

**FEDERTRASPORTO**



**Audizione di FEDERTRASPORTO  
DDL AC 3278**

**CAMERA DEI DEPUTATI**

**COMMISSIONI RIUNITE IX (TRASPORTI, POSTE E  
TELECOMUNICAZIONI) E VIII (AMBIENTE, TERRITORIO E  
LAVORI PUBBLICI)**

**Conversione in legge del DECRETO-LEGGE 10 settembre  
2021, n. 121 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti  
e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della  
circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle  
infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio  
superiore dei lavori pubblici e dell'Agencia nazionale per la  
sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali**

4 ottobre 2021



## CONTRIBUTO DI FEDERTRASPORTO

*FEDERTRASPORTO è la Federazione di Confindustria che raccoglie le associazioni di operatori di servizi e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo. Nata nel 1993 dall'esigenza di superare la tradizionale separazione su base modale della regolazione e dei mercati del trasporto a favore di una concezione di sistema, multimodale e integrato, FEDERTASPORTO associa: Agens, Aiscat, Anav, Anita, Assaeroporti, Federturismo CONFINDUSTRIA, Asso.H.Postetrasporti e Unione Interporti Riuniti.*

Con il presente documento Federtrasporto intende fornire alle Commissioni riunite IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) il proprio contributo nell'ambito dei lavori di conversione del decreto-legge 121/2021 (AC 3278).

Tenuto conto del contenuto assai vario e articolato del Decreto in esame, che spazia in diversi ambiti dei settori delle infrastrutture e dei trasporti, nonché dei contributi che codeste Commissioni riunite stanno acquisendo direttamente da alcune nostre Associate, esprimiamo di seguito le considerazioni sintetiche della scrivente Federazione e rinviando alle proposte di emendamento in allegato per una più dettagliata illustrazione dei singoli temi.

Desideriamo preliminarmente esprimere in via generale una valutazione complessivamente positiva sul Provvedimento.

Ci riferiamo in primo luogo alle disposizioni afferenti le procedure di attuazione del **PNRR** sotto i vari profili organizzativo, strutturale, finanziario e contabile.

Molto rilevante è anche l'istituzione del Fondo per il finanziamento dei costi di realizzazione del sistema *European Rail Traffic Management System - ERTMS* a bordo dei veicoli ferroviari.

Richiamiamo inoltre l'attenzione su talune apprezzate modifiche del Codice della Strada (Dlgs 285/1992) concernenti in particolare:

- **Lunghezza autosnodati e i filosnodati fino a 24 metri.** Si concorda con l'estensione della lunghezza limite di **autosnodati e i filosnodati** destinati al trasporto rapido di massa **fino a 24 metri** su itinerari in corsia riservata, finora non utilizzabili in Italia ma ammessi in molti paesi europei.
- **Revisione di rimorchi e semirimorchi e circolazione di prova.** È positivo il nostro giudizio anche sulle norme che sanano la situazione legislativa dei **rimorchi e dei semirimorchi** che potranno essere revisionati anche presso le officine



autorizzate così come sulle norme relative all'autorizzazione della **circolazione di prova dei veicoli non ancora immatricolati** e dei veicoli muniti della carta o del certificato di circolazione anche senza revisione.

- **Spazi di sosta.** Riteniamo inoltre opportune le misure riguardanti la circolazione stradale in ambito urbano e sulle norme che consentono al sindaco maggiori possibilità di **riserva di posti di sosta** e l'istituzione del **c.d. permesso rosa**.

Al contempo, sottoponiamo all'attenzione delle Commissioni riunite l'opportunità di cogliere l'occasione dell'iter di conversione del dl 121/2021 per includere tra le modifiche del Codice della Strada talune ulteriori materie fortemente attese e che consentirebbero di dare alle imprese coinvolte uno slancio decisivo nell'attuale fase di graduale ripresa post-pandemica.

Ci riferiamo in particolare alle materie che illustriamo sinteticamente di seguito e rispetto alle quali rinviando alle allegate proposte di emendamento per una trattazione più dettagliata.

- **Accesso degli autobus alle zone a traffico limitato (Allegato 1)** - Per quanto riguarda l'accesso degli autobus alle zone a traffico limitato, la nostra proposta nasce innanzitutto da esigenze di razionalizzazione e semplificazione normativa.

