



**Camera dei deputati
VI Commissione Finanze**

Conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (AC 3106)

**Memoria CNA e Confartigianato
30 settembre 2026**

Sommario

1. Autotrasporto	3
1.1. Il contesto economico-finanziario del c.d. “caro prezzi”	3
1.2. Le misure governative per il contenimento del prezzo del carburante	4
1.3. Le proposte di intervento prospettate dall'autotrasporto	6
2. Le misure di sostegno per il trasporto persone (taxi ed NCC).....	7
3. Credito d'imposta per le piccole imprese non energivore	9
4. Ulteriori proposte	10

1. Autotrasporto

1.1. Il contesto economico-finanziario del c.d. “caro prezzi”

Dopo un 2025 caratterizzato da quotazioni relativamente contenute, si è assistito a un’impennata del costo del gasolio alla pompa per il riacutizzarsi di tensioni geopolitiche, con un impatto economico devastante sul settore del trasporto di merci per conto di terzi, dal momento che per tale comparto l’incidenza del carburante raggiunge anche il 40% dei costi totali di esercizio. Questo significa che, ad esempio, prendendo a riferimento l’esercizio standard di un veicolo industriale da 44 tonnellate con una percorrenza media annua di 100.000 km e un consumo stimato di 33.000 litri/anno (pari a circa 2.750 litri/mese), le imprese di autotrasporto hanno registrato:

- a) un rincaro medio (marzo-giugno 2026 su 2025) pari a 0,37 €/litro;
- b) un costo incrementale annuo pari a 12.210 €/anno per veicolo pesante.

La gravità dei rincari non penalizza unicamente l’autotrasporto, ma rischia di compromettere la tenuta dell’intero apparato industriale e manifatturiero nazionale (dalla siderurgia alla chimica, fino al comparto agroalimentare), contribuendo alla perdita di opportunità di trasporto.

Purtroppo, l’impennata del prezzo del carburante non si è fermata al primo semestre 2026, ma sta procedendo a ritmi serrati. Al 24 settembre 2026, l’Osservatorio europeo sui prezzi dell’energia registrava per l’Italia un prezzo alla pompa, comprese tasse e imposte, pari a euro 2,28143. In realtà, stando ai nostri rilevamenti, al 28 settembre 2026, la maggior parte dei prezzi dei distributori italiani si sono attestati anche a 2,40 euro/litro. Nel mese di settembre 2025 il prezzo medio alla pompa registrato dal MASE ammontava ad euro 1,63531 /litro, vale a dire 0,76469 euro in meno rispetto al 2026. Il che significa che per un mezzo pesante i costi di gestione per la sola voce carburante sono aumentati di 25.234 euro/anno.

Ciò detto occorre in primo luogo osservare che la recente iniziativa di Eni, e di altre compagnie, che hanno deciso di mettere un tetto al prezzo di gasolio e benzina, seppur apprezzabile perché tende a contenere e spingere verso il basso il prezzo praticato da tutti i distributori di carburante, non rappresenta la soluzione ideale e lascia aperte diverse criticità:

- a) non riguarda i rifornimenti extrarete, posto che buona parte delle imprese di autotrasporto, se non altro quelle più strutturate, utilizzano cisterne e depositi aziendali per i quali il prezzo praticato rimane quello di mercato;
- b) chi utilizza carte carburante con canalizzazione presso distributori diversi da Eni o altre compagnie che hanno aderito al meccanismo di contenimento del prezzo rimane soggetto al corrente prezzo di mercato;
- c) le imprese sono comunque soggette ai prezzi locali là dove non sono presenti stazioni delle compagnie che, volontariamente, scelgono di mettere un tetto al prezzo dei carburanti;

- d) il tetto di 2,19 euro/litro per l'acquisto di gasolio rappresenta comunque una cifra eccezionalmente elevata rispetto a euro 1,63531/litro di settembre 2025.

In definitiva, nonostante la calmierazione praticata da alcune compagnie petrolifere, su un veicolo pesante con una percorrenza media annua di 100.000 km e consumi medi di 3 km/litro (circa 33.000 litri/anno), l'impatto economico diretto di questo rincaro equivarrà comunque a un maggior costo operativo di circa 18.300 euro all'anno per singolo mezzo.

