



DDL BILANCIO

2022

OSSERVAZIONI E PROPOSTE AUTOTRASPORTO

Documento propedeutico all'audizione di CNA presso la V Commissione – Bilancio del Senato (19.11.2021)
e per altri momenti di sensibilizzazione politica

(Predisposto il 3 Novembre 2021 ed aggiornato il 17 novembre 2021)

TRASPORTO PERSONE – MISURE PRESENTI NEL DDL PRIME VALUTAZIONI

Pag 4 Art. 45 (Atto Senato n.2448) Positivo incremento risorse per aumentare i livelli delle prestazioni in materia di trasporto scolastico di studenti disabili

Pag 4 Art. 131 (Atto Senato n.2448) Positiva la scelta di incrementare il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale

TRASPORTO PERSONE – PROPOSTE

Pag 4 Fondo (come per il TPL) per sostenere l’ammodernamento del parco mezzi adibiti al trasporto pubblico non di linea (taxi e noleggio auto) e al trasporto turistico coperto

TRASPORTO MERCI – MISURE PRESENTI NEL DDL E DI DIRETTO INTERESSE PER IL SETTORE

Pag 5 Art. 138 (Atto Senato n.2448) Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture autostradali regionali - Positivo il contributo di 200 milioni per realizzazione dell’autostrada regionale Cispadana

Pag 5 Art. 139 (Atto Senato n.2448) Infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, delle province e delle città metropolitane – Bene il contributo per programmi straordinari di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale,

Pag 5 Art. 140 (Atto Senato n.2448) messa in sicurezza strade -Bene il contributo di 200 milioni destinato ai comuni per investimenti finalizzati alla manutenzione straordinaria strade comunali, dei marciapiedi e dell’arredo urbano.

Pag 6 Fondo autotrasporto – Tabella X voce 1337: riconfermato per il triennio 2022 – 2024

Pag 7 Pedaggi autostradali - Tabella X voce 1330

TRASPORTO MERCI – ALCUNE MISURE PRESENTI NEL DDL E DI INTERESSE INDIRETTO DEL SETTORE

Pag 9 ART. 2. (Atto Senato n.2448) Fondo pluriennale per la riduzione della pressione fiscale

Pag 9 Art. 10 (Atto Senato n.2448) – Proroga del credito di imposta per investimenti in beni strumentali «Transizione 4.0» ecc.

Pag 9 Art. 11 (Atto Senato n.2448) – Rifiinanziamento della misura “Nuova Sabatini”

Pag 9 Art. 14 (Atto Senato n.2448) – Fondo di garanzia PMI

Pag 9 Art. 15 (Atto Senato n.2448) – Misure in materia di garanzie a sostegno della liquidità delle imprese

Pag 9 Art. 18 (Atto Senato n.2448) – Modifiche agli incentivi per le aggregazioni tra le imprese

Pag 9 Art. 30 (Atto Senato n.2448) – Esoneri contributivi per lavoratori provenienti da imprese in crisi

Pag 9 Art. 85 (Atto Senato n.2448) – Sostegno alla costituzione di cooperative di lavoratori

TRASPORTO MERCI – RICHIESTE E PROPOSTE RELATIVE A TEMI CHE NON SONO CONTENUTI NEL DDL

Pag 10 Calmierare l'incremento del carburante

Pag 11 Decontribuzione per i datori di lavoro che sono penalizzati da infrastrutture autostradali perennemente in manutenzione

Pag 11 Garanzie per la continuità del riconoscimento del rimborso delle accise

Pag 12 Conferma del fondo per l'autotrasporto (240 milioni di euro)

Pag 12 Marebonus e Ferrobonus : concedere il beneficio direttamente alle imprese di autotrasporto e ridurre il numero minimo dei passaggi nave necessari per conseguirlo

Pag 13 Valori indicativi di riferimento – Aggiornamento e richiesta di misure che li rendano effettivamente esigibili

Pag 14 Revisioni veicoli pesanti ai privati – Pubblicare il decreto attuativo che manca oramai da tre anni

Pag 14 Disporre immediatamente del rimborso delle accise senza attendere la risposta dell'Ufficio o i canonici 60 giorni dal silenzio assenso

Pag 15 Archivio Nazionale delle Strade – Dare Piena attuazione alle previsioni del Codice della Strada

Pag 16 Hub logistici per la distribuzione urbana

Pag 17 Misure per favorire la crescita della dimensione aziendale e compensare la perdita di valore conseguente all'abrogazione dell'accesso al mercato

