



## “Doppia transizione verde e digitale”

Osservazioni e Proposte

8 Marzo 2023

Sommario

1. UNATRAS : IL PIÙ GRANDE ORGANISMO UNITARIO DI COORDINAMENTO FRA LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA DELL’AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTI DI TERZI.....	2
2. PREMESSA.....	3
3. CONTESTO.....	4
A. PARCO VEICOLARE COMMERCIALE .....	4
B. STATO DELLA VIABILITÀ E VELOCITÀ COMMERCIALE.....	6
C. LA CRISI DI COMPETITIVITA’ DELLE IMPRESE NAZIONALI .....	7
4. RIDUZIONI CO2 - IMPATTO DELLE PROPOSTE “FIT for 55” UE E CONTESTO ATTUALE.....	7
5. UNATRAS – OSSERVAZIONI / PROPOSTE PER ATTUAZIONE DELLA TRANSIZIONE E IL SOSTEGNO DELLA COMPETITIVITA’ DEL COMPARTO NAZIONALE.....	9

1. UNATRAS : IL PIÙ GRANDE ORGANISMO UNITARIO DI COORDINAMENTO FRA LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA DELL’AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTI DI TERZI

Gentilissimi

Con questo documento anzitutto cogliamo l’occasione per esprimere il nostro **apprezzamento per l’attenzione che ci è stata riservata e ci consente di contribuire alla discussione sui temi di nostro interesse anche in un’ottica di sinergia italo - tedesca.**

Una sensibilità che lascia ben sperare per affrontare le criticità **del settore anche in materia di “transizione verde e digitale”.**

**UNATRAS** nasce nel 1990 tra le principali associazioni di categoria operanti nel settore dell’autotrasporto di merci conto terzi.

Oggi è costituita da **CNA Fita, Confartigianato Trasporti, FAI, FIAP, SNA Casartigiani, Unitai; vi aderiscono Confcooperative, Legacoop produzioni & servizi e AGCI Associazione Generale Cooperative Italiane.**

Il suo **scopo** è quello di attuare le opportune iniziative volte a **coordinare l’attività delle Organizzazioni partecipanti** al fine di rappresentarle in modo unitario nei rapporti politici, economici, sociali e sindacali per rafforzare la difesa dell’autotrasporto di merci promuovendo ogni iniziativa, in modo diretto ed indiretto; rendere concreta ed operante la solidarietà di categoria e per consentire una collaborazione efficace tra le Organizzazioni partecipanti e non, al fine di costituire un **punto di riferimento unitario alle aspettative del settore.**

**UNATRAS** è pertanto **rappresentativa della maggior parte delle imprese del settore** e, grazie ad un vasto bagagliaio di competenze ed esperienze, **può fornire un contributo concreto nella pianificazione delle linee di indirizzo che lo riguardano , compreso il tema della transizione verde e digitale.**

Nelle pagine che seguono, entriamo **nel merito di alcuni aspetti in merito alla “transizione verde e digitale” e forniamo alcune osservazioni e proposte.**

## 2. PREMESSA

Promuovere un'economia sostenibile attraverso la **trasformazione green e digitale è una delle sfide del nostro secolo.**

Non è pertanto un caso che questi siano **due temi fondanti** del nostro nuovo Piano Marshall: il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).**

Il PNRR è stato predisposto per favorire la ripartenza del Paese dopo lo shock causato dalla pandemia.

Questo strumento basa la ricostruzione su **tre transizioni** (della terza diremo più avanti) :

- **DIGITALE:** con uno stanziamento di 40, 32 miliardi di euro
- **ECOLOGICA:** con 23,78 miliardi di euro dedicati a energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile.

