



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

POSITION PAPER

**S.G.C.** **Strada di grande comunicazione**  
*Firenze-Pisa-Livorno*



**I POTENSI DI PEDAGGIAMENTO SELETTIVO PER I MEZZI PESANTI**

**“NO AD UN RITORNO AL FEUDALESIMO “**

Osservazioni e Proposte CNA Fita

## Sommario

### PREMESSA

.....2

1. I NUMERI DELLA S.G.C. FI-PI-LI ..... 4

2. IPOTESI DI PEDAGGIAMENTO SELETTIVO PER I MEZZI PESANTI.....5

**3. IL PEDAGGIAMENTO SELETTIVO NON MODIFICA O/D DEI FLUSSI DI MERCE** .....

- **A.** distretto delle industrie delle pelli, del cuoio e delle calzature.....8
- **B.** stabilimento Piaggio di Pontedera .....8
- **C.** porto di Livorno .....9

4. LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO CON SEDE SU FIPILI ED IL LORO PARCO VEICOLARE .....10

5. GLI EFFETTI DEL PEDAGGIO SU AUTOTRASPORTO E DISTRETTI .....12

**6. TASSA AUTOMOBILISTICA ("BOLLO")** .....

- **A.** Finalità .....15
- **B.** Modalità di calcolo per motrici e massa rimorchiabile .....16
- **C.** Mezzi d'opera e trasporti eccezionali .....18
- **D.** FIPILI Numeri del parco veicolare trattori - motrici rimorchi/semirimorchi.....19
- **E.** Parco veicolare pesante consistenza per massa complessiva.....20
- **F.** Importo medio della tassa automobilistica dovuta dagli autocarri.....21
- **G.** Imprese di autotrasporto con sede a FIPILI: stima tassa automobilistica pagata.....22

7. RICHIESTA DI INTERVENTO CAUTELARE AGCM .....24

### ALLEGATI

- **1.** Regione Toscana, tasse automobilistiche dal 1° Gennaio 2023 ..... 25
- **2.** Regione Toscana, tasse automobilistiche dal 1° Gennaio 2012 ..... 28

## PREMESSA

Il 14 gennaio 2023 il **Presidente della Giunta regionale della Toscana** ha ufficialmente annunciato la volontà di **introdurre il pedaggio, per i soli mezzi pesanti, lungo la strada regionale di grande comunicazione Firenze – Pisa – Livorno, conosciuta come S.G.C. FI-PI-LI** (<https://www.pisatoday.it/cronaca/presentazione-progetto-superstrada-fipili-toscana-strade.html>)

Obiettivo quello di **incassare circa 14 milioni di euro** per il miglioramento della viabilità della FI-PI-LI prevedendo che ciò possa contribuire anche a **favorire lo spostamento del traffico dei veicoli pesanti sull'asse autostradale dell'A11.**

Un **progetto incauto** che trascura, a nostro avviso, diverse negative eventualità e per questo da **censurare.**

Riteniamo infatti che **oltre alla dubbia percorribilità giuridica, tale ipotesi è destinata a fallire miseramente, causando però gravi danni alle imprese ed alla collettività.**

**L'introduzione del pedaggio a pagamento per i veicoli pesanti non potrà mai interrompere i flussi di merce strettamente collegati ai distretti industriali dislocati lungo la via dell'Arno:** 8,5 milioni di tonnellate di merci destinate al distretto delle pelli (che riguarda le località di Santa Croce, San Miniato e Montopoli), 135mila veicoli prodotti dallo stabilimento Piaggio di Pontedera, 32 milioni di tonnellate di merci movimentate dal Porto di Livorno oltre quelle relative ai suoi cantieri navali.