Si propone, in particolare, di precisare che *sono esentati dal pagamento di qualsiasi somma, in caso di accesso, circolazione e fermata all'interno delle zone a traffico limitato, gli autobus adibiti a servizi di trasporto pubblico di linea, in ambito sia nazionale che internazionale, da qualsiasi ente autorizzati.*

La precisazione si rende opportuna alla luce di talune iniziative assunte da amministrazioni comunali non conformi con la Direttiva Ministeriale n. 3816 del 21 luglio 1997, che invece prevede l'esenzione per i veicoli adibiti ai servizi di linea, nonché della rilevanza sociale del trasporto pubblico di linea, dal suo ridotto impatto ambientale e ridotto tasso di incidentalità per chilometro.

Si propone inoltre che, per gli autobus in servizio di noleggio con conducente, la determinazione delle tariffe di accesso alle zone a traffico limitato avvenga solo a seguito dell'emanazione di una specifica direttiva del MIMS contenente la definizione di criteri guida comuni per l'applicazione di tariffe di accesso alle ZTL.

- **Locazione di autobus senza conducente (Allegato 2)** - Per quanto riguarda la locazione di autobus senza conducente, le norme vigenti (come da ultimo modificate dal DL 50/2017 e dalla legge 124/2017) consentono la locazione senza conducente degli autobus e dei filobus destinati ai servizi di linea per il trasporto di persone. Tali norme, tuttavia, non sono coordinate con la regolamentazione inerente l'immatricolazione e il rilascio delle carte di circolazione per gli autobus in locazione senza conducente, determinando



ostacoli di natura operativa all'efficace ricorso delle imprese alla facoltà offerta dalla norma.

Si propone pertanto di rimuovere detti ostacoli, dovuti al disallineamento normativo illustrato, integrando il Dlgs 285/1992 (artt. 84 e 93) per consentire l'immatricolazione degli autobus da adibire a locazione senza conducente *“a nome del locatore anche se non è iscritto al Registro Elettronico Nazionale, ma con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, la immatricolazione viene effettuata in relazione all'uso terzi per servizi di noleggio autobus con conducente sopra i 9 posti e di servizio di linea cui il locatario intende adibire il veicolo e a condizione che lo stesso sia in possesso del titolo e dei requisiti prescritti. In tale fattispecie, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatario. Le indicazioni di cui sopra sono riportate nella iscrizione al P.R.A.”*.

- **Peso dei veicoli autobus o filobus a due assi (Allegato 3)** - Si propone di intervenire sull'art. 62 del Codice della Strada **elevando il peso massimo ammissibile per tutte le tipologie di autobus dalle (attuali) 18 tonnellate (19t per i soli veicoli di TPL) a 19,5 tonnellate nella circolazione nazionale**, in linea con quanto già previsto dalla Direttiva 96/53/CE.

Molti Paesi dell'Unione consentono già la circolazione di autobus di 19,5 tonnellate anche in ambito nazionale e conseguentemente i nuovi veicoli sono progettati per essere omologati sulla base del limite definito dalla Direttiva.

Peraltro, l'evoluzione tecnologica delle componenti dedicate alla sicurezza, all'impatto ambientale e al comfort determina un aumento della massa a vuoto dei veicoli da cui può derivare un superamento del limite attualmente imposto in Italia, al quale può essere posto rimedio solo attraverso una riduzione del numero di passeggeri trasportati, con evidenti gravi ricadute economiche per gli operatori e per la sostenibilità stessa della modalità di trasporto.

- **Divieti di circolazione (Allegato 4)** - Si propone la **revisione delle norme sui divieti di circolazione** per i mezzi pesanti previste dall'art. 6 del Codice della strada.

La proposta nasce dalla necessità di superare l'attuale legislazione in materia che appare inadeguata a soddisfare le mutate esigenze del mondo produttivo e dei mercati di consumo anche in considerazione della notevole crescita dell'e-commerce.

Va inoltre sottolineato che la possibilità di distribuire il traffico merci su tutto l'arco della settimana, evitando così i picchi dell'inizio e della fine del periodo autorizzato, avrebbe impatti positivi in termini di sicurezza stradale allineando il nostro ai Paesi europei che non prevedono limitazioni alla circolazione nelle giornate festive.



Proponiamo inoltre, relativamente ai temi del “Credito d’imposta per incentivi agli investimenti e formazione nel settore dell’autotrasporto” e dell’ “Indennità di trasferta” le proposte di emendamento di cui rispettivamente agli **allegati 5 e 6**.