Pag 19 Licenze comunitarie per veicoli con massa tra 2,5 e 3,5 tonnellate: Esentare dalla dimostrazione dell'idoneità professionale i soggetti con comprovata esperienza di almeno 10 anni maturati alla data del 20.8.2020

TRASPORTO PERSONE

PRIME VALUTAZIONI

Art.45 (Atto Senato n.2448) **Livelli essenziali delle prestazioni in materia di trasporto scolastico di studenti disabili**

Positiva la quota di risorse finalizzata a incrementare, nel limite delle risorse disponibili per ciascun anno e dei livelli essenziali di prestazione (LEP), il numero di studenti disabili, frequentanti la scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di 1° grado, privi di autonomia a cui viene fornito il trasporto per raggiungere la sede scolastica utilizzando il metodo dei costi standard per la quantificazione delle risorse da destinare ai Comuni.

Art.131 (Atto Senato n.2448) **Fondo per la strategia di mobilità sostenibile**

Positiva l'istituzione di questo fondo che prevede risorse destinate, tra l'altro, al rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale . Riteniamo che le risorse siano ancora insufficienti per assicurare buoni livelli di servizio. Il Fondo dovrebbe prevedere risorse aggiuntive.

PROPOSTE

Si auspica l'attivazione di un Fondo (così come previsto per il Trasporto Pubblico Locale), per il **trasporto merci e per i privati cittadini per sostenere l'ammodernamento del parco mezzi adibiti al trasporto pubblico non di linea (taxi e noleggio auto) e al trasporto turistico coperto**. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e qualità dell'aria nelle città sarebbe necessario avviare un processo analogo a quello già avviato per il rinnovo del parco mezzi del TPL al fine di favorire il ricambio verso mezzi a basso impatto.

TRASPORTO MERCI**PRIME VALUTAZIONI – MISURE DI DIRETTO INTERESSE**

Riservandoci di meglio valutare i contenuti e l'esito finale del DDL, si evidenziano i seguenti articoli.

ART. 138 (Atto Senato n.2448) ***(Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture autostradali regionali)***

Per le imprese di autotrasporto i tempi di percorrenza incidono su due principali fattori : il costo del carburante ed il costo del lavoro.

Ben venga pertanto il contributo di 200 milioni complessivi riconosciuti alla Regione E. Romagna per la **realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana** che collegherà il casello di Reggiolo- Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13.

Un **tracciato di circa 65,7 chilometri** che porterà sensibili benefici in termini di **tempi di percorrenza, costi di viaggio e decongestionamento della viabilità.**

ART. 139 (Atto Senato n.2448) ***(Infrastrutture stradali sostenibili delle regioni, delle province e delle città metropolitane)***

Smontamenti, allagamenti ed altri dissesti patiti dalla viabilità stradale nel nostro Paese sono, purtroppo, molto frequenti e determinano deviazioni con consistenti allungamenti dei tempi di percorrenza.

Bene quindi il contributo 2,1 miliardi di euro distribuiti negli anni che vanno dal 2022 al 2029 per interventi **programmi straordinari di manutenzione straordinaria** ed adeguamento funzionale e **resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale**, anche **con riferimento a varianti di percorso**, di competenza di **regioni, province e città metropolitane.**

Con specifico riferimento a varianti di percorso, si lamenta però, come meglio evidenziato più avanti nella parte "richieste e proposte", **il mancato completamento dell'archivio nazionale delle strade che, tra l'altro, serve proprio ad individuare percorsi alternativi alla viabilità.**

ART. 140 (Atto Senato n.2448) ***(Messa in sicurezza strade)***

Sempre in tema di viabilità, si ritiene positivo anche il contributo di 200 milioni di euro destinato ai comuni **per investimenti finalizzati alla manutenzione straordinaria delle strade comunali, dei marciapiedi e dell'arredo urbano.**

Le risorse sono però limitate al solo anno 2022 e riteniamo siano insufficienti per lo stato in cui versa la viabilità italiana, anche comunale.

