Camera dei deputati

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Atto del Governo n. 448

Schema di decreto legislativo recante nuovo codice della strada

Memoria CNA e Confartigianato

18 novembre 2026

Sommario

1. Introduzione 3

2. Estensione della categoria degli ausiliari di polizia stradale 5

3. Disciplina autorizzativa in tema di pubblicità 5

4. Esenzione dal divieto di uso di dispositivi di comunicazione 6

5. Previsione della targa professionale 7

6. Uso dei veicoli per trasporto di persone in conto proprio 7

7. Disciplina sanzionatoria per taxi ed NCC 9

8. Regolamentazione delle corsie riservate 9

9. Circolazione dei veicoli a guida automatizzata 10

10. Adeguamento automatico della tariffa delle revisioni periodiche "mezzi leggeri" 11

1. Introduzione

La riforma organica del Codice della strada giunge in una fase di profonda trasformazione della mobilità urbana ed extraurbana. In particolare, il **trasporto persone non di linea e turistico** – **taxi**, **noleggio con conducente auto e autobus** – costituisce un asse portante della mobilità pubblica integrata, del turismo e dell'economia dei territori. Le piccole imprese del comparto operano quotidianamente in un contesto segnato da frammentazione amministrativa, concorrenza sleale e abusivismo. CNA e Confartigianato, in rappresentanza delle micro, piccole e medie imprese dei servizi di trasporto, accolgono l'obiettivo di innalzare i livelli di sicurezza della circolazione, ma esprimono forte preoccupazione per impostazioni normative che rischiano di penalizzare ingiustificatamente gli operatori economici.

Il quadro normativo di settore vive una transizione complessa, in cui la revisione del Codice della Strada si interseca con l'attuazione della legge quadro sul trasporto pubblico non di linea (legge 15 gennaio 1992, n. 21) e con l'implementazione del Registro Elettronico Nazionale (RENT). Il comparto del trasporto persone su gomma in Italia poggia in larga misura sul tessuto dell'artigianato e della piccola impresa: circa 50.000 imprese attive tra servizio taxi e NCC auto, oltre a circa 4.000 aziende di noleggio autobus con conducente, caratterizzate da una struttura prevalentemente micro-aziendale e cooperativa. Un ruolo determinante nell'intermodalità e nell'ultimo miglio, a supporto dei flussi turistici (comparto che genera oltre il 13% del PIL nazionale) e del diritto alla mobilità nei centri storici e nelle aree periferiche a debole domanda di trasporto di linea. Una pressione operativa crescente, derivante da congestione urbana, carenza di autisti qualificati e aumento dei costi di gestione (carburanti, assicurazioni RCA con premi penalizzanti per il comparto pubblico, rinnovo parco mezzi verso motorizzazioni a basse o zero emissioni).

L'orientamento del legislatore nel nuovo testo del Codice della strada risponde primariamente all'esigenza di contrastare l'incidentalità attraverso un inasprimento del quadro sanzionatorio e l'adozione di automatismi repressivi (sospensioni brevi del titolo di guida, rincaro delle sanzioni pecuniarie, controlli da remoto). Tuttavia, la mancata differenziazione tra l'utenza privata e chi esercita un servizio pubblico o commerciale produce asimmetrie gravose: per un operatore economico, il veicolo è il principale strumento di produzione del reddito e la patente costituisce il titolo abilitativo essenziale per la sopravvivenza dell'impresa. È importante evidenziare che il soggetto che svolge professionalmente servizi di trasporto persone non può essere equiparato, sul piano operativo e sanzionatorio, all'automobilista privato.

Per questo, anche in questa sede, occorre ricordare quanto anche il **trasporto merci** sia penalizzato. Segnatamente, segnaliamo, in breve, le previsioni normative che lo riguardano, facendo rimando alla memoria depositata da UNATRAS per il dettaglio delle osservazioni al nuovo Cds:

a) in materia di sospensione della patente e di sanzioni per violazioni dei tempi di guida, vale la pena osservare come gli autisti professionali trascorrano molte ore alla guida per esigenze lavorative quotidiane, accumulando una maggiore esposizione statistica al rischio di infrazioni formali o minori. Sottoporre la patente – che rappresenta il principale strumento di lavoro e fonte di reddito – a decurtazioni e sospensioni automatiche collegate al sistema a punti rischia di compromettere la continuità lavorativa dell'operatore. Proponiamo di introdurre un principio di proporzionalità e ragionevolezza, salvaguardando il lavoro senza sacrificare la sicurezza stradale;
b) avuto riguardo all'accertamento da remoto della mancata revisione, occorre considerare che i veicoli industriali pesanti (N2, N3) subiscono spesso lunghi tempi di attesa e strozzature operative presso gli Uffici della Motorizzazione Civile per l'effettuazione delle revisioni periodiche. Sanzionare automaticamente tramite dispositivi elettronici un veicolo la cui revisione è ritardata per mere lungaggini burocratiche e amministrative – nonostante la regolare prenotazione nei termini – costituisce un'ingiusta penalizzazione per l'impresa;
c) circa l'obbligo di mantenimento della destra per i veicoli pesanti nei tratti con divieto di sorpasso è bene osservare come tale obbligo, specialmente su tratti autostradali caratterizzati da flussi intensi di veicoli leggeri in immissione o a velocità ridotta, genera elevati livelli di *stress* psicofisico nei conducenti professionali (fenomeno noto come *stress* da incolonnamento), aumentando i rischi di tamponamento e affaticamento alla guida;
d) in merito all'inasprimento delle sanzioni per sosta e spazi di carico/scarico, preme affermare che la catena logistica urbana ed extraurbana dipende strettamente dalla disponibilità di aree dedicate alla movimentazione delle merci. L'abusiva occupazione di tali stalli da parte di veicoli privati costringe i mezzi pesanti a soste in doppia fila o manovre di fortuna, con conseguenze pesantissime sulla congestione del traffico urbano e sulla sicurezza della circolazione;
e) in tema di modalità di limitazione della circolazione per emissioni e preavviso, v'è da dire che la frammentazione normativa locale e la proliferazione di ordinanze comunali estemporanee di blocco della circolazione rendono estremamente complessa la programmazione dei trasporti. Preavvisi adeguati e un portale centralizzato tutelerebbero la continuità dell'attività economica e della catena di approvvigionamento (*supply chain*);
f) circa il reato di omicidio stradale, è ragionevole considerare come, a causa delle dimensioni e delle masse dei veicoli commerciali, gli autisti siano spesso coinvolti in sinistri particolarmente complessi, in cui la responsabilità effettiva del medesimo evento può ricadere su un soggetto diverso dall'autotrasportatore ovvero appaia legata a fattori esterni

imprevedibili. Evitare lo stigma dell'automatismo dell'indagine penale per omicidio stradale e l'irrogazione di sanzioni accessorie sproporzionate tutelerebbe i lavoratori da un'eccessiva esposizione al rischio penale professionale;

g) in ordine alla revisione e alla guida delle macchine agricole e operatrici, ribadiamo la necessità di garantire *standard* di sicurezza omogenei tra i mezzi impiegati nelle predette attività e nel trasporto merci su strada, chiarendo, tra le altre cose, i titoli abilitativi necessari in base a sagoma, peso e velocità onde evitare ambiguità normative;
h) in ultimo, con riferimento alla revisione del modello e della programmazione dei divieti di circolazione per i veicoli pesanti, preme sottolineare come i divieti di circolazione tradizionali impongano spesso blocchi rigidi che non rispondono più alle esigenze moderne delle catene di approvvigionamento (*supply chain*) e della logistica *just-in-time*. Una revisione in chiave moderna consentirebbe di contemperare efficacemente le esigenze di sicurezza stradale con la competitività economica del sistema Paese, evitando fermi ingiustificati e riducendo l'impatto sui costi di trasporto.

2. Estensione della categoria degli ausiliari di polizia stradale

Al fine di favorire il contrasto all'abusivismo e alla violazione delle norme previste codice della strada in merito a circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea, nonché alle strade o aree limitrofe funzionali alla fruizione delle corsie o delle strade riservate al servizio di linea, occorre consentire al personale ispettivo delle cooperative radiotaxi l'esercizio delle funzioni di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni in ordine alle richiamate fattispecie, soggiungendo una disposizione dopo il co. 3, lett. d), dell'art. 28 del nuovo Cds.