Non possiamo in questa sede evitare di sottoporre all’attenzione delle Commissioni riunite il tema della **carenza di autisti** che interessa il trasporto su strada di merci e di passeggeri.

Nel caso dell’autotrasporto merci, in particolare, il fenomeno sta assumendo dimensioni davvero rilevanti con il rischio concreto di compromettere, peraltro in tempi molto rapidi, la ripresa del sistema economico e produttivo del Paese.

Tra i motivi principali dell’attuale fase molto critica vi sono principalmente i costi elevati (circa 5/6 mila euro) per il conseguimento delle qualificazioni professionali (patenti e Carta di qualificazione del conducente – CQC).

Sul punto è utile evidenziare che gli stessi dati del MIMS dimostrano che a partire dal 2009, ovvero dall’anno in cui è stato introdotto l’obbligo della CQC, il numero di neopatentati per le patenti C ed E sia in costante e sensibile diminuzione.

Ulteriore motivo meritevole di attenzione è legato all’assenza di una adeguata formazione scolastica per la professione, tenuto peraltro conto delle prospettive occupazionali positive nel medio e lungo termine per il settore.

Allo scopo di abbattere i costi della qualificazione iniziale - a beneficio anche del comparto passeggeri che soffre delle citate carenze - si sottopone pertanto all’attenzione delle Commissioni riunite l’opportunità di **modificare il decreto legislativo 286/2005 consentendo il conseguimento della CQC solo attraverso il superamento dell’esame**, eliminando pertanto la frequenza obbligatoria del corso, così come consentito dalle norme comunitarie vigenti (art. 3 - direttiva 2003/59/CE) e di avviare l’attivazione di percorsi formativi scolastici dedicati.

Desti infine forte preoccupazione la dinamica fortemente crescente del **costo dei materiali** che sta generando, a livello internazionale, tensioni notevoli sui prezzi e criticità sugli appalti in corso e sui futuri interventi riconducibili anche al PNRR.

Roma, 4 ottobre 2021



## ALLEGATO 1 - Accesso degli autobus alle zone a traffico limitato

CAMERA DEI DEPUTATI  
Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti  
Conversione al Decreto Legge 121/2021

### DDL C.3278

All'articolo 1, "(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti), al comma 1, dopo la lettera a), è aggiunta la seguente lettera:

*"a-bis) all'articolo 7, comma 9 dopo l'ultimo periodo, sono aggiunti i seguenti periodi: "Sono esentati dal pagamento di qualsiasi somma, in caso di accesso, circolazione e fermata all'interno delle zone a traffico limitato, gli autobus adibiti a servizi di trasporto pubblico di linea, in ambito sia nazionale che internazionale, da qualsiasi ente autorizzati. Per gli autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, l'applicazione della somma di cui al quarto periodo del presente comma è subordinata alla definizione, con Direttiva della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili da emanarsi, d'intesa con la competente Direzione del Ministero del Turismo, sentita la Conferenza Stato – Città ed Autonomie Locali, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, dei criteri di determinazione della somma stessa secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, gradualità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, tenendo conto della rilevanza dei flussi turistici, delle caratteristiche urbanistiche delle diverse zone del territorio comunale e dell'impatto ambientale dei predetti veicoli".*

#### **Motivazione**

In un'ottica di razionalizzazione e semplificazione normativa la norma si propone di chiarire la portata dell'articolo 7, comma 9 del Codice della Strada che – nel riconoscere ai comuni la potestà di definire zone a traffico limitato – prevede che l'accesso alle stesse con veicoli a motore possa essere assoggettato al pagamento di una somma. Nello specifico la norma, ai sensi di quanto già previsto dalla Direttiva n. 3816 del 21 luglio 1997, precisa che gli autobus in servizio pubblico di linea, nazionale ed internazionale, sono esentati dall'applicazione delle tariffe di accesso e sosta nelle Zone a Traffico Limitato urbane. La precisazione si rende necessaria a fronte di iniziative di segno contrario alle indicazioni della citata Direttiva 3816 assunte da talune amministrazioni comunali. L'esenzione è pienamente giustificata dalla rilevanza sociale e dal ridotto impatto ambientale di tali servizi che generano costi sociali ambientali e da incidentalità al chilometro di gran lunga inferiori sia a quelli delle automobili che a quelli del trasporto aereo.