Infine, il parametro di ripartizione individuato in funzione del numero degli abitanti del comune, ci sembra poco pertinente dato che l'importanza di un intervento non è direttamente collegato al numero degli abitanti insediati nel comune

RIFINANZIATO IL FONDO AUTOTRASPORTO (CAPITOLO DI SPESA 1337) – ALLEGATO TABELLA X: STATO DI PREVISIONE DEL MIMS PER IL 2022 E PER IL TRIENNIO 2022 – 2024

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

(in Euro)

100678/269

Missione Programma Centro di Responsabilità Azione				Progetto legge di bilancio a legislazione vigente <i>(di cui disponibile)</i>	Rimodulazioni compensative di spese per fattori legislativi e adeguamenti al piano finanzia. del pagam. (art. 23, c. 3, lett. a) art. 30, c. 1)	Rifinanziamenti, Definizioni e Riprogrammazioni delle dotazioni finanziarie previste a leg. vigente (art. 23, c. 3, lett. b)	Disegno di Legge di Bilancio Sezione II <i>(di cui disponibile)</i>	Effetti finanziari Disegno di Legge di Bilancio Sezione I	Disegno di Legge di Bilancio Integrato (Sez. I + Sez. II) <i>(di cui disponibile)</i>
1337	1337	FONDO PER GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO (6.2.1) (4.5.1)	→	RS	<<			<<	<<
			→	CP 2022	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)
				CS	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)
			→	CP 2023	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)
				CS	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)
			→	CP 2024	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)
				CS	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)	<<	240.000.000 (240.000.000)
7106	7106	SPESE PER LA PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI AUTOMATIZZATI E DEI RELATIVI IMPIANTI, NONCHE' PER L'ADATTAMENTO DEI LOCALI (21.1.6) (4.5.1)		RS	<<			<<	<<
				CP 2022	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)
				CS	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)
				CP 2023	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)
				CS	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)
				CP 2024	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)
				CS	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)	<<	3.024 (3.024)
NOTE E SPICATIVE									

ATTI PARLAMENTARI

DISegni DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- 389 -

XVIII LEGISLATURA

RIFINANZIATO IL RIMBORSO DEI PEDAGGI AUTOSTRADALI (CAPITOLO DI SPESA 1330) – TABELLA X– ALLEGATO TABELLA X: STATO DI PREVISIONE DEL MIMS PER IL 2022 E PER IL TRIENNIO 2022 – 2024

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
(in Euro)

100678/268

Missione Programma Centro di Responsabilità Azione			Progetto legge di bilancio a legislazione vigente <i>(di cui disponibile)</i>	Rimodulazioni compensative di spese per fattori legislativi e adeguamenti al piano finanz. del pagam. <i>(art. 23, c. 3, lett.a; art. 30, c. 1)</i>	Rifinanziamenti, Definizioni e Riprogrammazioni delle dotazioni finanziarie previste a leg. vigente <i>(art. 23, c. 3, lett.b)</i>	Disegno di Legge di Bilancio Sezione II <i>(di cui disponibile)</i>	Effetti finanziari Disegno di Legge di Bilancio Sezione I	Disegno di Legge di Bilancio Integrato (Sez. I + Sez. II) <i>(di cui disponibile)</i>
1323	1323	RIMBORSO AGLI AUTOTRASPORTATORI SULLE QUOTE VERSATE PER L'ISCRIZIONE ALL'ALBO E PER ERRATI VERSAMENTI (10.3.1) (4.5.1)	RS CP 2022 CS CP 2023 CS CP 2024 CS	<< 20.000 (20.000) 20.000 (20.000) 20.000 (20.000) 20.000 (20.000)	<< << << << << << << <<	<< 20.000 (20.000) 20.000 (20.000) 20.000 (20.000) 20.000 (20.000)	<< << << << << << << <<	<< 20.000 (20.000) 20.000 (20.000) 20.000 (20.000) 20.000 (20.000)
1330	1330	SOMME ASSEGNATE AL COMITATO CENTRALE PER L'ALBO DEGLI AUTOTRASPORTATORI (6.1.4) (4.5.1)	RS CP 2022 CS CP 2023 CS CP 2024 CS	<< 8.541.587 (7.138.347) 8.541.587 (7.138.347) 8.541.587 (7.781.587) 8.541.587 (7.781.587) 8.541.587 (8.541.587) 8.541.587 (8.541.587)	<< << << << << << << <<	<< 8.541.587 (7.138.347) 8.541.587 (7.138.347) 8.541.587 (7.781.587) 8.541.587 (7.781.587) 8.541.587 (8.541.587) 8.541.587 (8.541.587)	<< << << << << << << <<	<< 8.541.587 (7.138.347) 8.541.587 (7.138.347) 8.541.587 (7.781.587) 8.541.587 (7.781.587) 8.541.587 (8.541.587) 8.541.587 (8.541.587)
NOTE ESPLICATIVE								

ATTI PARLAMENTARI

DISegni DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

388

XVIII LEGISLATURA

Il **FONDO PER L'AUTOTRASPORTO**, è **CONFERMATO ANCHE PER GLI ANNI 2022, 2023 E 2024**; ciò si evince dalla **Tabella X**, allegata al DDL bilancio 2022 (SENATO n°2448), che riporta i seguenti stanziamenti deliberati per gli anni 2022, 2023 e 2024 relativamente a **“interventi in favore del settore dell'autotrasporto”**:

Stanziamento DLB (deliberato) - competenze (CP) e cassa (CS)						
	2022		2023		2024	
	Capitolo di spesa 1330 (PEDAGGI - PARTE STRUTTURALE)	Capitolo di spesa 1337 (FONDO AUTOTRASPORTO)	Capitolo di spesa 1330 (PEDAGGI - PARTE STRUTTURALE)	Capitolo di spesa 1337 (FONDO AUTOTRASPORTO)	Capitolo di spesa 1330 (PEDAGGI - PARTE STRUTTURALE)	Capitolo di spesa 1337 (FONDO AUTOTRASPORTO)
CP	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000
CS	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000	8.541.587	240.000.000

La misura relativa al FONDO PER L'AUTOTRASPORTO, era stata resa **strutturale, per gli anni 2015 – 2016 – 2017**, e con una precisa **ripartizione**, in base a quanto previsto dal **Decreto MIT – MEF Prot.130 del 29.4.2015**:

FONDI AUTOTRASPORTO STRUTTURALI: Decreto MIT – MEF Prot.130 del 29.4.2015: Articolo 1 – Per gli esercizi finanziari 2015, 2016 e 2017, la somma pari a 250 milioni di euro, destinata ad interventi a favore del settore dell'autotrasporto dall'articolo 1, comma 150 della Legge 23 Dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015), ed iscritta sul Capitolo 1337 del bilancio di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è RIPARTITA COME DI SEGUITO SPECIFICATO tenendo conto delle finalità degli interventi già previsti da disposizioni di legge e regolamenti:	
	2015 – 2016 – 2017
Voce	IMPORTI (milioni)
SSN	€ 20,00
Spese non documentabili	€ 60,00
Rimborsi pedaggi autostradali	€ 120,00
Formazione	€ 10,00
Investimenti –aggregazioni	€ 40,00
Totale fondi	€ 250,00

Non essendo più strutturale, la ripartizione va concordata ogni volta che si ripropone, anche se, indicativamente, è rimasta la stessa.

PRIME VALUTAZIONI – MISURE DI INTERESSE INDIRETTO

Riservandoci di approfondire meglio i contenuti finali, si esprime una prima valutazione positiva su una serie di misure che, seppur non direttamente riferite all'autotrasporto, lo interessano indirettamente:

ART. 2 (Atto Senato n.2448) **(Riduzione della pressione fiscale)**

Al fine di ridurre la pressione fiscale sui fattori produttivi, con appositi provvedimenti normativi è disposto l'utilizzo di un ammontare di risorse pari a 8.000 milioni di euro annui a decorrere dal 2022 destinato alla riduzione:

- 1) dell'imposta sui redditi delle persone fisiche con l'obiettivo di ridurre il cuneo fiscale sul lavoro e le aliquote marginali effettive, da realizzarsi attraverso sia la riduzione di una o più aliquote di cui all'articolo 11, comma 1 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n.917, sia una revisione organica del sistema delle detrazioni per redditi da lavoro dipendente e del trattamento integrativo
- 2) dell'aliquota dell'imposta regionale sulle attività produttive.

ART. 10 (Atto Senato n.2448) **(Proroga del credito d'imposta per investimenti in beni strumentali «Transizione 4.0» e del credito d'imposta per investimenti in ricerca e sviluppo, in transizione ecologica, in innovazione tecnologica 4.0 e in altre attività innovative)**

Confermate le risorse nel fondo Transizione 4.0

ART. 11 (Atto Senato n.2448) **(Rifinanziamento della misura "Nuova Sabatini")** Al fine di assicurare continuità alle misure di sostegno agli investimenti produttivi delle micro, piccole e medie imprese attuate ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 8 del medesimo articolo 2 è **integrata di 180 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026.**

ART. 14 (Atto Senato n.2448) **(Fondo di garanzia per le PMI)**

Le misure in deroga introdotte dall'articolo 13 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, **sono prorogate sino al "30 giugno 2022, fatto salvo quanto previsto dalle lettere a), e m)"**

ART. 15 (Atto Senato n.2448) **(Misure in materia di garanzie a sostegno della liquidità delle imprese)**

Il termine per rilasciare le garanzie fornite da SACE S.p.A. e finalizzate a concedere liquidità alle imprese colpite dall'epidemia COVID-19, è prorogato al 30 giugno 2022

ART. 18 (Atto Senato n.2448) **(Modifiche agli incentivi per le aggregazioni tra imprese)**

La legge di Bilancio 2022 modifica gli incentivi per le aggregazioni tra imprese, introdotti dalla precedente Manovra.