Per tornare al ragionamento generale di inquadramento del c.d. fenomeno del "caro prezzi", vale la pena osservare come l'esplosione delle quotazioni del prezzo del carburante risenta della combinazione di almeno quattro fattori:

1. la spinta della materia prima e del margine industriale: le tensioni geopolitiche internazionali e le strozzature nella capacità di raffinazione hanno fatto impennare i listini *platts* del gasolio;
2. le speculazioni (manovre finanziarie sui mercati energetici a termine e logiche d'intermediazione commerciale che operano con una marcata asimmetria): non solo anticipano e amplificano i rialzi dei listini nella fase di ascesa, ma ritardano e frenano sistematicamente la discesa dei prezzi alla pompa quando le quotazioni della materia prima calano;
3. l'effetto moltiplicatore dell'IVA (22%): poiché tale imposta viene applicata sia sul prezzo industriale sia sull'accisa fissa, ogni aumento della materia prima genera un ulteriore gettito fiscale passivo, appesantendo proporzionalmente il prezzo finale alla pompa;
4. l'incidenza sui costi aziendali: nei servizi di autotrasporto conto terzi, la voce "carburante" è passata da un'incidenza tradizionale del 28-30% a superare la soglia del 38-40% dei costi totali di gestione del veicolo.

1.2. Le misure governative per il contenimento del prezzo del carburante

A fronte di una variazione (al rialzo) così marcata dei prezzi, il quadro degli interventi pubblici approntati dal decisore pubblico si è sostanzialmente articolato sul taglio delle accise e sul credito di imposta per una parte di autotrasportatori che effettuano il servizio di trasporto con mezzi superiori a 75 quintali di massa complessiva e di classe ambientale euro 5 o superiore. In particolare, a partire dall'emanazione del decreto-legge n. 33/2026, il Governo ha stanziato risorse sino ad ora pari a oltre 400 milioni di euro da utilizzare sotto forma di credito di imposta. Tralasciando il riferimento ai maggiori prezzi sostenuti nei mesi di settembre e ottobre (su cui si è intervenuti con il decreto-legge in esame), com'è noto, tale contributo risulta parametrato ai maggiori costi di carburante sostenuti nel periodo marzo-agosto 2026 rispetto al prezzo medio di febbraio 2026 rilevato dal MASE. Ebbene, le risorse dovrebbero teoricamente ripristinare il vantaggio competitivo strutturale dell'autotrasporto

pesante, svuotato d'efficacia dai tagli generalizzati delle accise applicati alla pompa per tutta l'utenza stradale. L'importo da riconoscere a ciascuna impresa trasportistica va quindi commisurato al taglio delle accise subito e al periodo in cui si è protratto, vale a dire, allo stato attuale, 147 giorni complessivi (e non 180 come i giorni di riferimento per il credito di imposta), articolandosi in diversi provvedimenti che hanno ridotto l'aliquota di base, erodendo in misura equivalente il rimborso trimestrale (pari a circa 21,4 centesimi/litro) spettante ai veicoli Euro 5 e superiori con massa complessiva uguale o maggiore a 7,5 t.

Dall'analisi della struttura dell'autotrasporto merci per conto di terzi (dati al 31 dicembre 2024) emergono importanti elementi di valutazione sull'effettivo impatto delle misure di contenimento dei costi energetici:

- *in primis* l'esclusione della fascia dei mezzi leggeri (< 7,5 t): le imprese con veicoli di massa massima complessiva inferiore ai 75 quintali sono 181.217 (pari al 35,54% delle 509.919 imprese totali del settore). Tali aziende, pur utilizzando mezzi a ridotto impatto ambientale (classe Euro 5 o superiore), rimangono escluse dalle agevolazioni del credito d'imposta previsto dal decreto-legge del marzo scorso;
- dopodiché, vale osservare la consistenza del parco veicolare pesante (> 7,5 t): la platea dei veicoli in conto terzi con massa complessiva superiore a 75 quintali e classe ambientale Euro 5 o superiore ammonta a 248.924 unità.