**Il dirottamento del traffico pesante verso l'A11, sarebbe soltanto un palliativo perché per raggiungere i distretti industriali, i veicoli pesanti dovrebbero effettuare percorsi alternativi creando seri problemi alla viabilità secondaria; inoltre l'allungamento del percorso comporterebbe un aumento dei costi di trasporto delle merci che si ripercuoterebbero sul loro prezzo finale.**

**Soltanto il pagamento del pedaggio, determinerebbe un incremento medio dei costi di gestione di oltre 8 mila euro a camion.** Con l'aggravante di un meccanismo di **pedaggiamento selettivo discriminatorio per una intera categoria di lavoratori del trasporto merci e persone.**

La proposta della Regione Toscana **va in senso contrario alle prime due delle quattro libertà fondamentali del mercato interno europeo, la libera circolazione delle merci e la libera circolazione delle persone**, garantite attraverso l'eliminazione dei dazi doganali e delle restrizioni quantitative nonché dal divieto di adottare misure di effetto equivalente.

Un principio che, se passasse, potrebbe **sancire una sorta di ritorno al feudalesimo** dove ciascuno dei **venti governatori delle regioni italiane potrebbe introdurre oneri, tasse e imposte a proprio piacimento**.

Con l'aggravante di un meccanismo di **pedaggio selettivo discriminatorio per una intera categoria di lavoratori del trasporto merci e persone**.

Se questa sciagurata misura dovesse andare avanti, **CNA Fita** sarà costretta ad **utilizzare ogni strumento a sua disposizione per ostacolarne la definitiva attuazione**.

Nelle pagine che seguono si riporta il **contesto** in cui si colloca l'ipotesi in parola e **alcune osservazioni e proposte**.

## 1. I NUMERI DELLA STRADA DI GRANDE COMUNICAZIONE FIRENZE, PISA, LIVORNO: S.G.C. FI-PI-LI

### CARATTERISTICHE, DIMENSIONI E INFRASTRUTTURAZIONE

La S.G.C. FI-PI-LI è classificata **tecnicamente** come **strada extraurbana secondaria** e **amministrativamente** come **strada regionale**

- **100 km** di sviluppo: 81 km da Firenze al Porto di Livorno e 17 km in Diramazione per Pisa, oltre a rampe di svincolo e raccordi
- **30 svincoli**
- Circa **200 opere d'arte** disseminate lungo tutta l'infrastruttura: 80 ponti, viadotti e sovrappassi; 65 cavalcavia; 4 gallerie; varie opere di continuità idraulica
- Come dato sui volumi di mezzi circolanti in prossimità delle aree di Firenze e Pisa, si registra un **traffico giornaliero medio (TGM) di circa 50.000 veicoli / giorno (i veicoli pesanti incidono per ca. il 10% - 15% = fonte : AVR : <https://www.lanazione.it/pontedera/cronaca/fi-pi-li-1.6527420> )**

### ENTE PROPRIETARIO

L'ente **proprietario** della S.G.C. FI-PI-LI è la **Regione Toscana** (con competenza su interventi di investimento e bonifica acustica) mentre la **gestione amministrativa e tecnica** è affidata alla **Città Metropolitana di Firenze** in base a una convenzione sottoscritta tra le province attraversate e la proprietà (Città Metropolitana di Firenze, Provincia di Pisa, Provincia di Livorno, Regione Toscana)

### SOGGETTO GESTORE

Inizialmente la manutenzione stradale è stata gestita dall'Anas, mediante convenzione, prima con la Regione Toscana Ente proprietario, e, sino al 31.03.2003, con la Provincia di Firenze (Ente delegato dal 01.04.2002, dalla Regione Toscana e dalle province di Pisa e di Livorno alle funzioni di gestione amministrativa e di manutenzione ordinaria e straordinaria).