3. Disciplina autorizzativa in tema di pubblicità

Con la legge 2 dicembre 2025, n. 182 l'esenzione dal pagamento del canone patrimoniale unico è stata estesa alle targhe e alle insegne di esercizio di attività commerciali e di produzione di beni o servizi che contraddistinguono la sede o il cantiere ove si svolge l'attività cui si riferiscono e che abbiano una superficie complessiva fino a 5 metri quadrati. Tuttavia, nonostante l'esenzione dal canone, sia la disciplina attualmente vigente, sia lo schema di decreto legislativo in esame continuano a subordinare l'installazione di tali targhe e insegne all'espletamento di adempimenti amministrativi. In particolare, l'art. 43, comma 5 e l'art. 264 dell'A.G. n. 448 (nuovo Cds) prevedono che, la collocazione di cartelli, manifesti, insegne e altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse, sia generalmente subordinata ad autorizzazione ovvero, per le insegne di esercizio, alla presentazione di una SCIA presso il SUAP competente. Insegne e targhe che il legislatore ha già ritenuto meritevoli

di esenzione dal canone continuano ad essere assoggettate ad obblighi autorizzatori o dichiarativi, con conseguente aggravio procedimentale a carico delle imprese. La situazione suesposta determina una evidente incoerenza del sistema normativo. Da un lato, il legislatore ha riconosciuto che le targhe e le insegne di modeste dimensioni, fino a 5 metri quadrati, installate presso la sede dell'attività o presso il cantiere, non presentano caratteristiche tali da giustificare l'applicazione del canone patrimoniale unico; dall'altro lato permane l'obbligo di ottenere preventivamente un'autorizzazione o di presentare una segnalazione certificata di inizio attività. Tale obbligo comporta costi amministrativi e oneri burocratici non proporzionati rispetto alle finalità perseguite dalla disciplina della sicurezza stradale, soprattutto nel caso delle targhe e delle insegne di limitate dimensioni che hanno prevalentemente funzione identificativa dell'attività economica svolta e che, per caratteristiche, ubicazione e dimensioni, non appaiono idonee ad arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione o a distrarre significativamente l'attenzione degli utenti della strada. Si ritiene pertanto opportuno coordinare la disciplina contenuta nel nuovo Codice della strada con quanto già previsto dalla normativa sul canone patrimoniale unico, prevedendo l'esenzione dall'autorizzazione per le targhe e le insegne individuate dall'art. 1, comma 833, lettera l), della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020), ferme restando le disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e gli eventuali vincoli urbanistici, paesaggistici e culturali. L’art. 1, comma 833, lettera l), della legge 27 dicembre 2019, n. 160, prevede testualmente che: “Sono esenti dal canone le targhe nonché le insegne di esercizio di attività commerciali e di produzione di beni o servizi che contraddistinguono la sede o il cantiere ove si svolge l'attività cui si riferiscono, di superficie complessiva fino a 5 metri quadrati."

4. Esenzione dal divieto di uso di dispositivi di comunicazione

L'inasprimento sanzionatorio introdotto per l'uso di telefoni cellulari, *smartphone* e apparecchiature similari – che prevede aumenti significativi delle sanzioni pecuniarie, decurtazione accelerata di punti e la sospensione breve e temporanea della patente fin dalla prima infrazione – genera una criticità operativa insostenibile per taxi, NCC auto e bus. Nella realtà operativa, i conducenti professionali ricevono prenotazioni di servizio, comunicazioni di emergenza, *dispatching* radiotaxi e variazioni di itinerario tramite dispositivi mobili, terminali POS e applicazioni geolocalizzate obbligatorie (incluso l'adempimento digitale dei fogli di servizio e la consultazione delle mappe di navigazione). La formulazione attuale non distingue con sufficiente chiarezza la condotta pericolosa (distrazione per messaggistica o navigazione web ricreativa) dall'interazione vocale o a sfioramento (*one-touch*) su apparati fissati a cruscotto mediante appositi supporti omologati per finalità connesse al servizio pubblico. Il rischio concreto per tassisti e noleggiatori è vedersi sospendere la patente – e dunque

l'attività lavorativa – per la semplice consultazione a bordo di una corsa o di una chiamata radio, con danni economici irreparabili per imprese mono-veicolari.

Chiediamo che il divieto in base al quale, durante la marcia, al conducente è vietato di fare uso di apparecchi radiotelefonici, *smartphone*, *computer* portatili, *notebook*, *tablet* e dispositivi analoghi che comportino (anche solo temporaneamente) l'allontanamento delle mani dal volante, non produca effetti nei confronti dei conducenti di taxi ed NCC.