ART. 30 (Atto Senato n.2448) **(Esoneri contributivi per lavoratori provenienti da imprese in crisi)**

L'esonero contributivo di cui all'articolo 1, comma 10, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 è riconosciuto anche ai datori di lavoro privati che assumono, nel periodo ivi considerato, con contratto di lavoro a tempo indeterminato, lavoratori subordinati, indipendentemente dalla loro età anagrafica, da imprese per le quali è attivo un tavolo di confronto per la gestione della crisi aziendale presso la struttura per la crisi d'impresa di cui all'articolo 1, comma 852, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

ART. 85 (Atto Senato n.2448) **(Sostegno alla costituzione di cooperative di lavoratori)**

Al fine di promuovere interventi diretti a salvaguardare l'occupazione e assicurare la continuità all'esercizio delle attività imprenditoriali, alle società cooperative che si costituiscono, a decorrere dal 1 gennaio 2022, ai sensi dell'articolo 23, comma 3-quater, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è riconosciuto, per un periodo massimo di ventiquattro mesi dalla data della costituzione della cooperativa, l'esonero dal versamento del 100 per cento dei complessivi contributi previdenziali a carico dei datori di lavoro, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) nel limite massimo di importo pari a 6.000 euro su base annua, riparametrato e applicato su base mensile. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.

RICHIESTE RELATIVE A TEMI CHE NON SONO CONTENUTI NEL DDL**CALMIERARE L'INCREMENTO DEL CARBURANTE**

L'onda lunga degli effetti indotti della pandemia ha fatto lievitare a dismisura i prezzi delle materie prime, **compreso il prezzo del gasolio**.

Tra il prezzo medio dell'anno 2020 e quello registrato al mese di ottobre 2021 (fonte: <https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-mensili-carburanti>), c'è un **incremento di 0,273 euro al litro, più di 9 mila euro a mezzo per fare il pieno nel corso dell'anno:**

Media ottobre 2021 = 1.589,65/1000 litri = 1,58965

Media anno 2020 = 1.316,71/1000 litri = 1,31671

1,590 – 1,317 = 0,273 x 33.000 litri = 9.009 euro / mezzo / anno

Chiediamo che il Governo intervenga per **calmierare il costo del gasolio professionale (trasporto merci e persone) riducendo l'incidenza delle imposte che ne determinano il prezzo**, così come ha fatto per contenere gli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas (DDL Bilancio 2022, Art. 134: **riduzione delle aliquote relative agli oneri generali di sistema** fino a concorrenza dell'importo di 2.000 milioni di euro)

Ricordiamo che tra le imposte che determinano il prezzo finale del gasolio italiano, ve ne sono molte che non sono più riconducibili a scopi specifici come nei seguenti casi:

- ✓ (0,00516 euro) per la ricostruzione dopo il disastro del Vajont del 1963;
- ✓ (0,00516 euro) per la ricostruzione dopo l'alluvione di Firenze del 1966;
- ✓ (0,00516 euro) per la ricostruzione dopo il terremoto del Belice del 1968;
- ✓ (0,0511 euro) per la ricostruzione dopo il terremoto del Friuli del 1976;
- ✓ (0,0387 euro) per la ricostruzione dopo il terremoto dell'Irpinia del 1980;
- ✓ (0,0051 euro) per far fronte al terremoto dell'Aquila del 2009;
- ✓ (0,0089 euro) per far fronte all'alluvione che ha colpito la Liguria e la Toscana nel novembre 2011;
- ✓ (0,024 euro) per far fronte ai terremoti dell'Emilia del 2012;

Chiediamo inoltre che sia **reso effettivamente esigibile**, sia in presenza di contratto scritto che in sua assenza, **l'incremento del costo del gasolio e delle variazioni delle tariffe autostradali italiane**, così come previsto 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):

5. 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****»;**

DECONTRIBUZIONE PER I DATORI DI LAVORO DELL'AUTOTRASPORTO CHE HANNO SEDE IN REGIONI PENALIZZATE DA INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI PERENNEMENTE IN MANUTENZIONE E NON HANNO VIABILITÀ ALTERNATIVA

Vi sono territori del nostro Paese che non hanno strade alternative e forzosamente, sono costrette a percorrere tratti autostradali dove sono evidenti i segni dell'incuria che in questi anni ha caratterizzato la gestione delle autostrade italiane.

Tra i casi più evidenti, quelle che interessano le regioni **Liguria e Abruzzo**.