La norma si propone altresì, in conformità al principio di riserva di legge sancito dall'articolo 23 Cost., così come costantemente interpretato dalla giurisprudenza costituzionale, di definire criteri direttivi e sostanziali di determinazione delle tariffe di accesso alle zone a traffico limitato a carico degli autobus in servizio di noleggio con conducente. La definizione di tali criteri direttivi si rende necessaria al fine di evitare che - in mancanza - il articolo 7, comma 9, ultimo periodo attualmente possa essere ritenuto costituzionalmente illegittimo per violazione del richiamato principio di riserva di legge, in considerazione del fatto che risulta rimessa ad una mera discrezionalità amministrativa, priva di



qualsivoglia limitazione e, quindi, tale da poter sconfinare nell'arbitrio, la determinazione delle tariffe di accesso alle zone a traffico limitato.

## Testo coordinato

### **Art. 7, co. 9 D. Lgs. n. 285/1992 "Regolamentazione della circolazione nei centri abitati"**

9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati. ***Sono esentati dal pagamento di qualsiasi somma, in caso di accesso, circolazione e fermata all'interno delle zone a traffico limitato, gli autobus adibiti a servizi di trasporto pubblico di linea, in ambito sia nazionale che internazionale, da qualsiasi ente autorizzati. Per gli autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, l'applicazione della somma di cui al quarto periodo del presente comma è subordinata alla definizione, con Direttiva della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili da emanarsi, d'intesa con la competente Direzione del Ministero del Turismo, sentita la Conferenza Stato – Città ed Autonomie Locali, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, dei criteri di determinazione della somma stessa secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, gradualità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, tenendo conto della rilevanza dei flussi turistici, delle caratteristiche urbanistiche delle diverse zone del territorio comunale e dell'impatto ambientale dei predetti veicoli.***





## ALLEGATO 2 – Locazione di autobus senza conducente

CAMERA DEI DEPUTATI  
Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti  
Conversione al Decreto Legge 121/2021

### DDL C.3278

All'articolo 1 (*"Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti"*) comma 1, dopo la lettera g) inserire la seguente lettera:

*"h) all'articolo 84, comma 5, è aggiunto infine il seguente periodo: «Per i veicoli di cui al precedente comma 3-bis, nonché per i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, l'immatricolazione può avvenire a nome del locatore anche se non è iscritto al Registro Elettronico Nazionale, ma con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, la immatricolazione viene effettuata in relazione all'uso terzi per servizi di noleggio autobus con conducente sopra i 9 posti e di servizio di linea cui il locatario intende adibire il veicolo e a condizione che lo stesso sia in possesso del titolo e dei requisiti prescritti. In tale fattispecie, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatario. Le indicazioni di cui sopra sono riportate nella iscrizione al P.R.A.»".*

All'articolo 1 *"Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti"* comma 1, dopo la lettera h) inserire la seguente lettera:

*"i) all'art. 93, comma 2, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: «, ovvero del locatario semplice nei casi di locazione senza conducente dei veicoli di cui all'art.84, comma 3-bis, adibiti a servizi di noleggio autobus con conducente sopra i 9 posti e dei veicoli di cui all'art. 87 comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto persone. Nei casi di locazione senza conducente si applicano le specificazioni di cui all'articolo 84 comma 5.»;*

### Motivazione

L'istituto della locazione senza conducente ha formato oggetto di modifiche intervenute nell'ordinamento nazionale con l'articolo 27 del DL 50/2017, recante "Misure sul trasporto pubblico locale" che, al comma 10, ha previsto che: "All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), dopo le parole, "trasporto di persone" sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone". La citata novella di legge comporta che possono essere locati senza conducente anche gli autobus e i filobus destinati ai servizi di linea per il trasporto di persone. Analogamente con l'art. 1, comma 183, L.4 agosto 2017, n. 124 è stato introdotto il comma 3-bis nell'art. 84 del D.L. n. 285/1992 che prevede che "L'impresa esercente attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente sopra i 9 posti, iscritta al Registro elettronico nazionale e titolare di autorizzazione, può utilizzare i veicoli in proprietà di altra impresa esercente la medesima attività ed iscritta al Registro





*elettronico nazionale, acquisendone la disponibilità mediante contratto di locazione".* Le nuove norme non risultano, tuttavia, coordinate con la regolamentazione inerente all'immatricolazione e il rilascio delle carte di circolazione per gli autobus in locazione senza conducente, circostanza questa che comporta alcuni ostacoli di natura operativa, limitando un ricorso efficace a questa norma. Gli indirizzi operativi impartiti dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili con circolare 29 dicembre 2020 prot. 20831 non hanno fornito chiarimenti interpretativi in tal senso.

