

# AUTOSTRASPORTO NOVEMBRE 2024

speciale



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

Imola

## TACHIGRAFO DIGITALE

Si ricordano, nell'approssimarsi delle scadenze, i principali obblighi introdotti dalla normativa europea in merito al sistema tachigrafo digitale (Regolamento U.E 165/2014, come modificato dal Regolamento UE 1054/2020).

In particolare, chi opera nel trasporto internazionale e dispone di veicoli muniti di tachigrafo di prima generazione dovrà sostituire l'impianto con quello di nuova generazione. Le scadenze previste per l'adeguamento sono le seguenti:

31 dicembre 2024, termine entro il quale tutti i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate, dotati di tachigrafo analogico o digitale di prima generazione (fino al 15 giugno 2019) e utilizzati nei trasporti internazionali, dovranno essere muniti dell'ultima generazione del tachigrafo: tachigrafo intelligente G2V2;

19 agosto 2025, tutti i veicoli di peso superiore alle 3,5 tonnellate equipaggiati con tachigrafo intelligente di prima generazione (quindi dal 15 giugno 2019) dovranno essere dotati di tachigrafo di seconda generazione G2V2. Tale obbligo vale - anche in questo caso - solo per chi opera nel traffico transfrontaliero;

1 luglio 2026, anche i veicoli commerciali con peso massimo tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate che effettuano trasporti internazionali dovranno essere equipaggiati con tachigrafo intelligente di seconda generazione G2V2.

Agli obblighi di sostituzione del tachigrafo si aggiunge una disposizione generale che riguarda, invece, tutti gli operatori che guidano mezzi assoggettati all'uso del tachigrafo (sia analogico che digitale di ogni generazione): l'obbligo a partire dal 31 dicembre 2024 di dimostrare l'attività svolta nei 56 giorni precedenti (oggi sono 28 giorni) nell'ambito dei controlli su strada (Art. 36 Regolamento U.E 165/2014, come modificato dall'art. 2 del Regolamento UE 1054/2020).

Al riguardo va precisato che solo le carte tachigrafiche omologate a luglio 2023 (sulla base delle disposizioni normative che ne hanno disposto l'adeguamento tale omologazione è identificabile sulla carta stessa codice E 3 1004) hanno memoria sufficiente per la registrazione di 56 giorni di attività; quindi gli utenti che dispongono di versioni precedenti potranno assolvere all'obbligo normativo dotandosi di stampe dei tempi di guida dei 28 giorni precedenti (rispetto a quelli già memorizzati sulla carta) o in alternativa dotandosi di una carta di nuova generazione.

Si precisa che non essendoci una specifica previsione normativa che impone la sostituzione, spetta unicamente all'utente decidere se continuare ad utilizzare la carta di cui dispone ancora pienamente valida, fornendo le prove di guida alle Autorità preposte ai controlli con le modalità alternative previste.

## QUOTA ALBO 2025

Il Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori ha stabilito di MANTENERE INVARIATI (rispetto all'anno 2024) GLI IMPORTI relativi al pagamento del diritto annuale dovuto dalle imprese per l'anno 2025. Pagamenti dal 5 novembre. TERMINE DI PAGAMENTO: Entro il 31 Dicembre 2024.

APPLICATIVO "PAGAMENTO QUOTE ALBO": Il versamento del contributo va effettuato attraverso la piattaforma PagoPA con le modalità alternative di pagamento riportate sotto ed attivabili nell'apposita sezione "pagamento quote" presente sul sito [www.alboautotrasporto.it](http://www.alboautotrasporto.it) MODALITÀ DI PAGAMENTO: La quota 2025 e le quote relative agli anni precedenti eventualmente non pagate, si possono pagare TRAMITE DUE MODALITÀ alternative previa registrazione ed accesso al portale: 1. PAGAMENTO ONLINE, effettuato in modo integrato nell'applicazione dei pagamenti. 2. PAGAMENTO TRAMITE UFFICIO POSTALE PREVIA CREAZIONE DELLA POSIZIONE DEBITORIA. L'utente stampa il pdf dell'avviso di pagamento e procede a pagare tramite L'UFFICIO POSTALE, l'importo dovuto per l'anno 2025 generato automaticamente dal sistema.