L'Italia, l'Europa, il Mondo, **guardano con fiducia (ma anche con un po' di scetticismo) a queste due dirimenti linee di indirizzo per risollevare l'economia e conseguire una migliore qualità della vita.**

**Anche gli operatori dell'autotrasporto auspicano una società più ecosostenibile** ma ritengono che la stella polare da seguire sia quella di

**" uno sviluppo che consenta alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri ".**

In buona sostanza, a nostro avviso, il principio citato sopra rappresenta la **terza transizione** tracciata dal PNRR: **L'EQUITÀ.**

L'attuazione della trasformazione verde **deve essere pertanto guidata dall'umana valutazione delle situazioni reali e scandita dai tempi necessari per un cambiamento credibile.**

### 3. CONTESTO

Qualsiasi modello di transizione verde, se vuole essere credibile, **non può prescindere dall'introduzione di misure eque e graduali.**

Nello stesso tempo, per comprendere il concetto di "equità" **non si può tralasciare una riflessione sulla consapevolezza del contesto su cui si vuole intervenire.**

Occorre avere **contezza degli elementi essenziali** su cui agire e che **nel settore dell'autotrasporto sono rappresentati**, tra l'altro, dalla **consistenza del parco veicolare**, dal loro **livello di vecchiaia**, dalle **condizioni economiche in cui versano le imprese**; dallo **stato della viabilità** del nostro Paese che certamente **non è un elemento neutro in termini di determinazione del livello di inquinamento.**

#### A. PARCO VEICOLARE COMMERCIALE

Eclatante è il dato dei **RIMORCHI** che evidenzia che **quasi il 50% di essi appartiene ad una fascia di anzianità che va da 15 a 40 anni mentre più del 7% va oltre i 40 anni:**

RIMORCHI TRASPORTO MERCI E SPECIALI/SPECIFICI – PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2021										
TIPOLOGIA RIMORCHIO	DA 0 A 1 ANNO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	DA 5 A 10 ANNI	DA 10 A 15 ANNI	DA 15 A 20 ANNI	DA 20 A 30 ANNI	DA 30 A 40 ANNI	40 E OLTRE	NON DEFINITO
TRASPORTO MERCI	10.450	8.391	34.380	32.246	39.001	50.253	62.682	40.762	24.785	671
SPECIALE /SPECIFICI	4.268	3.768	15.115	16.835	19.284	20.002	25.558	13.465	7.199	115
TOT. PARZIALE PER ANZIANITÀ	14.718	12.159	49.495	49.081	58.285	70.255	88.240	54.227	31.984	786
<b>PERCENTUALI ANZIANITÀ</b>	<b>3,429%</b>	<b>2,833%</b>	<b>11,531%</b>	<b>11,435%</b>	<b>13,579%</b>	<b>16,368%</b>	<b>20,558%</b>	<b>12,633%</b>	<b>7,451%</b>	<b>0,183%</b>
<b>TOTALI GENERALI</b>	<b>RIMORCHI TRASPORTO MERCI = 303.621</b>			<b>RIMORCHI SPECIALI/SPECIFICI = 125.609</b>			<b>RIMORCHI TOTALI = 429.230</b>			

Fonte: <https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/> "Open Parco Veicoli" + elaborazione CNA Fita

Non da meno è il **parco VEICOLARE COMMERCIALE A MOTORE italiano**, che alla data del **31.12.2021**, era costituito da **5.585.154 veicoli** distribuiti prevalentemente nel **trasporto di merci c/terzi** ma anche con una cospicua rilevanza nel **c/proprio**:

VEICOLI COMMERCIALI: PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2021						
Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Immatricolati prima del 31.12.1992	Immatricolati dopo il 31.12.1993	Immatricolati dopo il 01.01.1997	Immatricolati dopo il 01.01.2001	Immatricolati dopo il 01.01.2006	Immatricolati a partire dal 2009	Immatricolati a partire dal 2014
<b>997.906</b>	<b>314.673</b>	<b>685.481</b>	<b>878.182</b>	<b>834.927</b>	<b>697.959</b>	<b>1.175.626</b>
<b>17,87%</b>	<b>5,63%</b>	<b>12,27%</b>	<b>15,72%</b>	<b>14,95%</b>	<b>12,50%</b>	<b>21,05%</b>
<b>Tot. Veicoli commerciali = 5.609.545 – 19834 (NC) – 4.957 (ND) = 5.585.154</b>						

Fonte: <https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/> "Open Parco Veicoli" + elaborazione CNA Fita

Poco più del **33% di questi veicoli, sono euro cinque e sei.**

Questo significa che i **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**

Negli ultimi frangenti temporali, oltre a queste criticità, stiamo assistendo al **paradosso che le imprese che hanno investito in mezzi di ultima generazione e con motorizzazioni alternative al gasolio, subiscono un'impennata eccezionale dei costi del gas naturale e dell'AdBlue.**

## B. STATO DELLA VIABILITÀ E VELOCITÀ COMMERCIALE

Una migliore qualità dell'aria, **non si raggiunge soltanto** tramite la **sostituzione del motore termico con uno elettrico**.

