



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

## Ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto

Osservazioni e Proposte CNA Fita

1° Marzo 2022

## Sommario

1. CNA FITA: UN GRANDE BAGAGLIO DI COMPETENZE ED ESPERIENZA .....	1
2. IMPENNATA SENZA PRECEDENTI DEI COSTI DI GESTIONE DELL'AUTOTRASPORTO .....	2
3. L'AUTOTRASPORTO HA DIFFICOLTÀ A RIBALTARE GLI INCREMENTI DEI COSTI .....	5
4. LE RIPERCUSSIONI .....	6
5. LE PROPOSTE .....	7
- <b>A.</b> Calmierare l'incremento del gasolio	pag. 7
- <b>B.</b> Rendere effettivamente esigibili i valori indicativi di riferimento	pag. 8
- <b>C.</b> Tempi di pagamento	pag. 9
- <b>D.</b> Contenere l'aumento dei costi dei traghetti da e per la Sicilia/Sardegna	pag. 10
- <b>E.</b> Misure per favorire la crescita della dimensione aziendale e compensare la perdita di valore della licenza	pag.11



## 1. CNA FITA: UN GRANDE BAGAGLIO DI COMPETENZE ED ESPERIENZA

Gentilissimi, desideriamo anzitutto ribadire il più sentito ringraziamento per l'opportunità che, ci è stata concessa nel partecipare all'audizione **“sulle ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto”**. L'iniziativa si colloca in un momento di grande difficoltà del settore e rappresenta una positiva prosecuzione della volontà di dare ascolto e riscontro alle osservazioni scaturite dalla realtà imprenditoriale del trasporto per un fecondo e ininterrotto confronto ingaggiato da tempo con le associazioni di categoria più rappresentative del settore. A tal proposito, con la presente, dopo la rappresentazione effettuata verbalmente in audizione, inviamo una nota scritta, più articolata, in cui esplicitiamo meglio osservazioni e proposte per affrontare e cercare contenere il **momento di eccezionali criticità** che sta vivendo il settore; l'intento è quello di far pervenire con chiarezza il nostro punto di vista e, più precisamente, il punto di vista delle piccole imprese, al fine di cercare di **affrontare con concretezza il presente ed orientare il futuro di questa categoria di lavoratori che, più volte, si sono dimostrati fondamentali per le sorti del Paese**.

CNA FITA nasce nel 1974, nell'alveo del sistema confederale della CNA, allo scopo di tutelare, assistere e rappresentare i propri associati. Esercita tali prerogative in maniera pressoché ininterrotta da quasi 50 anni e da allora rappresenta operatori sia del trasporto merci per conto terzi (in modalità strada, rotaia e mare), che del trasporto persone. Ad oggi può contare sulla forza di oltre ventiquattromila imprese, inquadrabili nel campo dell'artigianato ovvero della piccola e media impresa, talvolta organizzate in forma di consorzio, talvolta di cooperativa.

La nostra organizzazione risulta pertanto rappresentativa di un importante e articolato segmento di imprese, che, grazie ad un vasto bagagliaio di competenze ed esperienze, può fornire un contributo concreto nel definire le ripercussioni dell'aumento dei prezzi sul settore dell'autotrasporto ed individuare proposte concrete e praticabili per cercare di contenerne gli effetti.

Ci auspichiamo che anche tramite le nostre valutazioni, gli atti normativi che il Governo ha in corso di predisposizione e quelli immediatamente successivi, possano **fornire alla categoria risposte urgenti ed interventi in proiezione futura che contribuiscano a riconoscere stabilmente dignità e garantire migliori condizioni di lavoro e di vita**.

## 2. IMPENNATA SENZA PRECEDENTI DEI COSTI DI GESTIONE DELL'AUTOTRASPORTO

Sono trascorsi due anni in cui l'andamento dell'economia italiana e mondiale è stata ed è fortemente condizionato dall'epidemia da Covid-19.