Per tale motivo chiediamo che ai datori di lavoro di imprese di autotrasporto merci e persone con sede in queste regioni, sia riconosciuto un esonero del versamento dei contributi pari al 30% dei complessivi contributi previdenziali da essi dovuti.

GARANZIE PER LA CONTINUITÀ DEL RICONOSCIMENTO RIMBORSO ACCISE

L'autotrasporto è pronto ad affrontare la transizione che però **si deve avviare sul principio condiviso che lo sviluppo sostenibile deve essere in grado di soddisfare i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri.**

E di bisogni attuali l'autotrasporto italiano ne ha molti, ad iniziare dalla conferma del rimborso sulle accise per quelli che sono rimasti gli unici mezzi che ne possono beneficiare, vale a dire quelli di classe ambientale euro 5 e 6 .

Stigmatizziamo per l'ennesima volta che non si tratta di agevolazioni alla categoria ma di **misure che concorrono a ridurre il divario dei costi di gestione a tutto vantaggio dei paesi dell'Est Europa.**

Va per altro segnalato che, paradossalmente, chi ha investito in mezzi di nuova generazione euro 5 e 6, in questo frangente è **penalizzato dalla mancanza e dall'esorbitante incremento di prezzo dell'AdBlue, un additivo necessario per far camminare questi motori diesel.**

Anche in questo caso, l'impennata dei prezzi del gas naturale, componente indispensabile per la sintetizzazione dell'AdBlue, ha portato a fa più che raddoppiare il prezzo al consumo dell'additivo che inizia ad essere introvabile anche perché, a fronte degli aumenti dei costi di produzione, alcune aziende hanno addirittura deciso di sospenderne la produzione.

Invitiamo pertanto il Governo ad intervenire anche su questa problematica introducendo, nella prossima legge di Bilancio la seguente **misura temporanea**:

- Prevedendo un **credito d'imposta temporaneo per l'acquisto di gas naturale impiegato per usi industriali** che garantirebbe, sia un'immediata **ripresa della produzione** di tutte quelle filiere industriali ad alta intensità di consumo di gas naturale, che una **distensione dei prezzi al consumo dell'AdBlue.**

FONDO AUTOTRASPORTO

Vanno riconfermati per il triennio 2022 – 2024, i **240 milioni di euro destinati al fondo autotrasporto e così è attualmente riportato nella Tabella X allegata all'atto del Senato n.2448** recante DDL Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024 e comunicato alla presidenza l'11 novembre 2021; rimane da definire la distribuzione delle varie voci che, come noto, riguardano: spese non documentabili, rimborsi pedaggi autostradali, incentivi per gli investimenti e per la formazione.

MAREBONUS FERROBONUS

Vanno **riconfermate le agevolazioni su "Marebonus" e "Ferrobonus"**

Per ciò che concerne il **"Marebonus"** (decreto ministeriale 13 settembre 2017, n. 176), occorre rimodulare la vigente impostazione, affinché il **contributo economico arrivi direttamente alle imprese di autotrasporto** e non – come attualmente stabilito – agli armatori ovvero agli operatori logistici, chiamati a stornarne una parte agli autotrasportatori.

Le vicende che hanno viste coinvolte note compagnie di navigazione non fanno altro che confermare – se mai ce ne fosse bisogno – l'urgente necessità di riscrivere il meccanismo preordinato a sovrintendere il riparto delle agevolazioni. Si tratta, all'atto pratico, di **consentire alle imprese artigiane dell'autotrasporto ed alle PMI** – che costituiscono la stragrande maggioranza delle imprese del settore iscritte in CCIAA – di **poter usufruire degli incentivi e quindi sviluppare in termini effettivi l'intermodale.** Nel rivedere la disciplina che regola questa agevolazione, va **azzerata la soglia per gli imbarchi** (attualmente fissata a 150), **sotto la quale sussiste la facoltà – e non l'obbligo – di ribaltamento del beneficio** da parte dell'armatore, il quale, nella prassi, tende a non riconoscere alcunché alle imprese dell'autotrasporto; questo consentirebbe anche alle PMI di usufruire di questa agevolazione.

VALORI INDICATIVI DEI COSTI DI ESERCIZIO DELL'IMPRESA DI AUTOTRASPORTO – RIPUBBLICAZIONE E COGENZA

I valori dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, sono stati **definiti con Decreto n.206 del 27 Novembre 2020** che ne **prevede, ove necessario, “eventuali aggiornamenti”**.

Riteniamo che in un momento così particolare, dove gli effetti indotti della pandemia producono una forte lievitazione dei costi , compresi quelli di riferimento dell'autotrasporto, sia necessario **provvedere al loro aggiornamento e ripubblicazione**.