In ogni caso **Fin dai primi anni 2000 AVR** si occupa dei servizi di **gestione e manutenzione della Strada di Grande Comunicazione Firenze – Pisa – Livorno (<https://www.avrgroup.it/progetti/gestioni-manutenzioni-costruzioni/global-service-di-gestione-e-manutenzione-della-sgc-fi-fi-li>)**

**Dal 1° aprile 2003, per la durata di 9 anni**, la Provincia di Firenze ha esternalizzato la gestione dell'intera tratta ad un Raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) mediante una tipologia di contratto denominata **Global Service** di cui è aggiudicataria **AVR S.p.A.**

**Nel 2013** è stato dato un ulteriore impulso alle attività gestionali dell'infrastruttura, con un nuovo **contratto pluriennale di Global Service** di gestione e manutenzione della **FI-PI-LI**.

**L'ultima aggiudicazione all'RTI con mandataria AVR S.p.A.** per l'affidamento dell'appalto di Global Service **risale al 2021** e riguarda il **periodo 2022/2023 (durata di 2 anni estendibile a 4)**

In sintesi le **attività svolte dal gestore** sono quattro:

Servizi di governo e  
manutentivi

Servizi di ingegneria  
extra canone

Lavori di manutenzione  
ordinaria

Lavori di manutenzione  
straordinaria, se richiesto

## 2. IPOTESI DI PEDAGGIAMENTO SELETTIVO PER I MEZZI PESANTI

Il **programma di Governo 2020-2025 della Regione Toscana**, a **pagina 93**, prevede la costituzione di una società denominata “ **Toscana strade** “ con le seguenti **finalità** :

**La Toscana Strade** Per la realizzazione dei cantieri ed il riutilizzo di introiti che a vario titolo possono essere recuperati nella mobilità si prevede la costituzione di un soggetto autonomo, Toscana Strade, che possa facilitare l’apertura dei cantieri e reinvestire tutti i ricavi della gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo della rete stradale regionale.

Per dare corpo al sopra richiamato indirizzo, la **Regione Toscana, con determina della Giunta dell’8 novembre 2021 ( n.1142 – punto n.11)**, al punto relativo alle “ **verifiche per la sostenibilità economica finanziaria quale presupposto per la costituzione “ della società “ Toscana strade”,** prevede che la sua costituzione “**tenga conto dei seguenti aspetti** “ :

- verificare la sostenibilità economico finanziaria quale presupposto per l’iter di costituzione che tenga conto dei seguenti aspetti:

- • previsione di una fase iniziale per la gestione delle funzioni di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, pronto intervento e delle funzioni amministrative concernenti la gestione della S.G.C. FI-PI-LI e un trasferimento progressivo delle funzioni in relazione alle altre strade regionali;
- subentro iniziale, da parte della Società costituita nel contratto di global service attivato dalla Città metropolitana fino a relativa scadenza al fine di permettere la continuità amministrativa della gestione ed evitare disservizi nei confronti dei cittadini;
- previsione di entrate da sanzioni in coerenza con l’attuale convenzione o scenari alternativi previsti dal Codice della Strada;
- • introduzione di una forma di pedaggiamento dei mezzi pesanti;
- gestione efficace ed efficiente di una piano degli impianti pubblicitari e relative entrate

Con tale delibera, la giunta regionale Toscana ha deciso di **avviare un percorso giuridico ed economico- finanziario per la costituzione della società “Toscana strade”** che, sulla base dell’analisi del attuale gestione , **sia finalizzata alla gestione della S.G.C. FI-PI-LI** con eventuale successiva estensione operativa a tutte le strade regionali:

**A VOTI UNANIMI**

**DELIBERA**

1 - di ritenere le premesse quali parte integrante;

2 - di avviare un percorso giuridico ed economico finanziario, alla luce della normativa vigente nazionale e regionale con particolare riferimento al Testo Unico società – Dlgs 175-2016, che contempli la costituzione di una Società e le soluzioni giuridiche-amministrative ed economiche finanziarie con individuate le forme di affidamento e le modalità organizzative dell’espletamento di delle funzioni di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, pronto intervento e delle funzioni amministrative per la gestione in sicurezza, manutenzione e sviluppo della rete stradale regionale, partendo dalla gestione della FI-PI-LI, prendendo atto dell’analisi dell’attuale gestione;



Nel mese di **Gennaio 2023**, la Regione Toscana ha illustrato i **risultati** della **“Analisi per la costituzione di un nuovo soggetto destinato alla gestione della SGC FIPILI”** effettuati dall’Advisor KPMG .