Al lockdown per pandemia (23/3 – 3/5 2020) e alle criticità determinate dalle sue varianti, seguono effetti indotti che penalizzano pesantemente le imprese di autotrasporto di merci e persone:

- Tra tutti, quello dell'aumento senza precedenti del GASOLIO PER AUTOTRAZIONE che non è stato risparmiato dall'onda lunga della pandemia che ha determinato un generalizzato aumento di tutte le materie prime.
- Il comparto del trasporto persone, per le profonde trasformazioni sui modi di vivere, lavorare e socializzare, è alle prese con una rivoluzione copernicana sia del sistema di organizzazione del lavoro che di quello normativo

### GASOLIO PER AUTOTRAZIONE

In uno scenario globale in cui il costo dell'energia continua a lievitare il tessuto produttivo italiano sta soffrendo, più di altri, le ricadute di sistema, se si considera la natura prettamente trasformativa dell'economia nostrana, povera, in altri termini, di materie prime energetiche (l'avvento della guerra tra Russia ed Ucraina paventa aspettative ancor più preoccupanti).

In fatto di trasporto su gomma, la principale e nefasta conseguenza prodottasi a cagione del "caro energia" risiede nella insostenibilità dei rincari del prezzo industriale del gasolio.

Occorre risalire a circa dieci anni fa per rintracciare incrementi di gasolio per autotrazione come quelli che la categoria sta subendo in questo periodo:

PREZZO MEDIO ANNUALE € / 1.000 Litri							
Fonte: Ministero della Transizione ecologica = <a href="https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-annuali-carburanti?pid=2">https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-annuali-carburanti?pid=2</a>							
ANNO	Prezzo industriale (€/1.000 litri)	Variazione % rispetto anno precedente	Accisa	IVA	Prezzo alla pompa (€/1.000 litri)	Variazione € rispetto anno precedente	Variazione % rispetto anno precedente
21.02.2022	794,37		617,40	310,59	1.722,36	+ 0,014	+ 0,83%
17.02.2022	782,76		617,40	308,03	1.708,19	+ 0,22116	+ 14,87 %
2021 Media	601,48		617,40	268,15	1.487,03	+ 0,17032	+ 12,93%
2020 Media	461,87		617,40	237,44	1.316,71	- 0,16281	
2019 Media	595,32		617,40	266,80	1.479,52	- 0,00877	
2018 Media	602,50		617,40	268,38	1.488,29	+ 0,10389	
2017 Media	517,35		617,40	249,65	1.384,40		
2016 Media	433,51		617,40	231,20	1.282,11		
2015 Media	534,50		617,40	253,42	1.405,32		
2014 Media	700,22		619,41	290,32	1.609,95		
2013 Media	749,95		617,40	290,56	1.657,92		
2012 Media	803,53		606,02	296,00	1.705,56		



Nell'anno del lockdown, il 2020, la media del **PREZZO INDUSTRIALE** del gasolio è stata la più bassa (€ 0,462/litro) degli ultimi 5 anni (dal 2017 al 2021), nella settimana del **17 Febbraio 2022** si registra, al contrario quella più alta **€ 0,782/litro**: **UN INCREMENTO DI 32 CENTESIMI AL LITRO = + 69,26% DEL PREZZO INDUSTRIALE DEL GASOLIO** = + 30% rispetto al 2019 = +41% rispetto al 2018

Al **17 Febbraio 2022**, questa impennata, sommata al peso dell'Accisa e dell'IVA (calcolata sull'importo determinato dalla **somma del prezzo industriale + accisa**), determina un **PREZZO FINALE ALLA POMPA** di **€ 1,708 /litro** evidenziando un **AUMENTO DI 39 CENTESIMI (+ 29,63%) RISPETTO AL 2020** (€ 1,316/litro).

Un dato che si traduce in un **aumento di circa € 13.000 annui per effettuare il pieno di un camion (100 mila chilometri di percorrenza – 33mila litri / anno)**.

Per gli autotrasportatori che effettuano Km 100.000/anno, il **costo di gestione di ogni camion si incrementa di oltre € 0,13/Km**.

E purtroppo questo andamento non si ferma dato che il prezzo del gasolio alla pompa registrato nella settimana che si è chiusa il 27 Febbraio ha toccato quota 1,75 euro al litro.

Va sottolineato che per le imprese di **autotrasporto il solo costo del gasolio incide per oltre il 30% dei costi totali di gestione; è quindi evidente in che misura questa voce incida sui margini di guadagno delle imprese**.

Ancor più significativo e consistente appare l'aumento del prezzo del **metano per autotrazione**, il quale, rispetto al 2018 (0,970 euro/Kg), ha evidenziato, con riferimento al mese di dicembre 2021 (1,810 euro/Kg), un incremento di 0,84 euro/kg, tanto da decretare una **maggiorazione pari all'86,60%**.