In sostanza, la proposta CNA e Confartigianato intende rivedere l'ambito soggettivo del divieto di utilizzo dei dispositivi elettronici, di modo da esonerare gli autoservizi pubblici non di linea dalla relativa applicazione, escludendo la responsabilità per la violazione amministrativa dei vettori taxi ed NCC in costanza di servizio (art. 70, co. 4, nuovo Cds). In altri termini, è necessario che il veicolo, al momento del controllo, sia in concreto utilizzato per la finalità di trasporto passeggeri o in ogni caso risulti strumentale ad essa (ad es. in caso di spostamento ai fini del prelevamento), non potendo operare una presunzione assoluta di utilizzo del veicolo per ragioni di servizio (come nel caso delle forze armate).

5. Previsione della targa professionale

Lo schema di riforma accoglie l'introduzione delle "targhe personalizzate" a richiesta dell'utente privato (art. 230, co. 3, nuovo Cds), cosa che era stata richiesta dal comparto taxi e NCC in relazione all'avvio del RENT al fine di verificare comportamenti scorretti e fenomeni di abusivismo diffuso. I veicoli NCC sono immatricolati con targhe civili *standard* e identificati esclusivamente da un contrassegno adesivo e da una targhetta metallica posteriore con lo stemma del comune autorizzante. Tale soluzione favorisce contraffazioni, clonazioni e agevola i veicoli abusivi nell'eludere i controlli di polizia e i sistemi di rilevamento a distanza.

La soluzione che riteniamo utile predisporre per il comparto sono targhe personalizzate con codice alfanumerico che contengano il numero dell'autorizzazione e della licenza, la provincia del comune che l'ha emessa ed eventualmente la sigla del taxi.

Inoltre, per una maggiore efficacia della misura, è necessario collegare l'emissione della targa professionale all'iscrizione attiva dell'impresa e del veicolo nel Registro Elettronico Nazionale (RENT), rendendo la targa leggibile otticamente e verificabile dalle forze di polizia stradale e dalle telecamere di varco.

6. Uso dei veicoli per trasporto di persone in conto proprio

Pur essendo contrari all'apertura nel CdS al "contro proprio" perché trattasi di una misura considerata lesiva della competitività delle imprese, generando fenomeni diffusi di abusivismo, chiediamo di

inserire nel corpo normativo dell'art. 277, co. 2, lett. b) del nuovo Cds una disposizione intesa a fare chiarezza. I veicoli richiamati dall'art. 277 del nuovo Cds adibiti ad uso proprio possono essere utilizzati nell'interesse di persona diversa dall'intestatario del documento di circolazione allorché il conducente del veicolo avente un rapporto giuridico con l'intestatario del documento di circolazione "risulti iscritto negli appositi registri e sia munito delle prescritte abilitazioni professionali alla guida (CQC, CAP) in corso di validità per il servizio svolto".

La presente integrazione risponde alla necessità di colmare un vuoto di tutela che rischia di ridurre la verifica della legittimità della circolazione al solo vincolo contrattuale tra conducente e intestatario del mezzo, trascurando la qualificazione tecnica del soggetto alla guida per i seguenti motivi:

a) il semplice "rapporto giuridico" (che può essere di natura subordinata, parasubordinata, societaria o di collaborazione) garantisce la titolarità del rapporto contrattuale, ma non assicura che il conducente sia abilitato all'esercizio dell'attività di trasporto. L'inserimento del vincolo dei requisiti professionali impedisce l'utilizzo elusivo di figure prive di idoneità professionale (es. manodopera occasionale, subappalti opachi o cooperative fittizie), contrastando forme di concorrenza sleale ai danni delle imprese regolari;
b) la guida di veicoli destinati al trasporto professionale di cose o persone richiede competenze tecniche avanzate, rispetto dei tempi di guida e di riposo e *standard* psico-fisici superiori rispetto alla guida ordinaria. Condizionare la regolarità della conduzione al possesso dei requisiti abilitativi (come la CQC per il trasporto persone mediante bus o il CAP/iscrizione a ruolo per gli autoservizi pubblici non di linea) eleva direttamente i livelli di sicurezza sulla rete viaria;
c) in sede di accertamento da parte degli organi di Polizia Stradale, la norma fornisce un parametro di controllo chiaro e cumulativo: la legittimità del titolo ad operare (titolo professionale in corso di validità) e la verifica del rapporto: il legame giuridico/organizzativo con l'intestatario del veicolo. Questo riduce i margini di incertezza interpretativa durante i controlli operativi, evitando che un conducente formalmente inquadrato con un contratto generico svolga mansioni di autotrasporto senza la necessaria abilitazione;
d) l'adempimento ai percorsi di formazione continua, ai rinnovi periodici e al mantenimento degli *standard* professionali comporta costi e investimenti significativi per le imprese e i lavoratori artigiani del trasporto. Richiedere espressamente il possesso di tali requisiti tutela il mercato da pratiche di *dumping* tariffario basate sul ricorso a personale non qualificato.