Alla luce della richiamata ripartizione strutturale:

1. osserviamo che il taglio generalizzato delle accise rappresenta una misura di sostegno essenziale soprattutto per le imprese con mezzi inferiori ai 75 quintali, costituendo di fatto l'unico strumento di calmierazione da cui possono trarre ristoro;
2. per il parco veicolare pesante (massa superiore a 7,5 t) il taglio delle accise viene considerato una "perdita di vantaggio competitivo";
3. la persistente instabilità dei mercati energetici e i continui rincari del carburante finiscono per riassorbire rapidamente il risparmio fiscale ottenuto, rendendo il beneficio reale della misura quasi impercettibile nella gestione operativa quotidiana di tutte le imprese del comparto.

In questo scenario, l'atto Camera n. 3106 (c.d. **Decreto Sostegno economico**), pur introducendo la proroga di alcune misure tese a contenere l'impatto dei rincari del carburante, lascia aperte rilevanti criticità strutturali che mettono a rischio la tenuta economica e la sopravvivenza stessa delle imprese di autotrasporto.

A nostro giudizio, le **criticità insolute** appaiono le seguenti:

1. **la penalizzazione dei mezzi leggeri:** l'impostazione attuale continua a escludere dal credito d'imposta oltre 181.000 imprese (pari al 35,54% del totale) che impiegano veicoli sotto le 7,5

tonnellate. Pur operando con mezzi a basso impatto ambientale (Euro 5 ed Euro 6), queste realtà restano prive di ristori dedicati, potendo contare unicamente sul taglio generalizzato delle accise;

2. **l'erosione immediata dei benefici:** la persistente volatilità dei listini prezzi tende ad annullare rapidamente l'effetto di calmieramento temporaneo delle accise, rendendo l'intervento pubblico quasi impercettibile nei conti economici aziendali;
3. **l'inefficacia delle misure di contrasto alle dinamiche speculative:** nonostante gli sforzi profusi dal Governo, appaiono ancora inefficaci gli strumenti sanzionatori o di controllo volti a disinnescare l'asimmetria dei prezzi alla pompa, che vede i listini salire tempestivamente durante le crisi e scendere con estrema lentezza quando le quotazioni della materia prima calano;
4. **l'insostenibilità dei costi di gestione:** con l'incidenza della voce carburante giunta a superare il 38-40% dei costi totali di esercizio, le imprese non sono più in grado di assorbire ulteriori fluttuazioni senza scaricarle sulla catena di distribuzione o rischiare il fuori mercato;
5. **la previsione del credito di imposta per i mesi di settembre e ottobre 2026:** le risorse andranno perse senza una proroga del periodo in cui si può effettuare la compensazione.

1.3. Le proposte di intervento prospettate dall'autotrasporto

Al fine di rendere il provvedimento realmente efficace e perequativo, riteniamo indispensabili i seguenti interventi di modifica del vigente quadro normativo:

- a) **introdurre misure che diano liquidità alla fascia di mezzi con massa complessiva inferiore alla 7,5 t**, vale a dire a quelle imprese che utilizzano veicoli di massa massima complessiva compresa tra le 3,5 e le 7,5 tonnellate, purché di classe ambientale Euro 5 o superiore;
- b) **sterilizzare l'extra-gettito IVA**, introducendo un meccanismo automatico di riduzione dell'aliquota IVA o delle accise quando il prezzo medio del carburante supera determinate soglie critiche, destinando l'extra-gettito IVA generato dall'aumento della materia prima al fondo di sostegno per il trasporto merci;
- c) **rendere precettivo il *fuel surcharge***, rafforzando il quadro sanzionatorio onde garantire l'applicazione obbligatoria dell'adeguamento automatico dei corrispettivi di trasporto di cui all'art. 83-bis, co. 5, del d.l. n. 112/2008, tutelando i vettori dall'impossibilità di ribaltare i maggiori costi sul committente. Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sarebbe in questo senso chiamato a offrire una interpretazione autentica della norma e introdurre sul suo

portale un meccanismo di calcolo *super partes* che garantisca l'equo riversamento dei costi del carburante sul committente;