Nei segmenti di settore del TPL e dei servizi interregionali di competenza statale, tale fattispecie ha peraltro diverse ricadute attuative che, allo stato attuale, non consentono di disporre di un quadro normativo e regolatorio agevole per le imprese. Le modifiche proposte rappresentano un intervento idoneo a rendere fruibile l'istituto da parte delle imprese in modo coerente col dettato normativo.

## **Testo coordinato**

### **Art. 84 D.Lgs 285/1992 "Locazione senza conducente".**

**1.** Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo stesso.

**2.** È ammessa nell'ambito delle disposizioni che regolano i trasporti internazionali tra Stati membri delle Comunità Europee, l'utilizzazione di autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni e autoarticolati locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in un altro Stato membro delle Comunità europee, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione dello Stato membro.

**3.** L'impresa italiana iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi e titolare di autorizzazioni può utilizzare autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati muniti di autorizzazione, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione ed in proprietà di altra impresa italiana iscritta all'albo degli autotrasportatori e titolare di autorizzazioni.

**3-bis.** L'impresa esercente attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente sopra i 9 posti, iscritta al Registro elettronico nazionale e titolare di autorizzazione, può utilizzare i veicoli in proprietà di altra impresa esercente la medesima attività ed iscritta al Registro elettronico nazionale, acquisendone la disponibilità mediante contratto di locazione.

**4.** Possono, inoltre, essere destinati alla locazione senza conducente:

**a)** i veicoli ad uso speciale e i veicoli destinati al trasporto di cose, la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t:

**b)** i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone nonché i veicoli per il trasporto promiscuo e le autocaravan, le caravan, ed i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive.

**5.** La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base della prescritta licenza. ***Per i veicoli di cui al precedente comma 3-bis, nonché per i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, l'immatricolazione può avvenire a nome del locatore anche se non è iscritto al Registro Elettronico Nazionale, ma con specifica annotazione sulla carta di circolazione del***



***nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, la immatricolazione viene effettuata in relazione all'uso terzi per servizi di noleggio autobus con conducente sopra i 9 posti e di servizio di linea cui il locatario intende adibire il veicolo e a condizione che lo stesso sia in possesso del titolo e dei requisiti prescritti. In tale fattispecie, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatario. Le indicazioni di cui sopra sono riportate nella iscrizione al P.R.A..***

**6.** Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto, d'intesa con il Ministro dell'interno, è autorizzato a stabilire eventuali criteri limitativi e le modalità per il rilascio della carta di circolazione.

**7.** Chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 431 a euro 1.734 se trattasi di autoveicoli o rimorchi ovvero da euro 42 a euro 173 se trattasi di altri veicoli.

**8.** Alla suddetta violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

## **Art. 93 D.Lgs. 285/1992 “Formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi”.**

**1.** Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione e immatricolati presso la Direzione generale della M.C.T.C.

**1-bis.** Salvo quanto previsto dal comma 1-ter, è vietato, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre sessanta giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero. (\*)

**1-ter.** Nell'ipotesi di veicolo concesso in leasing o in locazione senza conducente da parte di un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria o altra sede effettiva, nonché nell'ipotesi di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o aderente allo Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria od altra sede effettiva, nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice doganale comunitario, a bordo del veicolo deve essere custodito un documento, sottoscritto dall'intestatario e recante data certa, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. In mancanza di tale documento, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente. (\*)

**1-quater.** Nell'ipotesi di cui al comma 1-bis e ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dal comma 7-bis, se il veicolo non è immatricolato in Italia, l'intestatario chiede al competente ufficio della motorizzazione civile, previa consegna del documento di circolazione e delle targhe estere, il rilascio di un foglio di via e della relativa targa, ai sensi dell'articolo 99, al fine di condurre il veicolo oltre i transiti di confine. L'ufficio della motorizzazione civile provvede alla restituzione delle targhe e del documento di circolazione alle competenti autorità dello Stato che li ha rilasciati.