7. Disciplina sanzionatoria per taxi ed NCC

Gli artt. 278 e 277 del nuovo Cds, già di per sé previsti nel codice della strada vigente, delineano un assetto di conseguenze sanzionatorie che, sebbene graduato e preordinato a colpire la reiterazione dell'illecito amministrativo (pur mancando il periodo di riferimento che si ritiene utile inserire), non riesce a combinare in maniera equilibrata le sanzioni pecuniarie e quelle accessorie-interdittive (es. sospensione). Infatti, sia per il servizio taxi sia per quello con noleggiatore, dall'esercizio "irregolare" dell'attività, ossia quello derivante dal mancato ottemperamento delle norme in vigore (con riguardo alla legge 21/1992 trattasi degli artt. 3 e 11 per gli NCC e artt. 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1, per i taxi), consegue sempre l'inflizione sia della sanzione pecuniaria sia della sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione.

Senonché, è opportuno evidenziare come anche la sospensione della carta di circolazione per un solo mese costituisca un significativo danno economico per l'operatore economico, il quale rinviene nell'attività di trasporto l'unica fonte di reddito.

Motivo per cui, è necessario scindere le due diverse tipologie di sanzioni, ritenendo non ragionevole comminare la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione a prescindere, cioè col venire in rilievo di una sola infrazione. La misura del potere sanzionatorio esercitabile sulla scorta delle nuove regole è da considerarsi iniqua, giacché capace di compromettere, sul piano effettuale, il bilancio e, quindi, la tenuta finanziaria di un singolo operatore economico del comparto trasportistico. La progressività sanzionatoria dovrebbe mostrarsi più pronunciata, tanto che la sospensione dovrebbe intervenire solo all'atto della commissione di un numero di infrazioni superiore a due.

8. Regolamentazione delle corsie riservate

Il nuovo codice della strada continua ad affidare ai singoli Comuni l'ampia potestà di regolamentare l'accesso, la circolazione e la sosta nei centri abitati, generando un mosaico regolamentare insostenibile per le imprese del trasporto merci e persone (si v. artt. 18 e 24 nuovo Cds). In particolare, in molti centri urbani persiste l'ingiustificata esclusione dei vettori NCC dal transito sulle corsie preferenziali, benché la legge n. 21/1992 definisca sia i taxi sia gli NCC come autoservizi pubblici non di linea a funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti di linea. E in questa logica di esclusione gli NCC auto e i bus turistici che operano su scala interprovinciale e interregionale sono obbligati a segnalare – tramite comunicazione – le targhe presso decine di portali comunali con procedure disomogenee (PEC, *form online* a pagamento e addirittura ancora fax). Il minimo disallineamento nei *database* comunali genera raffiche di verbali illegittimi, con oneri legali e tributari che gravano sulle imprese per ottenere l'annullamento dei titoli dinanzi a Giudici di pace e

Prefetti. In questo solco, si registra un incremento incontrollato delle tariffe dei *pass* ZTL bus da parte delle città d'arte. Le amministrazioni locali impiegano i *ticket* d'ingresso come strumenti di prelievo fiscale, disincentivando una modalità di trasporto collettivo che riduce il traffico privato e, di conseguenza, le emissioni climalteranti.