- d) **contrastare le speculazioni lungo la filiera trasportistica**, potenziando le attività di controllo della Commissione di allerta rapida per la sorveglianza dei prezzi (Garante per la sorveglianza dei prezzi) e dell'Antitrust, per verificare e sanzionare eventuali comportamenti speculativi sia nella fase di raffinazione sia in quella di distribuzione finale;
- e) **aggiornare secondo costanza i valori indicativi di riferimento**, inserendo, in ogni sezione, una colonna che indichi l'incidenza media del costo del carburante. Tra le voci di costo richiamate, occorre altresì inserire quella relativa ai noli marittimi, dal momento che costituisce una ingente voce di costo patita dalle imprese insulari e da quelle che hanno rapporti di lavoro con le principali isole del nostro Paese;
- f) **definire, mediante il contributo delle Prefetture, un piano straordinario di presidio e monitoraggio delle aree di sosta e dei parcheggi autostradali**, per porre un freno ai continui furti di gasolio praticati direttamente ai serbatoi dei mezzi in sosta;
- g) **favorire una iniziativa politico-governativa in sede europea**, affinché si richiedano delle deroghe temporanee sui tetti minimi di tassazione e per l'abbassamento della soglia minima del gasolio commerciale.

2. Le misure di sostegno per il trasporto persone (taxi ed NCC)

Come già accennato, le difficoltà negli approvvigionamenti di petrolio e nella disponibilità di prodotti raffinati dovuti al perdurare della crisi del Golfo Persico stanno producendo delle pesantissime ricadute sul quadro economico internazionale. Con riferimento all'Italia, poi, la situazione appare ancora più critica, se si considera la scarsa autonomia energetica di cui dispone il Paese. Tra i settori più impattati – neanche a dirlo – v'è quello trasportistico, il quale dipende per il 95% dai derivati del petrolio. Sotto tale profilo, il taglio delle accise reiterato a più riprese dal Governo e poi circoscritto al gasolio, sebbene necessario e opportuno, ha solo in parte temperato l'impennata del prezzo alla pompa dei carburanti (gasolio e benzina), che difatti continua a salire. Peraltro, anche nello stesso ambito del trasporto, alcune categorie produttive – a partire dagli oltre **23mila titolari di licenze taxi** e dai circa **15mila titolari di autorizzazioni NCC** – sono rimaste escluse dal beneficio del credito d'imposta, eccezionalmente previsto per combattere “il caro carburante”.

In veste di rappresentanti di artigiani, piccole imprese e lavoratori autonomi non possiamo che auspicare una svolta. Del resto, la stagione dei tagli generalizzati parrebbe avviata a conclusione. È tempo di guardare all'uso che viene fatto del carburante consumato, con misure selettive dedicate ai

soggetti economici più esposti. Il nuovo obiettivo pubblico ora apprezzabilmente perseguito dal Governo sembrerebbe quello di voler supportare, oltre alle fasce di reddito più basse, le imprese maggiormente incise dagli aumenti, per le quali, cioè, il carburante costituisce un *input* essenziale. Tra quest'ultime, è fondamentale che vengano ricompresi e tutelati gli autoservizi taxi ed NCC, ovverosia quelle attività della mobilità pubblica non di linea per le quali il carburante costituisce la principale voce di costo aziendale.

Per quanto riguarda il comparto **taxi**, andrebbe apprestato un *set* di interventi di politica economica, allo scopo di attenuare l'erosione della redditività estraibile dall'effettuazione di servizi a tariffa pubblica predeterminata. Più precisamente:

- a) a parziale recupero della mancata copertura dei mesi precedenti interessati dal costante apprezzamento del costo dei carburanti, confidiamo nel fatto che ai vettori taxi venga riconosciuto un **contributo *una tantum***, di modo da fronteggiare più efficacemente una emergenza che stenta a rientrare nei ranghi della "normalità";
- b) dopodiché, parrebbe utile rivedere l'attuale normativa concernente i criteri di calcolo del credito d'imposta "ordinario" assegnato agli operatori del servizio di piazza, superando la logica del computo forfettario del quantitativo giornaliero di carburante e parametrato alla densità demografica del comune di rilascio della licenza, nonché ai giorni di servizio prestato (art. 3, co. 1 del d.m. 29 marzo 1994). Per renderne più equa l'applicazione, l'agevolazione andrebbe infatti definita **in proporzione ai litri di carburante effettivamente acquistati** per l'esercizio dell'attività e risultanti dalla documentazione fiscale;
- c) poi ancora, varrebbe la pena integrare l'attuale previsione della legge quadro del trasporto non di linea, secondo la quale è l'autorità comunale a stabilire a mezzo dei rispettivi regolamenti i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio taxi (art. 5, co. 1, lett. c), l. n. 21/1992). Andrebbe, infatti, aggiunto che i predetti criteri debbano **tenere altresì conto delle situazioni di straordinario incremento del costo del carburante**, ai fini della previsione di un supplemento tariffario temporaneo ma automatico, inteso a compensare le variazioni di prezzo superiori ad una certa soglia di tollerabilità (il c.d. *fuel surcharge* tariffario);
- d) bisognerebbe, infine, **incentivare il rinnovo del parco veicolare circolante mediante il rinnovo di un contributo speciale per la rottamazione (il c.d. *ecobonus*)**, specie allo scopo di favorire l'acquisto di mezzi ad alimentazione elettrica o motorizzazione ibrida. Oltre ad abbattere le emissioni di gas climalteranti (CO₂), l'effetto aggregato risiederebbe nel sostenere il progressivo affrancamento del Paese dai combustibili di origine fossile, in una chiave strategica di supporto alla ormai ineludibile differenziazione delle fonti di approvvigionamento energetico.