Di seguito si riporta lo stralcio degli **esiti che attengono al “pedaggiamento per i mezzi pesanti”** (<http://met.cittametropolitana.fi.it/public/misc/20230114170144589.pdf>) :

## 🔍 Pedaggiamento per i mezzi pesanti

L’ipotesi di introduzione del **pedaggiamento dei soli mezzi pesanti** nasce dall’evidenza empirica circa il **livello di usura della SGC FI-PI-LI derivante dal transito** di tali mezzi, essendo un’arteria di collegamento rilevante sia per importanti poli industriali limitrofi che verso il porto di Livorno. Il **flusso di ricavi prospettico stimato consentirebbe un più alto livello di manutenzione ordinaria** volto a **rispondere adeguatamente al tasso di usura dell’infrastruttura**.

Le **soluzioni operative** per l’implementazione del pedaggiamento che sono state prese in considerazione tengono in considerazione:



### Sistema chiuso

- Sistema più diffuso in Italia. Si paga in base ai km percorsi, generalmente attraverso caselli e barriere.
- Basato su tariffazione **chilometrica** differenziata in base alla tipologia di veicolo pesante.
- Per la FI-PI-LI, si ipotizza un sistema Free-Flow per il controllo degli accessi, con portali ad ogni ingresso e uscita.

### Sistema aperto

- Prevede un pagamento forfettario e non riconducibile alla distanza percorsa.
- Basato su tariffazione **a tratte** differenziata in base alla tipologia di veicolo pesante.
- Per la FI-PI-LI, si ipotizza un sistema Free-Flow per il controllo degli accessi, con 5 portali localizzati lungo la superstrada.

Lo **scenario che consente** il minor livello di investimento iniziale, con la relativa esigenza di gestione dell’investimento, e riduce il rischio di disincentivare la fruizione dell’infrastruttura da parte dei mezzi pesanti, è stato identificato nella soluzione di **sistema aperto con tariffe pari all’80%** di quelle di Autostrade per l’Italia. Dall’analisi economico-finanziaria effettuata, tale scenario **garantisce la sostenibilità economica della gestione a regime** delle FI-PI-LI da parte di **Toscana Strade**.

8

## Considerazioni e scenari di introito

### ➤ Considerazioni

- Poiché la FI-PI-LI presenta un’infrastruttura con caratteristiche non pienamente assimilabili a un’autostrada, risulta prudente applicare un pedaggiamento concorrenziale all’A11. Per tali ragioni si esclude l’ipotesi di applicare il 100% delle tariffe ASPI al sistema di pedaggiamento aperto.
- Dovuto all’introduzione del pedaggio, si può ipotizzare una riduzione di flussi relativi al traffico pesante stimata in **10%** per il sistema **chiuso** e **15%** per il sistema **aperto**.
- A livello di investimento iniziale e gestione/manutenzione del sistema di esazione, il sistema aperto risulta più vantaggioso, dovendo far fronte all’installazione di portali in **5 sezioni**, a fronte di **29 svincoli** da coprire in caso di sistema chiuso.

### ➤

### Scenari

- Sulla base delle precedenti considerazioni, considerando l’80% della tariffa autostradale si prevede un introito annuale superiore a 14 milioni di euro annui con il pedaggiamento dei soli veicoli pesanti.

# Conclusioni

Dalle analisi effettuate si evince in primo luogo come l'attuale assetto di gestione e gli attuali flussi economici non siano più sufficienti in prospettiva per far fronte alle esigenze di manutenzione (crescenti nei prossimi anni secondo le previsioni di traffico realizzate) della SGC FIPILI, secondo livelli di servizio dell'infrastruttura adeguati.