Ricordiamo che la misura fu introdotta dall'articolo 1, comma 248 e 250 della Legge 23 Dicembre 2014 , n.190:

Comma 248. All'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) i commi 1, 2 e 3 sono abrogati;
- b) i commi 4, 4-bis, 4-ter, 4-quater, 4-quinquies e 5 sono sostituiti dai seguenti:

«4. Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono **RIMESSI ALL'AUTONOMIA NEGOZIALE DELLE PARTI, TENUTO CONTO DEI PRINCIPI DI ADEGUATEZZA IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E SOCIALE**».

Il combinato disposto dei commi 248 e 250, non impone alle imprese esercenti attività di trasporto per conto terzi di applicare i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio ma **determina l'obbligo di tenere conto del 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**.

I valori indicativi di riferimento **NON HANNO NATURA COGENTE** ma, per gli effetti che potrebbero avere nel garantire **idonei livelli di sicurezza stradale e sociale, dovrebbero essere almeno promossi e fatti rispettare**.

POSSIBILITÀ DI EFFETTUARE LA REVISIONE DEI MEZZI PESANTI PRESSO I PRIVATI – PUBBLICARE IL DECRETO ATTUATIVO

Sulla revisione dei mezzi pesanti ai privati, l'approvazione del Decreto Legge c.d. "Infrastrutture" (D.L. n.121 del 10.09.2021 – G.U.S.G. n.217 del 10.9.2021), ha consentito di sanare la mancata previsione di rimorchi e semirimorchi dall'originario disposto di legge che prevede l'affidamento delle operazioni di revisione dei mezzi pesanti ai privati (ma soltanto per i veicoli a motore).

Di fatto però, per l'effettivo utilizzo di tale sentito disposto, **manca ancora il DECRETO ATTUATIVO.**

A tal proposito vale la pena ricordare l'iter di questa nostra battaglia per la sicurezza degli operatori del trasporto.

L'art. 80 del D.lgs. n. 285/1992, affida al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la facoltà di concedere, ad ***"imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione"***, ovvero a loro Consorzi e/o Cooperative, l'effettuazione delle attività di revisione periodica dei veicoli con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 ton..

La **Legge 30/12/2018, n. 145**, con cui il Parlamento ha varato il Bilancio dello Stato per il 2019, ha peraltro statuito, al **comma 1049**, l'allargamento della possibilità, per il Ministro, di concedere, a dette imprese, Consorzi e/o Cooperative, **la facoltà di adempiere a tali funzioni**, anche per veicoli con massa ***"superiore a 3,5 t., se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)"***.

Come detto, sanata la "svista" dell'esclusione dei rimorchi-semirimorchi, di fatto, al mese di Ottobre 2020, siamo **ancora in attesa del DECRETO ATTUATIVO di tale disposto così come previsto dal comma 1050 della L. n.145/2018.**

Ne chiediamo l'immediata pubblicazione al fine di evitare tempi biblici che insistono in tutta Italia per effettuare la revisione dei veicoli mettendo a repentaglio la sicurezza degli autisti e di tutti gli utenti della strada.

DISPORRE IMMEDIATAMENTE DEL RIMBORSO DELLE ACCISE SENZA DOVER ATTENDERE LA RISPOSTA DELL'UFFICIO O I CANONICI 60 GIORNI DAL SILENZIO ASSENSO

Soprattutto in questo momento di grande difficoltà ove , per altro, anche gli uffici territoriali ADM scontano carenze di organico, sarebbe importante concedere la possibilità di poter **disporre immediatamente del rimborso delle accise senza dover attendere la risposta dell'ufficio o i canonici 60 giorni del silenzio assenso.**

ARCHIVIO NAZIONALE DELLE STRADE

Agli interventi di tipo economico previsti nel DDL 2022 per la manutenzione e la messa in sicurezza delle strade, **occorre aggiungere misure che costringano gli enti proprietari-gestori a definire e completare l'archivio nazionale delle strade** previsto sin dal 1992 dal Codice della strada e dal suo regolamento di attuazione (art. 226 D.L.gs n° 285/92 – art. 401 DPR n° 495/92):

“ Presso il MIT è istituito l'archivio nazionale delle strade che comprende tutte le strade distinte per categorie, come indicato nell'articolo 2. Nell'archivio nazionale, per ogni strada, devono essere indicati i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada che sono tenuti a trasmettere all'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade...”

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

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

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

Da queste considerazioni l'esigenza che il DDL 2022 tenga in considerazione anche questo tema e ne favorisca la sua piena attuazione.