Rilevanti e determinanti sono anche misure che garantiscono **un'adeguata velocità commerciale, l'eliminazione dei colli di bottiglia, la messa in sicurezza della viabilità con una programmazione** distribuita nel tempo in maniera tale da **evitare che essa stessa rappresenti un grave momento di insicurezza** e contribuisca ad aumentare l'inquinamento.

**Nel 2011**, l'indagine effettuata da R.T.I. Easy Ernest & Young su incarico del Ministero delle infrastrutture e trasporti, indicava scientificamente che in Italia, **i veicoli pesanti, avevano le seguenti velocità commerciali:**

- **48 Km/h per la rete nazionale**
- **35 km/h per la rete regionale**
- **50 km/h per la rete internazionale**

**Dopo dodici anni**, i veicoli pesanti, sulla rete autostradale nazionale, **viaggiano a 40 chilometri orari**: una involuzione che la dice lunga sullo stato delle nostre infrastrutture.

Del resto, come i gamberi quando sono minacciati balzano all'indietro, così **le imprese di autotrasporto e tutti gli utenti sono costretti a ridurre la velocità commerciale e subire tutti i disagi ed il conseguente innalzamento dei costi a causa di una opinabile gestione degli interventi sulla rete stradale**, anche in relazione al verificarsi degli eventi atmosferici (neve, allagamenti, ecc.).

Per non dire delle **opere stradali che risalgono agli anni '60** e che, invece di essere state oggetto di un **monitoraggio e manutenzione programmata** nel corso degli anni, cosa che **avrebbe permesso di dilazionarne le criticità**, sono state **attenzionate per la loro messa in sicurezza tutte insieme, con la conseguenza che spesso si ha difficoltà ad individuare percorsi alternativi ovvero si allunga di molto la percorrenza. Si inquina di più.**

A circostanziare e documentare questo stato di cose, un ente super partes, **l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)**.

Gli autotrasportatori che percorrono quotidianamente i circa settemila chilometri di rete autostradale italiana, **lo fanno, frequentemente, in sicurezza precaria, con pesanti allungamenti dei tempi di percorrenza, conseguenti importanti aumenti dei costi e deciso peggioramento della qualità della vita.**

**Criticità che derivano dai comportamenti posti in essere da ASPI e accertati dall'Autorità Garante delle Concorrenza e del Mercato (AGCM) nei provvedimenti n. 28604 del 16 marzo 2021 e n. 29762/2021** relativi alla gestione della rete autostradale nei tratti: Napoli – Canosa (A/16); Bologna – Taranto (A/14); Genova Voltri – Gravellona Toce e per le parti di competenza ASPI, Milano – Serravalle Genova (A/7); Genova – Savona – Ventimiglia (A/10); Genova – Rosignano (A/12).

Secondo l'Autorità gli elementi raccolti hanno evidenziato che, **negli ultimi due anni**, i tratti autostradali in questione sono stati **spesso interessati da consistenti disagi nella viabilità e nella regolare fluidità della circolazione, a causa di gravi carenze da parte della società nella gestione e nella manutenzione delle infrastrutture ad essa affidate in concessione e ai conseguenti massicci interventi di manutenzione straordinaria e di messa in sicurezza di numerose tratte autostradali.**

### C. LA CRISI DI COMPETITIVITA' DELLE IMPRESE NAZIONALI

Le imprese di autotrasporto italiane, a causa delle più sfavorevoli condizioni di contesto-fisco e costo del lavoro in primis- faticano sempre più nella competizione con gli operatori stranieri. **La mancanza di una solida strategia a supporto del comparto nazionale ha contribuito al deterioramento della sua quota di mercato, nel corso degli anni.**

Nel traffico delle merci in entrata nel nostro Paese , se le imprese italiane nel 2005 erano protagoniste del 35% dei trasporti, nel 2021 si sono fermate ad un misero 12% -registrando **un crollo di oltre il 60% del trasporto**. Specularmente, invece, le imprese dell'Europa dell'EST (Bulgaria, Croazia, Ungheria, Rep. Ceca, Polonia, Romania, Slovacchia e Slovenia) sono passate dal 13,8% dei traffici totali in entrata in Italia del 2005 a ben il 57,3% del 2021, con un incremento dei trasporti di oltre il 350%.

