

DECRETO LEGGE 121 DEL 10 SETTEMBRE 2021

AC 3278

Fondata nel 1944, ANITA è l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica che operano in Italia ed Europa.

Sono 1.700 le imprese associate ad ANITA, aziende leader del settore del trasporto di merci stradale, intermodale e della logistica che operano a livello nazionale ed internazionale. Aziende che costituiscono le realtà imprenditoriali più solide e strutturate del settore dell'autotrasporto e della logistica e che si caratterizzano per maggiori dimensioni in ordine a fatturato, investimenti e valore aggiunto, con oltre 90.000 occupati e un parco mezzi di oltre 75.000 veicoli e generano i due terzi dell'intero volume di traffico delle merci trasportate su strada.

Con il presente documento ANITA intende dare il proprio contributo sul disegno di legge di conversione del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (AC 3278).

In premessa esprimiamo apprezzamento per la modifica al Codice della Strada, introdotta dall'art. 1, comma 1, lettera b), che porta la lunghezza degli autoarticolati a 18 mt. Si tratta di un'importante misura che consente di migliorare l'efficienza nei trasporti su gomma e una tendenziale riduzione dei veicoli in circolazione con significativi benefici ambientali.

Apprezziamo inoltre l'intervento di semplificazione introdotto dall'art. 5, comma 11, nell'ambito delle norme per la riorganizzazione ed efficientamento del MIMS, relativo al funzionamento del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi.

Tenuto conto del ruolo e dei compiti del Comitato Centrale, è indispensabile che tale organismo possa contare su una composizione più snella per agire in maniera efficiente ed efficace.

Si riportano di seguito le questioni di nostro prioritario interesse, con l'auspicio che possano trovare spazio in sede di conversione del decreto legge 121/2021.

Carenza autisti

Come noto il settore dell'autotrasporto merci sta attraversando una fase molto critica dovuta alla mancanza di autisti. L'intero settore è in grave difficoltà e rischia di gravare su tutto il sistema economico del Paese.

Tra le principali cause di questa emergenza si evidenziano le seguenti:

- scarsa attrattività del settore;
- elevati costi iniziali di inserimento per il conseguimento delle qualificazioni professionali (patenti e Carta di qualificazione del conducente – CQC)
- mancanza di una adeguata formazione scolastica per la professione.

Sebbene le previsioni sulle dinamiche occupazionali di medio e lungo periodo nel settore della logistica appaiano in crescita, si assiste al paradosso per cui questi fabbisogni non possono essere coperti a causa della carente offerta di lavoro per le professioni specialistiche (autisti e addetti alla logistica).

Occorre pertanto esercitare una doppia azione: da un lato far fronte all'emergenza immediata di autisti agendo anche sulla leva dei costi per la qualificazione, dall'altro lato creare le condizioni affinché nei prossimi anni vi sia una iniezione strutturale di tali figure professionali nel settore.

Secondo i dati del MIMS sul numero delle patenti C ed E rilasciate a partire dall'anno 2000, si nota in maniera inequivocabile dopo il 2009 (anno in cui è stato introdotto l'obbligo della CQC) una drastica e costante diminuzione del numero dei neopatentati, giustificabile solo per l'eccessiva onerosità del corso di qualificazione per l'ottenimento della CQC, pari a circa 5/6 mila euro.

Pertanto, nel breve periodo, al fine di abbattere i costi della qualificazione iniziale sarebbe necessario modificare il decreto legislativo 286/2005 consentendo il conseguimento della CQC solo attraverso il superamento dell'esame, eliminando la frequenza obbligatoria del corso, così come consentito dalla stessa direttiva 2003/59/CE all'articolo 3.

Per rendere la soluzione dell'emergenza definitiva e strutturale, andrebbero immediatamente **attivati percorsi formativi presso gli Istituti Tecnici**, specifici per il trasporto e la logistica.