**2.** L'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. provvede all'immatricolazione e rilascia la carta di circolazione intestandola a chi si dichiara proprietario del veicolo, indicando, ove ricorrano, anche le generalità dell'usufruttuario o del locatario con facoltà di acquisto o del venditore con patto di riservato dominio con le specificazioni di cui all'art. 91, **ovvero del locatario semplice nei casi di locazione senza conducente dei veicoli di cui all'art.84, comma 3-bis, adibiti a servizi di noleggio autobus con conducente sopra i 9 posti e dei veicoli di cui**



***all'art. 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto persone. Nei casi di locazione senza conducente si applicano le specificazioni di cui all'articolo 84, comma 5.***

**3.** La carta di circolazione non può essere rilasciata se non sussistono il titolo o i requisiti per il servizio o il trasporto, ove richiesti dalle disposizioni di legge.

**4.** Il Ministero dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le procedure e la documentazione occorrente per l'immatricolazione, il contenuto della carta di circolazione, prevedendo in particolare per i rimorchi, le annotazioni eventualmente necessarie per consentirne il traino. L'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C., per i casi previsti dal comma 5, dà immediata comunicazione delle nuove immatricolazioni al Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'ACI ai sensi della legge 9 luglio 1990, n. 187.

**5.** Per i veicoli soggetti ad iscrizione nel P.R.A., oltre la carta di circolazione, è previsto il certificato di proprietà, rilasciato dallo stesso ufficio ai sensi dell'art. 7, comma 2, della legge 9 luglio 1990, n. 187, a seguito di istanza da presentare a cura dell'interessato entro sessanta giorni dalla data di effettivo rilascio della carta di circolazione. Della consegna è data comunicazione dal P.R.A. agli uffici della Direzione generale della M.C.T.C.. I tempi e le modalità di tale comunicazione sono definiti nel regolamento. Dell'avvenuta presentazione della istanza il P.R.A. rilascia ricevuta.

**6.** Per gli autoveicoli e i rimorchi indicati nell'art. 10, comma 1, è rilasciata una speciale carta di circolazione, che deve essere accompagnata dall'autorizzazione, quando prevista dall'articolo stesso. Analogo speciale documento è rilasciato alle macchine agricole quando per le stesse ricorrono le condizioni di cui all'art. 104, comma 8.

**7.** Chiunque circola con un veicolo per il quale non sia stata rilasciata la carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 431 a euro 1.734. Alla medesima sanzione è sottoposto separatamente il proprietario del veicolo o l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto o l'acquirente con patto di riservato dominio. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

**7-bis.** Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 1-bis si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 712 a euro 2.848. L'organo accertatore trasmette il documento di circolazione all'ufficio della motorizzazione civile competente per territorio, ordina l'immediata cessazione della circolazione del veicolo e il suo trasporto e deposito in luogo non soggetto a pubblico passaggio. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 213. Qualora, entro il termine di centottanta giorni decorrenti dalla data della violazione, il veicolo non sia immatricolato in Italia o non sia richiesto il rilascio di un foglio di via per condurlo oltre i transiti di confine, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa ai sensi dell'articolo 213. (\*)

**7-ter.** Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 1-ter, primo periodo, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000. Nel verbale di contestazione è imposto l'obbligo di esibizione del documento di cui al comma 1-ter entro il termine di trenta giorni. Il veicolo è sottoposto alla sanzione accessoria del fermo amministrativo secondo le disposizioni dell'articolo 214, in quanto compatibili, ed è riconsegnato al conducente, al proprietario o al legittimo detentore, ovvero a persona delegata dal proprietario, solo dopo che sia stato esibito il documento di cui al comma 1-ter o, comunque, decorsi sessanta giorni dall'accertamento della violazione. In caso di mancata esibizione del documento, l'organo accertatore provvede all'applicazione della sanzione di cui



all'articolo 94, comma 3, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. (\*)

**8.** Chiunque circola con un rimorchio agganciato ad una motrice le cui caratteristiche non siano indicate, ove prescritto, nella carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 345.

**9.** Chiunque non provveda a richiedere, nei termini stabiliti, il rilascio del certificato di proprietà è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 695. La carta di circolazione è ritirata da chi accerta la violazione; è inviata all'ufficio del P.R.A. ed è restituita dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse.