#### 4. RIDUZIONI CO2 - IMPATTO DELLE PROPOSTE "FIT for 55" UE E CONTESTO ATTUALE

Avendo ben presente il contesto descritto, **desta forte preoccupazione la proposta della Commissione Europea di introdurre norme ancora più severe sulle emissioni di CO2 anche per i nuovi veicoli pesanti:**

RIDUZIONE EMISSIONI DI CO2 DEI VEICOLI PESANTI NUOVI		
ANNO	REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 24 MAGGIO 2019 (Rispetto all'anno 2005)	NUOVA PROPOSTA DELLA CE
Dal 1.1.2025	- 15%	
Dal 1.1.2030	- 30%	- 45%
Dal 1.1.2035		- 65%
Dal 1.1.2040		- 90%

Nel contesto attuale frutto anche delle emergenze internazionali, la crisi energetica in corso continua a colpire le imprese del settore dell'autotrasporto che, in condizioni normali, destinano già il 30% dei costi aziendali alla spesa in carburanti e le disposizioni del Pacchetto Europeo *Fit for 55*, già prevedono nuovi oneri per gli operatori che non avranno valide alternative ai carburanti fossili.

In particolare, secondo le nostre prime stime, l'estensione al trasporto stradale del meccanismo di contrattazione delle emissioni ETS (*Emission Trading Scheme*), attraverso l'incremento dei prezzi dei carburanti, genererà un sensibile aumento dei costi operativi delle imprese. L'aggravio dovrebbe attestarsi intorno a 1.500 euro all'anno per un furgone a gasolio, ai 6mila euro per un veicolo pesante alimentato a GNL e, addirittura, a quasi 10mila per un veicolo pesante a gasolio di ultima generazione.

E' bene sottolineare che in Italia il settore del trasporto e dell'*automotive* è già eccessivamente gravato da oneri che limitano la capacità competitiva delle imprese nazionali. Secondo un recentissimo studio<sup>1</sup>, soltanto

<sup>1</sup> 1° Rapporto sullo stato dei Trasporti in Italia, Bridges Research 2023

attraverso la tassazione dei carburanti il trasporto stradale è assoggettato a una *carbon tax* virtuale nell'ordine di 250€ per tonnellata di CO2 prodotta, pari a circa 5 volte quanto pagato da altri settori, come l'industria, la produzione di elettricità o l'agricoltura. Inoltre, se si considerasse l'ammontare complessivo della tassazione sul trasporto stradale il costo, in termini di incassi dello Stato, per ciascuna tonnellata di CO2 prodotta dal trasporto stradale raggiungerebbe la stratosferica soglia di 800€.

D'altra parte, con specifico riferimento ai veicoli merci pesanti, in base a una elaborazione dell'Ufficio Studi Confcommercio, ciascun veicolo pesante in conto terzi ogni anno attraverso le accise sul gasolio paga più di 5.000 euro in più rispetto ai costi ambientali che genera. Il problema è, quindi, non la mancanza di internalizzazione, ma l'eccesso che, per un veicolo di ultima generazione supera addirittura gli 8.500€ su base annua. Inoltre, secondo un'altra ricerca dell'Ufficio Studi Confcommercio, fatta elaborando i dati dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, nel passaggio dal 1991 al 2017 le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti in Italia si sono ridotte del 30%, a fronte di una riduzione complessiva delle emissioni dell'intera economia del 20%, attestandosi su una quota inferiore al 5% delle emissioni totali.

## 5. UNATRAS – OSSERVAZIONI / PROPOSTE PER ATTUAZIONE DELLA TRANSIZIONE E IL SOSTEGNO DELLA COMPETITIVITA' DEL COMPARTO NAZIONALE

Riteniamo molto difficile raggiungere nel periodo indicato gli ambiziosi obiettivi fissati dalla nuova proposta della Commissione europea.