Per non gravare sugli Enti e quindi sui fondi pubblici, è necessario identificare un nuovo paradigma di gestione della FIPILI, che permetta la sostenibilità economica della stessa.

I risultati del confronto fra il mantenimento dell'attuale assetto di gestione (da potenziare per far fronte alle nuove esigenze) e la costituzione di una società *in house* proposta dalla Regione Toscana (veicolo ad hoc focalizzato sulla gestione delle strade) evidenziano una sostanziale analogia in termini economici, ma il secondo scenario presenta alcuni benefici nell'implementare un assetto efficace per il raggiungimento degli obiettivi di qualità e sicurezza della strada e di sostenibilità dell'infrastruttura.

- 1 Realizzazione e gestione dell'infrastruttura di pedaggiamento**  
*L'analisi economico finanziaria evidenzia come l'introduzione del pedaggiamento dei mezzi pesanti sia un elemento fondamentale per il cambio di paradigma nella gestione della FIPILI. La complessità di questo progetto richiede risorse focalizzate e processi efficaci e flessibili, di cui Toscana Strade può facilmente dotarsi nascendo appositamente per questo obiettivo.*
- 2 Monitoraggio delle esigenze dell'infrastruttura e governo delle attività**  
*La focalizzazione sulla strada consente di acquisire conoscenza degli aspetti tecnici, elemento alla base di un efficace monitoraggio. Una struttura organizzativa dedicata alla pianificazione e programmazione degli interventi, nonché al controllo della corretta e tempestiva esecuzione degli stessi, abilita la governance.*
- 3 Gestione efficace di potenziali investimenti (e.g. corsia di emergenza o terza corsia)**  
*Nella prospettiva di importanti interventi infrastrutturali, che non gravino sull'utenza della FIPILI comportando disagi per la circolazione, sono necessarie competenze tecniche specifiche che permettano di superare il vincolo di cantieri permanenti sulla carreggiata e competenze di gestione dell'investimento. La soluzione in house consentirebbe la nascita di task force dedicate.*



### 3. IL PEDAGGIAMENTO SELETTIVO NON MODIFICA L'ORIGINE E LA DESTINAZIONE DEI FLUSSI DI MERCE

#### A. DISTRETTO DELLE INDUSTRIE DELLE PELLI, DEL CUIOIO E DELLE CALZATURE

L'introduzione del pedaggio a pagamento per i veicoli pesanti **non potrà mai interrompere i flussi di merce strettamente collegati ai luoghi di carico/scarico dei distretti industriali** dislocati lungo la via dell'Arno. La stima di una riduzione dei flussi di traffico pesante tra il 10% e il 15% ipotizzata nello studio, **appare palesemente utopistica ed irrisoria** dato che il traffico medio giornaliero si attesta intorno ai 50 mila veicoli al giorno **di cui soltanto il 15% (media) deriva dai camion** (fonte : Avr : <https://www.lanazione.it/pontedera/cronaca/fi-pi-li-1.6527420>)

I dati rilevati dall'ISTAT indicano che il **flusso complessivo dei prodotti in cuoio, dell'abbigliamento** che interessano la **Regione Toscana, nell'anno 2021** è stato di circa **8,5 milioni di tonnellate** di cui una buona parte movimentate nel **distretto delle industrie delle pelli , del cuoio e delle calzature** dislocato nelle località di **Santa Croce, San Miniato e Montopoli**.

ANNO	FLUSSI DI MERCE TRASPORTATA SU STRADA			
	Totale Toscana <b>ORIGINE</b>	Totale Toscana <b>DESTINAZIONE</b>	Prodotti in cuoio e dell'abbigliamento <b>ORIGINE</b>	Prodotti in cuoio e dell'abbigliamento <b>DESTINAZIONE</b>
2021	Ton. 61.460.274	Ton. 60.749.691	<b>Ton. 4.683.175</b>	<b>Ton. 3.809.536</b>
Totale O/D Toscana	Ton. 122.209.965		/	/
Totale O/D Toscana prodotti in cuoio, dell'abbigliamento, ecc.				<b>Ton. 8.492.711</b>

#### B. STABILIMENTO PIAGGIO DI PONTEREDERA

A Pontedera è collocata la principale sede del Gruppo Piaggio in cui vengono prodotti i veicoli a due ruote con i marchi Piaggio, Vespa e Gilera, i veicoli per trasporto leggero destinati al mercato europeo e i motori per scooter , moto e Ape.