Volgendo lo sguardo al **noleggio con conducente**, andrebbe invece apprestato un duplice intervento. Più dettagliatamente:

- a) a parziale recupero della mancata copertura dei mesi precedenti interessati dal costante apprezzamento del costo dei carburanti, riteniamo fondamentale che ai vettori NCC venga riconosciuto un **sussidio specifico**, di modo da rimediare ad una condizione di oggettiva disparità di trattamento rispetto alla decisione di incentivare, in concreto, un solo comparto trasportistico. Sul punto, è bene evidenziare che, in non poche circostanze, le imprese del noleggio stanno operando sulla base di importi pattuiti anteriormente alla crisi del Golfo Persico, riflettendo un prezzo del carburante non più in linea con una oscillazione fisiologica del medesimo. Sicché, tali contratti, dovendosi proiettare alla fase esecutiva per la loro integrale durata, non supererebbero più un normale *test* di congruità e adeguatezza. Di qui, in definitiva, l'importanza di un credito d'imposta *ad hoc*, per ristorare, almeno in parte, le imprese NCC della mancata revisione dei prezzi;
- b) dopodiché, al pari di quanto già detto per il comparto taxi, bisognerebbe **agevolare il rinnovo del parco veicolare afferente al noleggio mediante la previsione di un contributo speciale alla rottamazione**. Favorendo l'acquisto di mezzi ad alimentazione elettrica o ibrida, o comunque con motorizzazioni a basse emissioni di gas climalteranti (CO₂), verrebbe assicurato con l'*ecobonus* un non secondario investimento privato verso le nuove forme di energia. L'effetto aggregato, neanche a dirlo, risiederebbe nel sostenere il progressivo affrancamento del Paese dai combustibili di origine fossile, in una chiave strategica di supporto alla ormai ineludibile differenziazione delle fonti di approvvigionamento energetico.
- c) Si propone di valutare per i vettori NCC l'introduzione del meccanismo di adeguamento automatico della componente carburante (*fuel surcharge*) nei **contratti scritti di durata medio-lunga**, secondo una logica analoga a quella già utilizzata nell'autotrasporto merci. Ciò consentirebbe di evitare che incrementi improvvisi e particolarmente rilevanti del carburante alterino l'equilibrio economico dei contratti già sottoscritti.

3. Credito d'imposta per le piccole imprese non energivore

Le Confederazioni artigiane propongono l'introduzione di una misura temporanea e selettiva di sostegno specificamente rivolta alle piccole imprese non energivore, con l'obiettivo di attenuare gli effetti della nuova fase di incremento dei prezzi dell'energia elettrica sui costi di produzione e sulla competitività. La platea dei beneficiari andrebbe individuata facendo riferimento alla definizione europea di piccola impresa e circoscrivendo l'intervento alle imprese che non rientrano tra quelle a

forte consumo di energia elettrica iscritte nell'apposito elenco tenuto dalla Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA). Si individua in questo modo con chiarezza il segmento produttivo cui è destinato l'intervento: le piccole imprese che, pur subendo direttamente gli effetti dell'incremento dei prezzi dell'energia, non accedono al sistema di agevolazioni riconosciuto alle imprese energivore.