Il percorso formativo dell'Istituto tecnico, potrebbe delinarsi secondo il seguente schema:

- a) un biennio di formazione scolastica di base,
- b) un successivo biennio di specializzazione e
- c) un ultimo anno di indirizzo professionale.

Nell'ultimo anno del corso di studio (al raggiungimento della maggiore età) lo studente dovrebbe poter scegliere tra due indirizzi:

1. **Professione di autista:** destinato al conseguimento della patente e della CQC, erogando i relativi programmi formativi, e alla pratica di guida su strada. E' fondamentale, anche in questo caso, che lo studente possa accedere all'esame della CQC senza corso obbligatorio.
2. **Professione di operatore della logistica:** dedicato all'approfondimento di discipline attinenti specificamente a tale settore.

Oltre agli Istituti tecnici, sarebbe auspicabile un aumento dell'offerta formativa degli ITS (istituti tecnici superiori), al momento inadeguata rispetto ai bisogni delle imprese. In

particolare gli ITS con indirizzo nell'area tecnologica della mobilità sostenibile dovrebbero ampliare l'offerta formativa con corsi specifici per la logistica e il trasporto.

TRASFERTE

Si chiede di aumentare i limiti di esenzione delle trasferte, oramai fermi da oltre trent'anni, portandoli a 65 euro per quelle in ambito nazionale e a 100 euro per quelle in ambito internazionale, attraverso una modifica all'art. 51, c.5 del TUIR.

CALENDARIO DEI DIVIETI DI CIRCOLAZIONE

Per aumentare la produttività dei mezzi in circolazione e così poter soddisfare la domanda di trasporto di merce sempre crescente, anche a causa dell'esplosione dell'e-commerce, si propone una revisione dell'art. 6 del Codice della strada in tema di divieti di circolazione per i mezzi pesanti.

Le mutate esigenze del mondo produttivo e distributivo impongono una radicale revisione delle attuali norme che disciplinano la circolazione dei veicoli pesanti nelle giornate festive.

La possibilità di poter distribuire i servizi per tutto l'arco della settimana avrebbe impatti positivi anche sulla sicurezza stradale, in quanto permetterebbe di spalmare i viaggi su un numero maggiore di giornate e allineare così il nostro Paese con quelli europei che non prevedono limitazioni alla circolazione nelle giornate festive.

La mobilità delle merci – e il periodo della pandemia l'ha dimostrato – deve avere **pari importanza** rispetto **alla mobilità delle persone**. Entrambe servono per il progresso sociale ed economico e al benessere del Paese.

In subordine, in alternativa ai divieti di circolazione *tout court*, al fine di contemperare le esigenze del settore con quelle degli altri utenti delle strade, si potrebbe introdurre un divieto di soprasso sulle strade e autostrade a due corsie per senso di marcia.

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Si chiede di estromettere il settore del trasporto merci su strada e della logistica, un comparto già liberalizzato e comunque già regolato da un altro organismo, l'Albo degli autotrasportatori, da quelli tenuti al versamento dei contributi di funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

INCENTIVI PER INVESTIMENTI E FORMAZIONE NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO

Si propone di lasciare alle imprese beneficiarie la facoltà di decidere se fruirne mediante credito di imposta oppure nella forma del contributo diretto. Ciò al fine di ridurre i tempi di assegnazione dell'incentivo oggi stimato in due/tre anni.

COSTI DELL'ENERGIA: è indispensabile prevedere misure urgenti per calmierare il prezzo del gas naturale liquefatto LNG, il cui valore è praticamente triplicato nell'ultimo bimestre. Ciò rischia di rallentare il processo di transizione incentivato dai fondi destinati all'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa, messi a disposizione dal MIMS.

Roma, 28 settembre 2021

Divieti di circolazione Proposta di emendamento

1. All'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al secondo periodo le parole “nei giorni festivi o in particolari altri giorni” sono sostituite dalle seguenti: “in particolari giorni”;
- b) in fine, è aggiunto il seguente periodo: “Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.”

