresentante dell’artigianato ed uno delle PMI.**

Allo stato attuale i rappresentanti di queste categorie sono inspiegabilmente non contemplati tra i componenti mentre è previsto quello di “Confindustria”.

Premessa

Il Trasporto pubblico locale riveste un'assoluta rilevanza per l'economia. Ogni giorno oltre 14 milioni di persone si spostano con mezzi collettivi; il settore genera ricavi complessivi per oltre 10 miliardi di euro annui e la spesa pubblica per il TPL è la seconda voce di spesa per le regioni dopo la sanità.

Il trasporto pubblico ha, inoltre, una natura strategica che va oltre la mera dimensione economica, dal momento che sistemi efficienti possono incidere sulla competitività complessiva di un paese, generando esternalità positive in termini di salvaguardia dell'ambiente e di crescita della qualità di vita.

Già oggi, pur tra innegabili difficoltà di reperimento delle risorse per investimenti e del personale per garantire i servizi, il settore partecipa alla riduzione della congestione stradale, del traffico e dell'inquinamento.

Per ottenere questo risultato si devono adottare modelli e sistemi di gestione che ottimizzano processi, comportamenti e proseguano il miglioramento con investimenti rilevanti e iniziative di forte connotazione tecnologica ed ecologica. **Ma non si può pensare che tutto ciò possa avvenire a saldi invariati di spesa corrente nel bilancio dello Stato e degli Enti Locali.**

Nel disegno generale della mobilità; **è necessario valorizzare anche il trasporto pubblico non di linea**, ove vi sono ampi margini di fornitura di servizi per una domanda inevitabilmente molto cambiata e per la quale è possibile offrire prestazioni flessibili necessarie a connettere territori a deboli domande.

Riteniamo non più rinviabile un cambio di paradigma della programmazione della mobilità accreditando in maniera definitiva il ruolo dei privati nella sua gestione.

È tempo che le Istituzioni, in particolare Regioni e Comuni, valorizzino questa nostra presenza sul territorio attribuendo **pari dignità alle imprese private nel confronto con le aziende pubbliche.**

Il sistema pubblico, da solo non regge. Le nostre imprese possono contribuire a renderlo più efficace ed efficiente solo se sarà consentito loro di uscire da un ruolo di subalternità nel quale sono state confinate.

La mobilità è e sarà sempre di più un tema di fondamentale importanza per lo sviluppo sostenibile della nostra società. Il sistema TPL Italia è purtroppo ancora ancorato alle vecchie logiche del costo storico che hanno costituito delle rendite di posizione a scapito della competitività del settore e della sua industrializzazione.

La crisi rappresentata dalla pandemia e le mutate condizioni economiche e sociali hanno fatto emergere ulteriori criticità nel sistema di trasporto e, conseguentemente, riteniamo sia necessario effettuare rilevanti correttivi al sistema ed alla sua organizzazione.

Tenuto conto delle caratteristiche dei territori e della presenza di vaste aree che richiedono servizi a bassa intensità (territori montani e periurbani, zone artigianali e industriali) l'utilizzo di aziende private (anche trasporto pubblico non di linea: taxi e noleggio auto e bus) in **co-affidamento può rappresentare la soluzione migliore in termini di qualità, costi, flessibilità.** Per questa specifica circostanza occorre valutare la semplificazione delle procedure di affidamento che garantiscano legalità e trasparenza nella assegnazione degli appalti.

Allo stesso modo dovrebbero essere favorite **logiche di specializzazione dei servizi**, assegnando prevalentemente alle Grandi Aziende i servizi urbani nelle aree conurbate e rendendo disponibili a piccole e medie aziende servizi extraurbani e linee a basso regime di utenza che possono svolgersi in maniera flessibile e a costi inferiori (ovviamente coerenti con i sopracitati costi standard).

Occorre valorizzare la collaborazione pubblico – privata nel TPL in generale.

QUESTE LE POSSIBILI AZIONI DA METTERE IN CAMPO:

- **attivare un tavolo permanente di confronto tra il Governo e le Associazioni maggiormente rappresentative del settore di taxi, noleggio con conducente di auto e bus;**
- **aumentare il fondo per il TPL al fine di garantire i servizi per la mobilità extraurbana e delle aree interne;**
- **introdurre del carburante professione per gli operatori privati;**
- **adottare un fondo per il credito di imposta per le imprese private operanti nel trasporto persone, sia di linea che non di linea, per contenere l'aumento dei costi dei carburanti;**
- **adottare politiche incentivanti e mirate per favorire la transizione ecologica dei mezzi, con contributi mirati per l'acquisto di veicoli e bus a basse emissioni;**
- ricorrere a procedure concorsuali tramite **l'adozione di costi standard** e il superamento delle quote storiche;
- prevedere criteri per la stesura di bandi per le gare di affidamento dei servizi TPL che consentano di indicare **eventuali sub-affidatari in fase di offerta;**
- completare la normativa di applicazione della **clausola sociale anche per le imprese e i lavoratori** di aziende co-affidatarie e sub-affidatarie dei servizi TPL;
- armonizzare e integrare il **trasporto scolastico nel TPL;**
- **promuovere l'aggregazione e l'integrazione dei servizi in un'unica piattaforma nazionale** che coinvolga tutte le imprese del trasporto pubblico non di linea;
- contrastare le forme di abusivismo innovativo e il procacciamento web della clientela;
- definire le disposizioni univoche della Motorizzazione per permettere l'uso di veicoli a noleggio lungo termine per l'attività taxi o NCC;
- definire nettamente i limiti entro cui l'Autorità dei Trasporti può intervenire nel trasporto persone sulle competenze Regionali o Comunali, costituzionalmente definite.