È in ogni caso **imprescindibile monitorare le criticità dei vari Paesi che compongono l'UE e creare quanto prima le condizioni realistiche per attuarli.**

**Il sostegno finanziario e misure di accompagnamento**, sia in termini di acquisto di nuovi veicoli che di strumenti accessori ed indispensabili all'assistenza dei veicoli elettrici, **sono necessari per creare un contesto favorevole per ottenere i risultati attesi.**

L'Europa deve garantire in tutti gli stati membri, e non soltanto lungo le reti transeuropee (TEN - T), un **sistema di infrastrutture per i combustibili alternativi; deve garantirne un costo accessibile.**

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

**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").

Un'azione che avrebbe un **forte effetto immediato in termini di riduzione delle emissioni** e che **costerebbe molto di meno** di quanto si dovrebbe spendere per ottenere lo stesso risultato con le auto elettriche.

Un **TIR a motore termico** e con una classe ambientale datata, emette più un chilo di CO2 per chilometro; considerato che mediamente un veicolo percorre 100.000 chilometri l'anno, **un solo Tir produce oltre 100 Tonnellate anno di anidride carbonica/anno.**

Se si attuasse una concreta politica di incentivazione alla sostituzione del vecchio parco veicolare con **mezzi diversamente alimentati**, ad esempio con un **contributo di circa 30 mila euro a mezzo**, per **abbattere 19 milioni di tonnellate di CO2**, sarebbero sufficienti **190.000 mezzi** ed un impegno di **spesa di circa 5 miliardi.**

Considerato che le **auto** vendute oggi **emettono circa 130 gr/km di CO2**, percorrono circa **20.000 km/anno (2,6 tonnellate di CO2/anno/macchina)** ed il contributo per l'acquisto dello Stato è di circa **5 mila euro**, servirebbero **4 milioni di vetture elettriche per abbattere la metà (10 milioni) delle tonnellate di anidride carbonica**, un costo **quadruplo (20 miliardi)** di quanto richiesto per i camion e un range temporale di intervento molto più lungo.

Si dovrebbe inoltre individuare un sistema che **introduca nel ciclo economico i costi da sostenere per la sostituzione dei mezzi** ed in qualche maniera li **"ripartisca"** tra gli stakeholder del settore (committenza, produttori dei veicoli, ecc.).

In ambito nazionale, occorre che i **futuri interventi per favorire la transizione ecologica, 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.

Infine, il PNRR, pur non prevedendo interventi diretti a favore dell'autotrasporto, può essere sicuramente uno strumento per intervenire, **insieme alle risorse del fondo complementare, sul sistema viario nazionale per eliminarne tutte le storture che ne rallentano la velocità commerciale; per efficientare la viabilità di collegamento da e per i porti.**

Se non si interviene in maniera decisa per **migliorare la viabilità di collegamento (c.d. "Secondaria")**, si rischia non soltanto di **annullare il potenziale attrattivo per nuovi flussi di merce** che potrebbero giungere tramite le reti TEN – T **ma di determinare dei colli di bottiglia che peggiorano anche la qualità dell'aria.**

Per **migliorare la fluidità del traffico pesante**, andrebbe fatta una **riflessione in chiave nazionale sull'esperienza delle corsie verdi ("green lanes")** introdotte in Europa durante la pandemia. Un'ipotesi **per garantire che tutte le merci arrivino a destinazione rapidamente e senza ritardi grazie a percorsi preferenziali permanenti.**

Per sostenere il settore nella fase attuale e garantire che le imprese di autotrasporto possano rimanere uno degli **asset fondamentali per la competitività del Paese**, è, infine, necessario intervenire per:

- Rendere **immediatamente fruibili** le risorse stanziare per il settore contro il **caro gasolio** (D.L. Aiuti quater e Legge di Bilancio)