HUB LOGISTICI PER LA DISTRIBUZIONE URBANA

Con riferimento alle apprezzate previsioni di intervento in materia di viabilità ed arredo urbano contenute nel DDL, si segnala una assoluta necessità di favorire la creazione di quegli **spazi e impianti da destinare alla “distribuzione urbana”**.

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

Sicché, **è divenuto centrale il bisogno di poter fare affidamento su *hub* logistici all'avanguardia**.

Sotto tale profilo, **le soluzioni andrebbero rinvenute alle porte delle nostre città**.

La sola idea di **riconvertire strutture pubbliche dismesse ovvero di rigenerare spazi urbani sottoutilizzati** potrebbe designare una concreta ipotesi di lavoro per tutti i livelli di governo, funzionale – tra le altre cose – ad un complessivo ripensamento delle periferie urbane italiane.

Sarebbe utile promuovere interventi in tal senso.

**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" A CUI ANDRANNO INCONTRO LE PMI E, NELLO STESSO TEMPO SI PERSEGUONO FINALITÀ DI DIMINUZIONE DEL NUMERO COMPLESSIVO DI IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO (quasi 100 mila) E CRESCITA DIMENSIONALE DELLE IMPRESE CHE RIMANGONO

LICENZE COMUNITARIE PER VEICOLI CON MASSA TRA 2,5 E 3,5 TONNELLATE**ESENTARE DALLA DIMOSTRAZIONE DELL'IDONEITÀ PROFESSIONALE
I SOGGETTI CON COMPROVATA ESPERIENZA**

In data 22 maggio 2022, per i trasporti internazionali, entrerà in vigore **l'obbligo di conseguire una licenza comunitaria** e conseguentemente il relativo titolo di idoneità professionale, **anche per coloro che svolgono tale attività esclusivamente con mezzi di massa complessiva tra 2,5 e 3,5 tonnellate e, sino al 21.5.202, esentati dal conseguimento della licenza.**

A stabilirlo è il Reg. CE n.1055/2020.

Nonostante ciò, il **Parlamento Europeo**, con **l'articolo 9 del Reg. n.1071/2009**, così come modificato dal punto **"7"** del Reg. CE n.1055/2020, stabilisce che

gli Stati membri possono **esentare dalla dimostrazione i soggetti che possono vantare una comprovata idoneità professionale:**

Articolo 1
Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 è così modificato:

OMISSIS

7) all'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, **gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami** di cui all'articolo 8, paragrafo 1, **le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020»;**

A nostro avviso, pur condividendo il principio che ha portato all'estensione, **è opportuno che il MIMS introduca una norma che faccia salve le imprese con una consolidata e comprovata esperienza professionale** per diversi e validi motivi, tra cui:

- Perché trattasi di soggetti che hanno acquisito una comprovata professionalità "sul campo"
- Far frequentare un corso obbligatorio di 150 ore a soggetti che magari ne hanno già frequentato uno da 74 sarebbe estremamente penalizzante a cui si aggiungerebbe la beffa se gli altri Stati introducano questa esenzione
- Questo ulteriore appesantimento nello svolgimento dell'attività, potrebbe indurre molte imprese a cessare l'attività, contribuendo ulteriormente alla carenza dell'offerta di servizi di trasporto

Dai dati forniti dal CED, le imprese che svolgono l'attività con mezzi tra 2,5 e 3,5 tonnellate, **complessivamente sono 12.700.**

Di queste circa il **30% (3.800)** sono già in possesso di licenza comunitaria.

Circa 9.000 sono quelle coinvolte nelle novità che entreranno in vigore il 22 Maggio 2022.

Si ricorda infine che **anche in precedenza la CE ha previsto la possibilità di rilasciare attestati di capacità professionale in esenzione dal corso e dall'esame.**

Trattasi dell'art.9 del Reg.CE 1071/2009: *“Gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa di trasporti di merci su strada o un'impresa di trasporti di persone su strada in uno o più Stati membri nei dieci anni precedenti il 4 dicembre 2009”.*

In quella circostanza, **lo Stato Italiano adottò l'art. 11, comma 6 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con legge 4 aprile 2012, n. 35**

Si desidera quindi **richiedere che il Ministero predisponga tempestivamente un provvedimento, sulla falsa riga di quanto fatto nel 2012, al fine di permettere alle aziende interessate di poter richiedere per tempo l'attestato di capacità professionale internazionale in esenzione di corso ed esame** e la licenza comunitaria nonché le copie conformi previste per proseguire l'attività anche oltre il 21 maggio 2022.