Proponiamo, pertanto, di istituire presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una Piattaforma Unica Nazionale per i veicoli autorizzati Taxi, NCC e Bus Turistici (il RENT era una buona possibilità di efficientamento). L'iscrizione del veicolo nella banca dati nazionale dovrebbe consentire in automatico l'accesso alle ZTL e alle corsie preferenziali su tutto il territorio nazionale senza obbligo di preventiva registrazione presso ogni singola municipalità. In questo modo si stabilirebbe a livello nazionale il diritto di transito sulle corsie riservate al trasporto pubblico per tutti i veicoli adibiti a servizi pubblici non di linea (taxi e NCC) in costanza di svolgimento del servizio, eliminando le difformità comunali. In merito ai *ticket* ZTL Bus occorre fissare criteri statali uniformi per la quantificazione delle tariffe d'accesso dei bus turistici, parametrando i costi ai soli costi vivi di gestione e usura dell'infrastruttura fisica.

9. Circolazione dei veicoli a guida automatizzata

Apprezziamo la definizione e la differenza introdotta tra veicoli a guida automatizzata e veicolo totalmente automatizzato (si v. artt. 87, 290 e 202 nuovo Cds). Tuttavia, l'apertura alle sperimentazioni di veicoli a guida autonoma (livelli SAE 3, 4 e 5) e alla regolamentazione dei sistemi ADAS pone interrogativi cruciali sull'assetto giuridico delle responsabilità. In caso di sinistro con veicoli a guida autonoma o semi-autonoma, la carenza di norme primarie sull'imputabilità tra conducente a bordo e produttore/fornitore del *software* rischia di scaricare sul "controllore a bordo o in remoto" oneri probatori iniqui. Occorre stabilire un principio di inversione dell'onere probatorio per i sinistri verificatisi durante l'attivazione dei sistemi di guida autonoma o assistita di livello 3 o superiore, esonerando il conducente in presenza di *log* di sistema che attestino il malfunzionamento del *software* o della connettività di bordo.

Concordiamo con l'allineamento normativo per includere i veicoli con sistemi di guida autonoma a partire dal livello 3, in coerenza con la Convenzione di Vienna e il regolamento UN ECE R 157. È necessario il riconoscimento della figura del conducente per il livello 3 e superiori che abbia gli stessi requisiti professionali del conducente abilitato al trasporto delle persone attualmente previsto dalle norme europee e nazionali, attraverso l'acquisizione delle necessarie abilitazioni. Tuttavia, riteniamo fondamentale ai fini della sicurezza di tutti gli utenti la presenza anche dell'operatore a bordo del mezzo anche per i livelli 4 e 5 così come accade nelle sperimentazioni avviate in Cina.

Inoltre, l'ingresso indiscriminato di flotte automatizzate di soggetti terzi privi di requisiti di servizio pubblico o gestite da piattaforme multinazionali rischierebbe di cannibalizzare il tessuto artigiano, che garantisce non solo mobilità, ma presidio del territorio, sicurezza e assistenza all'utenza debole (anziani, persone con ridotta mobilità).

Apprezziamo l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture di un Osservatorio, con la partecipazione di rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle Imprese e del Made in Italy e della Giustizia, nonché dell'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID), per valutare e monitorare, in relazione all'evoluzione tecnologica e alle relative prospettive applicative, i presupposti di circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata. Chiediamo che a quel tavolo siano invitate in maniera permanente anche le associazioni più rappresentative del trasporto persone.

10. Adeguamento automatico della tariffa delle revisioni periodiche "mezzi leggeri"

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 venga materialmente eseguito l'impegno assunto dal Governo con l'approvazione dell'ordine del giorno presentato dall'on. Gaetana Russo nell'ambito dell'*iter* parlamentare di conversione del c.d. "Decreto carburanti" (d.l. n. 162/2026). Nello specifico, l'atto di indirizzo è proteso ad accelerare l'emanazione del decreto interministeriale per l'adeguamento delle tariffe delle revisioni dei veicoli leggeri e a introdurre un meccanismo automatico di rivalutazione triennale sulla base dell'andamento positivo dei prezzi rilevato dall'Istat. In questo senso, occorre valutare l'opportunità di inserire all'art. 235, co. 13, del nuovo Cds un principio regolativo per cui, a regime, venga disposto l'aggiornamento automatico delle tariffe, affinché la determinazione con regolamento governativo delle tariffe per le operazioni di revisione svolte dai centri di controllo privati autorizzati sia disposta ogni tre anni sulla base della variazione positiva dei prezzi al consumo calcolata dall'istituto nazionale di statistica rispetto al pari periodo precedente.