<b>CONTENIMENTO CARO ENERGIA:</b>		
<b>TRECENTOSESSANTASETTE MILIONI DI EURO ANCORA INCHIODATI AL PALO A CAUSA DI UNA SERIE DI IMPERIZIE</b>		
<b>MISURA</b>	<b>IMPORTO STANZIATO</b>	<b>STATO DELL'ARTE</b>
<b>CREDITO DI IMPOSTA GASOLIO - COSTI 1° TRIM. 2022</b> D. n°21 del 21/03/2022 Art. 17 - Art. 3 Decreto Legge 17 maggio 2022, n. 50 c.d. "Aiuti" - L'art. 17 del D. n°21/2022 è abrogato (Art. 3, comma 5)	496.945.000 euro stanziati complessivamente 463.000.000 euro (circa) impegnati 33.945.000 Euro (circa) residuo complessivo 450.000.000 euro (circa) già riconosciuti al 29.11.2022 <b>13.000.000 euro (circa) bloccato il trasferimento dal 29.11.2022 a seguito sentenza TAR Lazio</b>	<b>Dal 25 Novembre 2022, 1.500 imprese</b> , che hanno regolarmente presentato domanda, <b>sono in attesa di usufruire dell'agevolazione in parola.</b> Ciò è <b>determinato dalla sentenza del TAR Lazio che ha riconosciuto a posteriori il diritto ad usufruire dell'agevolazione anche alle imprese con veicoli c/proprio.</b> Il MIT intende superare l'empasse mettendo a disposizione delle imprese con mezzi in conto proprio le risorse necessarie tramite una parte degli 85 milioni di euro di cui al D. n.144/2022. Molto probabilmente presenterà anche ricorso in appello al Consiglio di Stato
<b>ADBLUE - COSTI SOSTENUTI ANNO 2022</b> D.L. n.17/2022, art. 6	<b>29,6 milioni di euro</b>	<b>Dal 12.12.2022</b> (termine definitivo per la presentazione delle domande), <b>le imprese non hanno ancora potuto usufruire del credito di imposta</b> perché si sta procedendo ad adeguare il tetto degli aiuti di Stato da 500 mila euro a 2 milioni (in modo da far rientrare nel beneficio anche coloro che, con il solo credito sul gasolio, hanno già raggiunto i 500 mila euro di aiuti di stato).
<b>GAS NATURALE LIQUEFATTO - COSTI ANNO 2022</b> D.L. n.17/2022, Art. 6, comma 5	<b>25 milioni di euro</b>	A 11 mesi dall'introduzione della norma tutto ancora fermo. Il <b>6 Febbraio 2023</b> c'è stato l'incontro tra MIT-ADM e le associazioni di categoria per concordare il contenuto del DD che stabilirà modalità e criteri di riconoscimento di questa misura
<b>COSTI GASOLIO ANNO 2022</b> D.L. n.144/2022, art. 14, comma 1	<b>100 milioni di euro</b>  (85 milioni trasporto merci - 15 milioni servizi di trasporto persone)	<b>Le risorse non sono state ancora messe nella disponibilità delle imprese</b> perché si sta cercando di <b>modificare la norma specificando che la modalità per usufruire dell'agevolazione è il credito di imposta; in questa maniera si eviterebbe la tassazione della misura</b> come altrimenti attualmente previsto
<b>COSTI GASOLIO ANNO 2023</b> Legge n.197/2022, art. 1, comma 503	<b>200 milioni di euro</b>	Le modalità per usufruire del beneficio saranno stabilite da <b>un Decreto da emanarsi entro il mese di Marzo 2023.</b>  <b>Anche in questo caso si sta cercando di modificare la norma specificando che la modalità per usufruire dell'agevolazione è il credito di imposta evitando così la tassazione a posteriori degli importi riconosciuti.</b> Va ricordato inoltre che il disposto normativo è già stato oggetto di emendamento per circoscriverne l'utilizzo ai veicoli c/terzi.

- Intervenire in sede di Consiglio Europeo per scongiurare la proposta di soppressione del beneficio del **gasolio commerciale**, strumento essenziale per la competitività dell'autotrasporto e dei suoi utenti;
- Varare un piano d'azione integrato per contrastare la criticità della **carenza di autisti** attraverso la riduzione del cuneo fiscale, l'allentamento di alcuni requisiti che limitano l'accesso a tale attività e l'attivazione di specifici percorsi formativi per favorire l'ingresso dei giovani nel comparto;
- Programmare una profonda **revisione della regolamentazione dei divieti di circolazione** che, capitalizzando i benefici generati dai miglioramenti nella sicurezza attiva e passiva dei mezzi di trasporto, dagli sviluppi nell'infomobilità e dalle mutate abitudini di spostamento degli italiani sulle strade, faccia da vero e proprio "booster" della produttività del settore, recuperando per l'attività gran parte delle oltre 80 giornate di interdizione della circolazione attualmente previste nell'anno.