Per paradosso, trattasi di una **stangata che finisce col penalizzare le imprese che hanno effettuato investimenti green, acquistando veicoli a metano**.

#### CARO TRAGHETTI

L'incremento spropositato dei costi di gestione, si fa **ancora più pesante per i viaggi che hanno destinazione e/o provenienza Sicilia e Sardegna**.

Per questi viaggi, al prezzo del gasolio **si sommano gli incrementi dei prezzi dei traghetti**.

Dal **1° marzo** tutte le compagnie di trasporto hanno annunciato un **aumento di euro 50/ trattore – semirimorchio per la Sardegna e un incremento che va da 25 a 75 euro per la Sicilia**.



Un ulteriore rialzo che si aggiunge a quello di:

- € 30 /pezzo applicato a decorrere dal mese di Ottobre 2021
- € 67 / semirimorchio applicato a decorrere dal mese di Febbraio 2021
- € 87 / autoarticolato applicato a decorrere dal mese di Febbraio 2021

Un andamento che anche in questo caso non si ferma ed **origina dal primo di Gennaio 2020** quando entrarono in vigore gli **obblighi previsti dalla Direttiva UE 2016/802** e dalla Convenzione Internazionale MARPOL (Annesso VI) dell'International Maritime Organization (IMO), ossia l'Agenzia Marittima delle Nazioni Unite, che **obbligarono ad utilizzare, a livello mondiale, carburanti navali con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5 % m/m (massa per massa).**

L'adattamento alla nuova disciplina, dati gli alti costi (oltre il 30%) del carburante a basso tenore di zolfo, ovvero l'installazione di filtri depuratori destinati a ripulire le emissioni dei motori, comportarono un **incremento di costi** per gli operatori dell'industria marittima che, furono **ribaltati, a cascata, sugli autotrasportatori che utilizzano le navi e su tutti i prodotti destinati ad essere trasportati via mare**

In totale, **in questi due anni, ci sono stati aumenti dei traghetti da e per le isole che vanno dai 400 ai 600euro / pezzo.**

#### TEMPI DI ATTESA ALL'IMBARCO

Sicilia e Sardegna denunciano poi un **sistema di imbarco che non agevola la merce facilmente deteriorabile** che invece dovrebbe avere priorità su altre tipologie di merce o addirittura sui mezzi vuoti

#### DANNI INCOMMENSURABILI PER AUTOTRASPORTATORI ED ECONOMIA LOCALE DELLE ISOLE

Per le aziende di autotrasporto della **Sicilia / Sardegna tutto ciò si traduce in incrementi da capogiro che mettono fuori mercato non soltanto le aziende di autotrasporto locali ma anche la stessa economia isolana.**

La produzione di grano e i prodotti della **filiera agroalimentare, peculiarità dei trasporti di alcuni territori della Sicilia, destinati ai mercati del centro-nord, divenuti troppo cari e spesso condizionati dai ritardi che ne danneggiano la qualità, sono facilmente sostituiti da quelli alternativi proposti dalla Grande Distribuzione Organizzata e che spesso sono di origine estera.**

**L'Autotrasporto subisce la penalizzazione economica più grave, ma a catena i costi si innalzano per tutti, dal mondo economico del primario e della trasformazione/produzione, fino all'utente consumatore finale delle merci, su cui dovranno essere parzialmente ammortizzati.**

### 3. L'AUTOTRASPORTO HA DIFFICOLTÀ A RIBALTARE GLI INCREMENTI DEI COSTI

Le imprese di autotrasporto, in buona parte, hanno grande difficoltà a ribaltare gli incrementi dei costi di gestione sull'utenza finale e ciò per una serie di motivi, alcuni dei quali vengono di seguito sintetizzati.

#### ESTREMA POLVERIZZAZIONE DEL SETTORE

Dai dati diffusi dal Comitato Centrale, le imprese iscritte all'albo degli autotrasportatori, alla data del 31.12.2020 (fonte: Centro Elaborazioni Dati dell'allora MIT) erano in totale 98.070.

Un dato che evidenzia una **estrema polverizzazione**, un panorama forse unico in Europa che **non aiuta certamente la trattativa per la determinazione del prezzo di trasporto**.

#### LA COMPETIZIONE DEI VETTORI ESTERI

Le imprese di autotrasporto italiane, come certificato più volte dagli studi realizzati dal Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, hanno i costi di gestione più cari d'Europa.