La misura andrebbe inoltre costruita secondo un criterio selettivo, prevedendo l'accesso al beneficio esclusivamente per le imprese che abbiano registrato nel terzo trimestre 2026 un incremento di almeno il 30 per cento della spesa per la componente energia elettrica rispetto al corrispondente trimestre del 2025. Il sostegno verrebbe così concentrato sulle imprese per le quali l'aumento dei costi energetici assume una dimensione particolarmente significativa. Per le imprese che soddisfano tale condizione andrebbe previsto un credito d'imposta pari al 20 per cento della spesa sostenuta per la componente energia elettrica nel terzo trimestre 2026.

La misura del credito d'imposta è da fissare al 20 per cento della spesa sostenuta per la componente energia nel terzo trimestre 2026, una misura ritenuta congrua per attenuare l'impatto dell'incremento dei prezzi dell'energia sulle piccole imprese non energivore e contribuire a ricondurre il costo effettivamente sostenuto dalle stesse verso livelli più prossimi a quelli registrati nel primo semestre del 2026. La percentuale proposta consentirebbe, al contempo, di assicurare un sostegno significativo alle imprese maggiormente esposte all'aumento dei costi energetici, mantenendo il carattere selettivo e temporaneo dell'intervento. La limitazione dell'intervento al terzo trimestre 2026 consentirebbe, infine, di introdurre una misura immediata e circoscritta nel tempo, i cui effetti potranno essere valutati anche in relazione all'evoluzione dei prezzi energetici nei trimestri successivi. Sulla base delle stime da noi effettuate, l'intervento avrebbe un valore complessivo di circa 750 milioni di euro per il 2026.

4. Ulteriori proposte

Com'è noto, l'esecuzione "ben fatta" delle operazioni di revisione dei veicoli a motore da parte delle officine autorizzate restituisce alla collettività un indubbio valore aggiunto, rispondendo al pubblico interesse della salvaguardia della sicurezza pubblica nella circolazione stradale, oltreché all'interesse della integrità e salubrità dell'ambiente, in quanto attività tecnico-professionale intesa a limitare l'inquinamento atmosferico e acustico.

Ebbene, in questa difficilissima fase di forte instabilità dello scenario geo-politico globale da cui il perdurante innalzamento dei prezzi dei prodotti energetici, il mancato aggiornamento da oltre un lustro delle tariffe amministrate attinenti alle operazioni di revisione periodica sui veicoli a motore

cosiddetti “leggeri” eseguite dalle imprese di cui all’art. 80, co. 8, del d.lgs. n. 285/1992 (Codice della strada), inizia a costituire, per i centri di controllo privati autorizzati, oltreché un profilo di forte iniquità economico-finanziaria, un fattore di grave incertezza programmatica tale da inficiare la continuità dell’agire imprenditoriale.

In questo quadro, la novella recata dall’art. 1, co. 705, della l. n. 178/2020 (Legge di bilancio per il 2021), atta ad aumentare la tariffa di un importo pari a 9,95 euro, per quanto valida nel merito, ha esibito alcune non sottovalutabili criticità: a) in primo luogo, lungi dal perfezionare un puntuale meccanismo di rivalutazione, ha sancito una maggiorazione *una tantum* dell’ammontare della tariffa; b) in secondo luogo, ha lasciato impregiudicato il mancato adeguamento per il periodo pregresso; c) in terzo luogo, l’aumento tariffario del 2021 è stato gradualmente assorbito dalla pressione inflazionistica che, negli ultimi 5 anni, ha registrato una generalizzata impennata dei prezzi pari a circa il 20 per cento, cui sommare gli incrementi del costo dell’energia che dal 2021 al 2025 è cresciuto in misura superiore al 50 per cento.

Per tutte queste ragioni, chiediamo che nel testo dell’atto legislativo in esame sia inserita una novella normativa volta *in primis* all’emanazione di un regolamento governativo che **innalzi, da subito, la tariffa per le operazioni di revisione dei veicoli “leggeri” del 15% rispetto all’importo vigente**. Secondariamente, suggeriamo che, a regime, sia stabilito un criterio oggettivo di aggiornamento automatico delle tariffe mediante l’inserzione di una disposizione legislativa nel tessuto normativo del Codice della strada, affinché la tariffa prevista dall’art. 2, co. 1, del decreto del Ministro dei trasporti n. 161/2007 venga biennialmente **rivalutata sulla base della variazione positiva dei prezzi al consumo calcolata dall’ISTAT** rispetto al biennio precedente.