DETERMINAZIONE DELLA QUOTA ALBO DOVUTA PER L'ANNO 2025	
(Importi invariati rispetto a quanto stabilito per il 2024)	
NUMERO VEICOLI	IMPORTO
Quota fissa di iscrizione da versare da parte di tutte le imprese iscritte all'Albo	€ 30,00
<b>Alla quota fissa dovuta per ogni impresa, va sommata la seguente PARTE AGGIUNTIVA determinata in funzione al PARCO VEICOLARE posseduto, qualsiasi sia la massa dei veicoli di cui si dispone:</b>	
Da 2 a 5	€ 5,16
Da 6 a 10	€ 10,33
Da 11 a 50	€ 25,82
Da 51 a 100	€ 103,29
Da 101 a 200	€ 258,23
Oltre i 200	€ 516,46
<b>Ulteriore quota dovuta in relazione alla CAPACITÀ DI CARICO dei veicoli in dotazione (per i mezzi superiori a 6 tonnellate di massa complessiva) che si somma ai precedenti importi:</b>	
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva tra 6,001 ed 11,5 Ton, nonché per ogni veicolo trattore con peso rimorchiabile da 6,001 a 11,5 Ton	€ 5,16
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva tra 11,501 e 26 Ton, nonché per ogni veicolo trattore con peso rimorchiabile da 11,501 e 26 Ton	€ 7,75
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva superiore a 26 Ton, nonché per ogni veicolo trattore con peso rimorchiabile oltre a 26 Ton	€ 10,33
La prova dell'avvenuto pagamento della quota relativa all'anno 2025 deve essere conservata dalle imprese, anche al fine di consentire i controlli esperibili da parte del Comitato Centrale e/o delle competenti strutture periferiche.	

# AUTOSTRASPORTO NOVEMBRE 2024

speciale



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

Imola

## DDL BILANCIO, OSSERVAZIONI E PROPOSTE AUTOTRASPORTO

CNA Fita, ritiene che, anche in momenti di grande difficoltà come quelli che si stanno attraversando la legge di bilancio possa e debba contribuire alla riduzione dei costi di gestione, a garantire maggiore sicurezza e a migliorare le disposizioni normative che regolano l'autotrasporto. Dal punto di vista dei costi di gestione, anche nel 2024 le imprese di autotrasporto hanno registrato pesanti incrementi dei costi ordinari e l'introduzione di nuove ed inique gabelle. Dalla comparazione dei valori indicativi dei costi di esercizio pubblicati dal MIT a gennaio e giugno 2024, emerge che in soli sei mesi i costi di esercizio di un mezzo pesante sono aumentati da un minimo di duemila euro ad un massimo di quasi quattromila euro l'anno.

In controtendenza, il prezzo del carburante ha registrato un lieve abbassamento, attestandosi, al 23 settembre 2024, a 1,62 euro al litro (1,507 la media europea), ma rimane comunque superiore di 0,024 euro rispetto a due anni fa, con un conseguente maggior costo di circa 800 euro a veicolo l'anno e siamo sempre al quarto posto per i Paesi con il più alto costo del gasolio. Dal 1° Gennaio 2025, le imprese che effettuano trasporti internazionali, dovranno sostituire i vecchi tachigrafi con un tachigrafo intelligente di ultima generazione. Si stima che i veicoli interessati, destinati al trasporto di merce per conto di terzi con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, siano complessivamente 214 mila per ulteriori oneri a carico delle imprese di oltre 278 milioni di euro.

Infine, l'introduzione della circolazione alternata e/o di chiusure e deviazioni nelle principali arterie di scorrimento dei mezzi pesanti, si veda Gran Sasso, Frejus, Brennero, Monte Bianco, e altre numerose situazioni sparse in tutto il Paese, rappresenta oramai una triste e diffusa consuetudine che passa per normalità. In realtà nasconde una incuria decennale nelle operazioni di manutenzione che, oltre che in termini di sicurezza, pesa sulle spalle degli autotrasportatori per circa 90 euro l'ora; decine di milioni di euro di maggiori costi che il settore deve complessivamente sostenere nelle province interessate e un danno per l'economia in generale.

Infine, è fondamentale prestare attenzione al rinnovo contrattuale in corso, che potrebbe influenzare ulteriormente e pesantemente i costi e la sostenibilità economica del settore.