Già nel 2008, l'indagine e monitoraggio commissionata dal Comitato Centrale per l'albo degli autotrasportatori sui costi e fiscalità delle imprese italiane rispetto a quelle europee, dava, in estrema sintesi, risultati eloquenti:

*“Un chilometro percorso da un autotrasportatore italiano, così come un'ora di lavoro di un conducente, continuano ad essere i più cari d'Europa.*

*Una minore velocità media significa infatti una minore produttività, e quindi un aggravio dei costi. Dove gli altri Paesi risparmiano grazie alla propria efficienza, noi perdiamo. Al netto di questa considerazione, l'Italia continua a detenere il “primato” del maggior costo orario di lavoro in Europa: 76,949 euro, con un incremento dell'1,52% sul 2007. E questo nonostante tutti gli altri Stati abbiano registrato incrementi maggiori (dal 3,71% della Germania al 12,77% della Romania, ad esempio). Il nostro Paese insomma ha i costi più alti e insieme più stabili. Simili considerazioni vengono dall'analisi dei costi chilometrici: l'Italia passa da 1,514 euro/km a 1,539, che al netto dei ristorni sono rispettivamente 1,499 e 1,523 euro/km.*

**Quasi il doppio** rispetto a un'economia emergente come quella rumena ma comunque di più rispetto ai cugini tedeschi, spagnoli o francesi.

Sono passati quattordici anni ma **le cose non sono cambiate**.

A tal proposito si sottolinea che l'autotrasporto italiano subisce direttamente i minori costi di partenza delle imprese estere, soprattutto quelle dell'Est Europa e ciò, anche in questo caso, non aiuta a fissare dei prezzi in linea con i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio pubblicati nel mese di Novembre 2020 e aggiornati nel mese di Febbraio 2022 dal MIMS.

#### 4. LE RIPERCUSSIONI

Se non si prendono rimedi eccezionali, le ripercussioni inevitabili a questo scenario sono:

- Ulteriore cessazione di imprese di autotrasporto che si vanno ad aggiungere alle oltre 30 mila che sono rimaste sul campo dall'avvio della congiuntura (1.1.2008) al 31 Dicembre 2021:

ITALIA - IMPRESE DI AUTOTRASPORTO MERCI: DIFFERENZA IMPRESE ATTIVE ANNO PRECEDENTE													
(fonte: Movimprese- elaborazione CNA Fita: <a href="https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&amp;pTipTk=I&amp;pPerTk=A2008">https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&amp;pTipTk=I&amp;pPerTk=A2008</a> )													
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
- 2.507	- 4.042	- 3.214	- 2.878	- 2.568	- 3.604	- 2.756	- 2.483	- 1.535	- 1.359	- 1.222	- 1.597	- 1.028	- 1.290

Dai dati di Infocamere, emerge che la numerosità del codice Ateco H49 – trasporto terrestre mediante condotte (merci e persone), era pari a **112.168 imprese attive al 31.12.2021** (<https://opendata.marche.camcom.it/serie-storiche.htm?url=https://opendata.marche.camcom.it/data/imprese-attive-ateco.csv>)

- Avvitamento verso il basso delle condizioni di lavoro e di sicurezza nella circolazione stradale
- Delegittimazione della rappresentanza da parte di soggetti che non hanno nulla a che vedere con l'autotrasporto (anche figure istituzionali) e che sfruttano le fasce sociali più fragili, sulle quali le difficoltà economiche premono in modo maggiore, facendo loro credere a portata di mano risultati che invece rappresentano un'ardua scalata che sta affrontando tutto il Paese. Tra le ipotesi millantate ma difficilmente percorribili, ricordiamo:

- Aumentare i circa 21 centesimi oggi riconosciuti quale rimborso dei costi sostenuti per i consumi di gasolio per autotrazione = **NON È POSSIBILE**. Lo vieta la **Direttiva 2003/1996/CE** che stabilisce il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e che, al suo **Allegato II, punto 8**, nel prevedere una riduzione dell'aliquota dell'accisa sul gasolio utilizzato dagli operatori del trasporto su strada, ha anche **stabilito che l'imposta dovuta per accisa non può scendere sotto a euro 423,00 per mille litri di prodotto** (originariamente l'importo era di euro 370 portato a 423 con D.L.gs n.26 del 2.2.2007). Considerato che come riportato nella tabella di sintesi ( si veda Pag.2) l'imposta di accisa complessiva attuale è di euro 0,61740 (per mille litri di gasolio), sottraendo ad essa la riduzione ad oggi riconosciuta alle imprese di autotrasporto, si raggiunge già il limite di euro 0,423 al di sotto del quale non si può scendere.
- Estendere la riduzione di accisa anche ai mezzi inferiori a 7,5 tonnellate = **NON È POSSIBILE**. A stabilirlo è sempre la **Direttiva 2003/1996/CE** che, al suo articolo 7, comma 3, stabilisce che la riduzione sul **gasolio commerciale** è riconosciuta **trasporto di merci per conto terzi o per conto proprio**, effettuato con un autoveicolo a motore o un autoveicolo con rimorchio, adibito esclusivamente al trasporto di merci su strada, avente un **peso a pieno carico massimo ammissibile pari o superiore a 7,5 tonnellate**. L'Italia, nella prima fase di attuazione della direttiva europea, poté avvalersi di una deroga che consentiva di applicare questo beneficio anche ai mezzi da 3,5 tonnellate ma questa deroga è scaduta il **1° Gennaio 2008** e, le autorità italiane ne hanno chiesto il rinnovo ma, fino allo stato attuale, non ci risulta ci siano stati riscontri in tal senso. Pertanto gli esercenti l'attività di autotrasporto merci c/terzi e c/proprio, che esercitano con automezzi di peso complessivo compreso tra 3,5 e 7,49 tonnellate, non possono essere ammessi, almeno per il momento, alla fruizione del beneficio fiscale.

## 5. LE PROPOSTE

Purtroppo, la pandemia non ha fatto altro che accentuare i mali endemici dell'autotrasporto e per questo, la nostra azione di tutela e rivendicazione delle possibili soluzioni per la categoria per questa situazione eccezionale, si è originata molto prima delle manifestazioni estemporanee di sparuti gruppi che in spregio delle regole e di chi le rispetta, hanno attuato ogni forma di intimidazione e costrizione nei confronti delle imprese che non avrebbero voluto fermarsi ed onorare gli impegni contrattuali con i loro committenti; per queste specifiche ed isolate manifestazioni CNA Fita, non solo ha preso fermamente le distanze ma ha anche ripetutamente chiesto l'intervento del Ministero dell'Interno.

Il nostro partecipare le esigenze delle imprese, il nostro confronto politico-sindacale attivandoci al massimo delle nostre possibilità, è costante nel tempo e si caratterizza in occasione dei principali strumenti di programmazione del Governo tra cui il DDL bilancio 2022 dove, per queste drammatiche circostanze, avevamo già proposto alcuni urgenti interventi per la categoria.

La definitiva stesura della legge di bilancio 2022 e il pur positivo confronto con il Governo (non ancora concluso), purtroppo non hanno portato alle risposte auspiccate, che avrebbero richiesto misure eccezionali seppur temporanee.

Pertanto di seguito riproponiamo le misure che, a nostro avviso, hanno urgente necessità di intervento ed applicazione.

### A. CALMIERARE L'INCREMENTO DEL GASOLIO

Due misure per contenere nell'immediato e poi strutturalmente il costo del carburante:

- Un CREDITO DI IMPOSTA da utilizzare, anche temporaneamente
- L'ADEGUAMENTO AUTOMATICO DEL COSTO DEL GASOLIO – STRUTTURALE. Tale circostanza è già prevista e per questo si chiede sia resa effettivamente esigibile, sia in presenza di contratto scritto che in sua assenza, così come sancito dal comma 5 dell'articolo 83 bis del d.l. n.112/2008 (come modificato dall'articolo 1, comma 248, della legge n.190/2014): *“ nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta 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 adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane”.*

## B. RENDERE EFFETTIVAMENTE ESIGIBILI I VALORI INDICATIVI DI RIFERIMENTO

L'articolo 1, comma 250, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 ha previsto la **pubblicazione dei valori indicativi di riferimento**, ad opera dell'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La loro originaria pubblicazione è avvenuta con **DECRETO MIT n.206 del 27 NOVEMBRE 2020** e da allora **non erano stati più aggiornati**.

Il MIMS in data **22 Febbraio 2022**, mantenendo fede agli impegni presi, **ha provveduto ad aggiornare i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto**.

Ricordiamo però che essi **NON HANNO NATURA COGENTE**.