2. All'articolo 7, comma 2, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 dicembre 1992, n. 495, le parole da: “; tra detti giorni sono compresi” fino a fine comma, sono sostituite dalle seguenti: “. Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso”.

Motivazione

L'emendamento è finalizzato a rivedere l'attuale impostazione del calendario. Essa è frutto di una stratificazione di decisioni assunte nel tempo in modo disorganico e parziale, risultando inadeguata a soddisfare le mutate esigenze del mondo produttivo e dei mercati di consumo, nonché della catena logistica e distributiva.

Occorre una diversa disciplina della materia che inizi a tener conto, in modo contestuale, sia della tutela della sicurezza della circolazione stradale sia delle esigenze del sistema economico-produttivo nel suo complesso.

La pandemia ha reso evidente quanto sia fondamentale e strategica per il Paese la mobilità delle merci.

Oggi più che mai, al fine di accelerare e consolidare la ripresa del sistema economico italiano, è necessario favorire il più possibile la continuità produttiva e logistica del Paese, iniziando a valutare l'importanza della mobilità delle merci al pari di quella delle persone.

Va tenuto presente che, a livello europeo, le giornate di divieto sono inferiori rispetto a quelle italiane e molti Paesi non applicano divieti di circolazione nelle giornate festive tra cui figurano l'Olanda e il Belgio, Paesi notoriamente vocati alla logistica.

Autorità di regolazione dei trasporti

Proposta emendamento

All'Art. 37, comma 6, lettera b) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni con la legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come modificato dall'art. 16, comma 1 lettere a-bis e a -ter del d.l. 109/2018 convertito con la legge 16 novembre 2018, n. 130, dopo le parole "settore del trasporto" sono aggiunte le seguenti "ad esclusione delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori"

Motivazione

L'emendamento proposto mira a estromettere il settore del trasporto merci su strada e della logistica, un comparto già liberalizzato e comunque già regolato da un altro organismo, l'Albo degli autotrasportatori, da quelli tenuti al versamento dei contributi di funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Credito d'imposta
per incentivi agli investimenti e formazione nel settore
dell'autotrasporto

Proposta di emendamento

Art.

Credito d'imposta

per incentivi agli investimenti e formazione nel settore dell'autotrasporto

1. Gli incentivi per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare e per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, a valere sulle risorse finanziarie finalizzate al rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto iscritte al Registro Elettronico Nazionale e all'Albo nazionale degli autotrasportatori sono fruiti mediante credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 e successive modificazioni, salvo che le imprese beneficiarie non facciano espressa dichiarazione di voler fruire del contributo diretto. Al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'art.1, comma 53 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.
2. Gli incentivi annuali per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto sono fruiti tramite contributo diretto, salvo che le imprese beneficiarie non facciano espressa dichiarazione di volerne beneficiare mediante credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 e successive modificazioni. Al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'art. 1, comma 53 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Motivazione

In merito agli incentivi per l'autotrasporto finalizzati al rinnovo del parco veicolare si propone di lasciare alle imprese beneficiarie la facoltà di decidere se fruirne mediante credito di imposta, oppure nella forma del contributo diretto. Infatti, lo strumento del credito d'imposta consentirebbe agli aventi diritto di disporre del contributo con un certo anticipo rispetto alle tempistiche attuali, che vedono l'impresa costretta ad attendere 2/3 anni dalla presentazione della domanda prima di ricevere l'accredito dell'incentivo, rendendo così le misure scarsamente appetibili. Una tale misura potrebbe pertanto accelerare il processo di ammodernamento del parco circolante.

Indennità di trasferta

Proposta emendamento

All'art. 51, comma 5 del TUIR - DPR 917/86 – le parole “lire 90.000” e “lire 150.000” sono sostituite dalle seguenti: “euro 65,00” e “euro 100,00”.

Motivazione

Si chiede di aumentare i limiti di esenzione delle trasferte, portandoli a 65 euro per quelle in ambito nazionale e a 100 euro per quelle in ambito internazionale, attraverso una modifica all'art. 51, c.5 del TUIR.