Il settore dell'autotrasporto sta affrontando sfide significative che richiedono attenzione urgente e misure concrete da parte delle istituzioni. La salute economica di questo settore è cruciale per l'intero sistema economico del Paese, ed è indispensabile che la legge di bilancio per l'anno 2025, confermi le misure a favore della categoria ed introduca e promuova strategie idonee per mantenere la sua vitalità.

Ecco di seguito alcune proposte di intervento da inserire nella stesura del DDL Bilancio 2025.

### CARO CARBURANTE

È vitale che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del settore; Portare al 5% l'aliquota IVA applicata al gasolio per autotrazione; Consentire la compensazione del rimborso dell'accisa (agevolazione attualmente prevista per le imprese di autotrasporto con veicoli di classe ambientale euro V e superiori e di massa complessiva pari o superiore a 7,5 Ton) dal giorno successivo alla presentazione della domanda; Intervenire per ricomprendere nella misura anche i veicoli di peso a pieno carico massimo ammissibile pari o superiori a 3,5 tonnellate; Intensificare e migliorare una dura e concreta campagna di lotta alle speculazioni in tema di carburanti e di altri prodotti necessari per la corretta funzionalità dei mezzi (additivi carburante, pneumatici, costo acquisto veicoli, manutenzioni, ecc.)

### COSTO DEL LAVORO

Incremento degli attuali valori di "INDENNITÀ DI TRASFERTA" riconosciuti esenti. Una sollecitazione venuta da più parti e da più imprenditori dell'autotrasporto che da tale incremento intravedono le seguenti opportunità: Riduzione costo del lavoro per imprese e recupero competitività industriale; aumento degli stipendi netti e migliore Appel per la professione di autista.

### FONDO AUTOTRASPORTO

È più che mai necessaria anche per l'anno 2025 la riconferma dei 240 milioni di euro destinati al fondo autotrasporto.

### TEMPI DI ATTESA DETERMINATI DALL'INEFFICIENZA NELLA MANUTENZIONE STRADALE

Per affrontare le diffuse problematiche determinate da una carente manutenzione programmata della viabilità, è fondamentale che il Governo e le autorità competenti garantiscono ed investano in un'efficace pianificazione della manutenzione e miglioramento delle infrastrutture. In concomitanza di chiusure, deviazioni, circolazione alternata, che aumentino i tempi di percorrenza, occorre introdurre una norma che preveda la sospensione del pedaggio autostradale o che comunque venga introdotto un meccanismo di automatico riconoscimento di un'agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità.

### TEMPI MORTI DETERMINATI DALL'INEFFICIENZA DEGLI UMC

Tra le ulteriori concuse che condizionano negativamente la produttività delle imprese di autotrasporto vi sono le inefficienze ed inefficacia della macchina amministrativa pubblica.

Nei rapporti con gli Uffici periferici delle Motorizzazioni Civili (UMC) emerge, in primo luogo, una grave carenza di organico che determina cospicui tempi di attesa per la lavorazione delle pratiche.

Lunghi tempi di attesa che da troppo tempo caratterizzano non soltanto le operazioni di revisione ma anche adempimenti che attengono-influiscono direttamente sull'operatività delle imprese di autotrasporto: nuove iscrizioni, reimmatricolazione mezzi e rilascio carte di circolazione, riconoscimento idoneità finanziaria, trasferimenti di sede, variazione gestore, informazioni generali, rinnovo ATP, etc..

Rimarchiamo pertanto l'urgenza di un intervento di normalizzazione con l'inserimento del personale necessario debitamente formato.

### INCENTIVI PER LA SOSTITUZIONE DEL PARCO VEICOLARE

La vetustà del parco veicolare italiano è testimoniata dai dati forniti dall'ACI: oltre il 63% del totale del parco veicolare commerciale italiano (c/t e c/p), è costituito da mezzi di classe ambientale euro quattro ed inferiore. Poco più del 36% erano i veicoli euro cinque e sei. Le risorse stanziate 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; i tempi di effettiva elargizione dei contributi sono troppo lunghi

Occorre pertanto che i futuri interventi siano costruiti superando le criticità del passato e con una maggiore apertura della politica all'ascolto ed alla concertazione.