Nonostante ciò, il combinato disposto dei commi 248 e 250, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, **determina l'obbligo di TENERE CONTO DI ESSI** per il rispetto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale anche nella fase di determinazione del corrispettivo in sede di conclusione del contratto di trasporto.

È necessario pertanto che i valori pubblicati dal MIMS, siano **EFFETTIVAMENTE RESI ESIGIBILI** in quanto, se inferiori alle forcelle ivi previste (si veda tabella riportata sotto), significherebbe che il prezzo applicato non è idoneo a garantire idonei livelli di sicurezza stradale e sociale.

DECRETO N°206 DEL 27.11.2020  VALORI DEI COSTI DI ESERCIZIO AL KM DELL'IMPRESA DI AUTOTRASPORTO  (VALORI NON COGENTI)	CATEGORIA							
	CLASSE "A"		CLASSE "B"		CLASSE "C"		CLASSE "D"	
	Fino a 3,5 Ton		Tra 3,5 e 12 Ton		Tra 12 e 26 Ton		Oltre 26 Ton	
	Riferimento Km 100.000/anno		Riferimento Km 100.000/anno		Riferimento Km 100.000/anno		Riferimento Km 100.000/anno	
	MIN €/Km	MAX €/Km	MIN €/Km	MAX €/Km	MIN €/Km	MAX €/Km	MIN €/Km	MAX €/Km
<b>TOTALE</b>	0,53	1,029	0,918	1,402	1,162	2,245	1,367	2,510
<b>AGGIORNAMENTO 22 FEBBRAIO 2022</b>	0,784	1,412	1,114	1,854	1,347	2,696	1,622	2,979
<b>INCREMENTO</b>	0,254	0,383	0,196	0,452	0,185	0,451	0,255	0,469

## C. TEMPI DI PAGAMENTO

L'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (e ss.mm.ii.), dai commi da 12 a 15 già regolamentano il " termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto merci su strada"

Purtroppo però, tale strumento normativo non ha mai dato i risultati attesi dalla categoria.

Si propone pertanto di uniformare tale disposto a quanto previsto nel D.L. n.1 del 24 Gennaio 2012 al suo articolo 62 recante: "disciplina delle relazioni commerciali in materia di cessione di prodotti agricoli e agroalimentari", di cui di seguito, si riporta lo stralcio di alcuni passaggi salienti:

### DECRETO-LEGGE 24 gennaio 2012, n. 1

Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività'. (12G0009) (GU Serie Generale n.19 del 24-01-2012 - Suppl. Ordinario n. 18) - note: Entrata in vigore del provvedimento: 24/01/2012.

Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27 (in S.O. n. 53, relativo alla G.U. 24/03/2012, n. 71).

#### Art. 62: Disciplina delle relazioni commerciali in materia di cessione di prodotti agricoli e agroalimentari

**1.** *I contratti che hanno ad oggetto la cessione dei prodotti agricoli e alimentari, ad eccezione di quelli conclusi con il consumatore finale, sono stipulati obbligatoriamente in forma scritta e indicano a pena di nullità la durata, le quantità e le caratteristiche del prodotto venduto, il prezzo, le modalità di consegna e di pagamento. I contratti devono essere informati ai principi di trasparenza, correttezza, proporzionalità e reciproca corresponsività delle prestazioni, con riferimento ai beni forniti. La nullità del contratto può anche essere rilevata d'ufficio dal giudice.*

#### Comma 2: OMISSIS

**3.** *Per i contratti di cui al comma 1, il pagamento del corrispettivo deve essere effettuato per le MERCI DETERIORABILI entro il termine legale di TRENTA GIORNI dalla consegna o dal ritiro dei prodotti medesimi o delle relative fatture ed entro il termine di SESSANTA GIORNI PER TUTTE LE ALTRE MERCI. Gli interessi decorrono automaticamente dal giorno successivo alla scadenza del termine. In questi casi il saggio degli interessi è maggiorato di ulteriori due punti percentuali ed è inderogabile.*

#### Commi da 4 a 6: OMISSIS

**7.** *Salvo che il fatto costituisca reato, il mancato rispetto, da parte del debitore, dei termini di pagamento stabiliti al comma 3 è punito con sanzione amministrativa pecuniaria da 500 euro a euro 500.000. L'entità della sanzione viene determinata in ragione del fatturato dell'azienda, della ricorrenza e della misura dei ritardi.*