**10.** Le norme suddette non si applicano ai veicoli delle Forze armate di cui all'art. 138, comma 1, ed a quelli degli enti e corpi equiparati ai sensi dell'art. 138, comma 11; a tali veicoli si applicano le disposizioni dell'art. 138.

**11.** I veicoli destinati esclusivamente all'impiego dei servizi di polizia stradale indicati nell'art. 11 vanno immatricolati dall'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. su richiesta del corpo, ufficio o comando che utilizza tali veicoli per i servizi di polizia stradale. A siffatto corpo, ufficio o comando viene rilasciata, dall'ufficio della Direzione generale della M.C.T.C. che ha immatricolato il veicolo, la carta di circolazione; questa deve contenere, oltre i dati di cui al comma 4, l'indicazione che il veicolo è destinato esclusivamente a servizio di polizia stradale. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche di tali veicoli.

**12.** Al fine di realizzare la massima semplificazione procedurale e di assicurare soddisfacenti rapporti con il cittadino, in aderenza agli obiettivi di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, gli adempimenti amministrativi previsti dal presente articolo e dall'art. 94 devono essere gestiti dagli uffici di livello provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. e del Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'ACI a informatici compatibili. La determinazione della modalità di interscambio dei dati, riguardanti il veicolo e ad esso connessi, tra gli uffici suindicati e tra essi e il cittadino è disciplinata dal regolamento.



## ALLEGATO 3 - Peso dei veicoli autobus o filobus a due assi

CAMERA DEI DEPUTATI  
Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti  
Conversione al Decreto Legge 121/2021

### DDL C.3278

All'art 1 *“(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti), al comma 1, dopo la lettera b), inserire la lettera:*

*“b-bis: all’art.62, comma 3, l’ultimo periodo è sostituito dal seguente: “Qualora si tratti di autobus o filobus a 2 assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t”.*

#### **Motivazione**

La normativa comunitaria, con la Direttiva 96/53/CE, consente - già dal 2015 - la circolazione in ambito internazionale di autobus con peso massimo a 19,5 tonnellate (fino a quel momento fissata a 18 tonnellate). In molti paesi europei, tale possibilità è stata peraltro estesa anche alla circolazione in ambito nazionale. Alla luce di ciò, i nuovi veicoli, sono progettati per essere omologati alla circolazione con massa massima ammissibile di 19,5 tonnellate. L’esigenza che ha portato il legislatore comunitario e, successivamente quello nazionale in molti paesi europei, a tale incremento risiede nel riscontrato aumento della massa a vuoto dei veicoli - determinato dall’evoluzione tecnologica delle componenti dedicate a sicurezza, ambiente e comfort - unito ad un generalizzato incremento del peso medio dei passeggeri e del loro bagaglio. Tutto ciò comporta oggi il rischio di un superamento della massa massima ammessa per gli autobus a due assi, il che può implicare una riduzione del numero di passeggeri trasportati, con evidenti gravi ricadute economiche per gli operatori e per la sostenibilità stessa della modalità di trasporto. L’emendamento proposto eleva il peso massimo ammissibile per tutte le tipologie di autobus dalle (attuali) 18 tonnellate (19t per i soli veicoli di TPL) a 19,5 tonnellate nella circolazione nazionale.

#### **Testo coordinato**

**Art.62, comma 3, D.Lgs. 285/1992, “Massa limite”:**

“3. Salvo quanto diversamente previsto dall'art. 104, per i veicoli a motore isolati muniti di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm<sup>2</sup> e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad 1 m, la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi e 25 t se si tratta di veicoli a tre o più assi; 26 t e 32 t, rispettivamente, se si tratta di veicoli a tre o a quattro o più assi quando l'asse motore è munito di pneumatici accoppiati e di sospensioni pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. ***Qualora si tratti di autobus o filobus a 2 assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t”.***



## ALLEGATO 4 – Divieti di circolazione

CAMERA DEI DEPUTATI  
Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti  
Conversione al Decreto Legge 121/2021

### **DDL C.3278**

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.



## ALLEGATO 5 – Credito d'imposta per incentivi agli investimenti e formazione nel settore dell'autotrasporto

CAMERA DEI DEPUTATI  
Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti  
Conversione al Decreto Legge 121/2021

### DDL C.3278

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.





## ALLEGATO 6 – Indennità di trasferta

CAMERA DEI DEPUTATI  
Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti  
Conversione al Decreto Legge 121/2021

Art. ....  
Indennità di trasferta

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.