**8.** *L'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato è incaricata della vigilanza sull'applicazione delle presenti disposizioni e all'irrogazione delle sanzioni ivi previste, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689. A tal fine, l'Autorità può avvalersi del supporto operativo della Guardia di Finanza, fermo restando quanto previsto in ordine ai poteri di accertamento degli ufficiali e degli agenti di polizia giudiziaria dall'articolo 13 della predetta legge 24 novembre 1981, n. 689. All'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 del presente articolo l'Autorità provvede d'ufficio o su segnalazione di qualunque soggetto interessato. Le attività di cui al presente comma sono svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali già disponibili a legislazione vigente.*

#### Comma 9: OMISSIS

**10.** *Sono fatte salve le azioni in giudizio per il risarcimento del danno derivante dalle violazioni della presente disposizione, anche ove promosse dalle associazioni dei consumatori aderenti al CNCU e delle categorie imprenditoriali presenti nel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro. Le stesse associazioni sono altresì legittimate ad agire, a tutela degli interessi collettivi, richiedendo l'inibitoria ai comportamenti in violazione della presente disposizione ai sensi degli articoli 669-bis e seguenti del codice di procedura civile.*



#### D. CONTENERE L'AUMENTO DEI COSTI DEI TRAGHETTI DA E PER LA SICILIA / SARDEGNA

Per quanto riguarda l'incremento dei costi dei traghetti e le relative misure di intervento per contenerne gli effetti, va ricordato preliminarmente che la **Sicilia può usufruire del "Marebonus" mentre la Sardegna è esclusa da questo beneficio.**

Quindi di seguito proponiamo **due misure distinte di intervento** per le due Regioni.

##### SICILIA

Come illustrato dai funzionari del MIMS il 14.02.2022, **l'incentivo "Marebonus", così come strutturato, si concluderà con il ribaltamento della 3° annualità** che avverrà nel corso dell'anno 2022.

Per le annualità che decorreranno **dal 2023**, sarà invece **modificato il regolamento** recante individuazione dei **beneficiari, commisurazione degli aiuti, modalità e procedure (Decreto n. 176 del 13 settembre 2017 -GU n.289 del 12-12-2017-**, attuato con **Decreto dirigenziale 16 dicembre 2017 - GU n. 293 del 16 dicembre 2017) prevedendo che l'incentivo vada direttamente alle imprese di autotrasporto ed eliminando il limite del numero minimo di passaggi.**

Nell'ambito di queste modifiche, al fine di **compensare i forti aumenti delle tariffe di traghettamento**, si propone di **aumentare l'incentivo attualmente previsto in di 10 centesimi di euro per ogni unità imbarcata (che poi viene moltiplicato per i chilometri di tratta sottratta alla percorrenza stradale).**

##### SARDEGNA

La Sardegna non può usufruire del "Marebonus" ma, per le ragioni esposte, ha **necessità di un intervento urgente** relativamente al **contenimento dell'incremento dei noli marittimi.**

Previo studio di strumenti che non configurino Aiuti di Stato o comunque in accordo con UE, **nell'immediato, per compensare il forte rialzo dei costi dei traghetti, è necessario il riconoscimento di una forma di compensazione – credito di imposta che vada direttamente all'autotrasportatore.**

In proiezione futura occorre predisporre un automatismo analogo a quello del costo del costo del carburante

##### CONTINUITÀ TERRITORIALE MARITTIMA

Sardegna e Sicilia, soffrono di un'eterna condizione di svantaggio determinato dalla loro condizione geografica ed infrastrutturale.

Se pertanto preoccupa nell'immediato scongiurare gli effetti del caro traghetti non di meno, si evidenzia la **necessità di rivedere lo strumento legislativo della continuità territoriale in chiave europea garantendo i servizi di trasporto ed annesse agevolazioni a tutte le imprese aventi sede in regioni sfavorite o disagiate del Paese (attualmente la Sardegna non rientra nel "Marebonus").**



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

Si chiede di prevedere un fondo per elargire contributi a favore delle PMI di autotrasporto di merci su strada che, nell'arco di un biennio a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, cessino definitivamente la loro attività e si cancellino dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori.

La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori avrà effetto per dieci anni e inibirà all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

I contributi dovranno essere proporzionali alla massa complessiva degli automezzi con cui si esercita l'attività e facendo riferimento alle seguenti tre fasce di massa complessiva:

1. Da 1,5 a 3,5 tonnellate
2. > 3,5 e fino a 11,5 tonnellate
3. Superiore a 11,5 tonnellate

Potranno usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

- a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da almeno dieci anni, senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, rientrante in una delle fasce di massa complessiva sopra richiamate
- 
- b) nei due anni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo

Il contributo è riconosciuto nelle seguenti misure:

- |                                   |   |                                  |
|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| 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 |

Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole.

Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi percepiti dovrebbero essere equiparati a redditi esenti.

**MOTIVAZIONE**

Il regolamento UE n.1055/2020, articolo 1, paragrafo 2, **abroga il paragrafo 2 dell'articolo 3 del Reg. (CE) n. 1071/2009**

L'abrogazione del sopra richiamato, paragrafo 2, dell'articolo 3 del Reg. CE n.1071/2009, avrà effetto a decorrere dal mese di Febbraio 2022

L'articolo 3 del Reg. n.1071/2009, disciplina l'accesso alla professione della professione di trasportatore su strada e stabilisce quattro requisiti fondamentali per il suo esercizio: stabilimento, idoneità professionale, idoneità finanziaria ed onorabilità

**Il paragrafo abrogato prevede che, in aggiunta a tali quattro requisiti: "Gli Stati membri possono decidere di imporre requisiti supplementari, proporzionati e non discriminatori, che le imprese devono soddisfare per esercitare la professione di trasportatore su strada".**

Di fatto si tratta **dell'accesso al mercato** introdotto dall'Italia quale ulteriore condizione oltre la dimostrazione dell'accesso alla professione ai fini dell'avvio dell'attività di autotrasportatore su strada. Pertanto, allo stato attuale e sino al mese di Gennaio 2022, *"Le imprese che intendono esercitare la professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi, in possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e professionale, ed iscritte all'albo degli autotrasportatori per conto di terzi, sono tenute a dimostrare di aver acquisito, per cessione di azienda (anche se costituita da soli veicoli euro zero), altra impresa di autotrasporto, o l'intero parco veicolare, purché composto di veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, di altra impresa che cessa l'attività di autotrasporto per conto di terzi, oppure di aver acquisito ed immatricolato, singolarmente o in forma associata, veicoli adibiti al trasporto di cose di categoria non inferiore a Euro 5 e aventi massa complessiva a pieno carico non inferiore a 80 tonnellate"* (articolo 2, comma 227 della Legge n.244/2007).

Quindi ad oggi, in base all'articolo 2, comma 227 della L. n° 244/2007, alle sue circolari esplicative n°1 del 29.1.2008 e n°5 del giorno 8.8.2008, nonché in virtù dell'articolo 11, commi Quinquies e 6 Sexies, del D.L. n°5/2012 e della circolare del MIT Prot. 10670 del 30.4.2012, le nuove imprese di trasporto su strada di merci c/terzi che intendono esercitare la professione con **veicoli di massa complessiva a pieno carico maggiore a 1,5 tonnellate**, per **accedere al mercato** del trasporto di merci per conto di terzi, **devono essere in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione e iscritte all'albo** nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, e sono tenute a dimostrare:

- ⇒ **Acquisizione (tramite cessione di azienda, anche se costituita da soli veicoli euro zero) di un'altra impresa di autotrasporto che abbia cessato l'attività**
- ⇒ **Acquisizione dell'intero parco veicolare (purché composto da veicoli di classe di emissione non inferiore a euro 5)**
- ⇒ **Immatricolazione di veicoli c/terzi (anche usati purché mai in disponibilità dell'impresa acquirente, neppure come veicolo immatricolato in conto proprio) per una massa complessiva non inferiore a 80 tonnellate e di classe di emissione non inferiore a euro 5.**

Dalla cessione di azienda conseguente concessione dell'opportunità di avviare l'attività, deriva il **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 IL FONDO CHE SI PROPONE, SI INTENDE COMPENSARE LA PERDITA DI QUESTO "QUID" (che si stima nell'ordine di centinaia di milioni di euro) A CUI ANDRANNO INCONTRO LE PMI E, NELLO STESSO TEMPO SI PERSEGUONO FINALITÀ DI DIMINUIZIONE DEL NUMERO COMPLESSIVO DI IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO (quasi 100 mila) E CRESCITA DIMENSIONALE DELLE IMPRESE CHE RIMANGONO**