**Nel 2022** lo stabilimento di Pontedera ha prodotto **oltre 135mila veicoli che ha determinato conseguenti ed imponenti flussi di merce in entrata ed in uscita dal sito.**

#### VEICOLI PRODOTTI

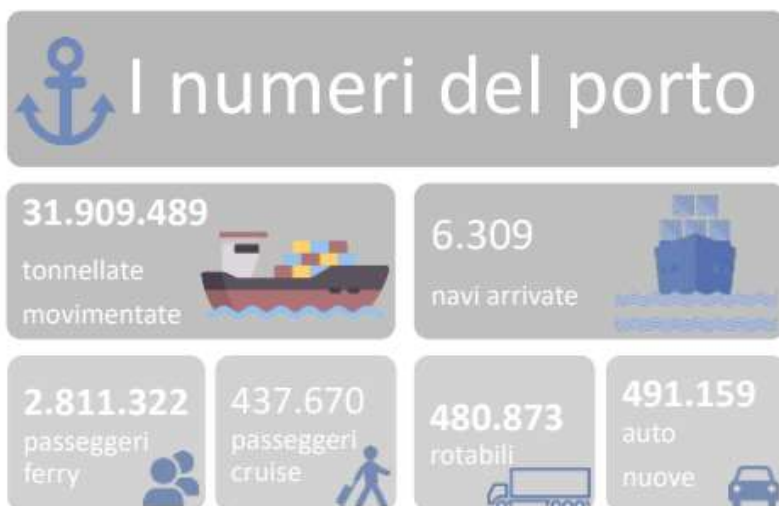
VEICOLI 2R	EMEA E AMERICAS			INDIA	ASIA PACIFIC 2W		TOTALE
	PONTEREDERA	NOALE E SCORZE	MANDELLO DEL LARIO	BARAMATI 2W	VINH PHUC	JAKARTA	
2022	135.734	26.913	18.066	69.374	245.682	2.080	497.849
2021	135.737	21.391	16.191	84.023	180.313	0	437.655
Delta 2022-2021	0,0%	25,8%	11,6%	-17,4%	36,3%	100%	13,8%

### C. PORTO DI LIVORNO

Dai dati forniti dal **Porto di Livorno**, emerge una sostanziale tenuta del **settore merci** con **circa 32 milioni di tonnellate di merci movimentate**:

# PORTO DI LIVORNO

GENNAIO – DICEMBRE 2022



[https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2023/02/Allegato\\_Statistico\\_Livorno\\_2022.pdf](https://www.portialtotirreno.it/wp-content/uploads/2023/02/Allegato_Statistico_Livorno_2022.pdf)

#### 4. LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO CON SEDE LUNGO LA FI-PI-LI ED IL LORO PARCO VEICOLARE

Conseguentemente alla forte concentrazione di distretti industriali, lungo la via dell'Arno hanno sede la maggioranza delle imprese di autotrasporto di tutta la Regione Toscana con un parco veicolare che rappresenta il 50,45% dell'intero parco veicolare della Regione .

Dai dati di Infocamere, emerge infatti la seguente situazione

IMPRESE DI TRASPORTO TERRESTRE AL 31 DICEMBRE 2022 - CODICE ATECO H49			
FONTE : <a href="https://www.infocamere.it/movimprese?p_p_id=it_infocamere_intranet_filterdocsandwebcontent_FiltroSottoCategorie&amp;p_p_lifecycle=0&amp;p_p_state=normal&amp;p_p_mode=view&amp;it_infocamere_intranet_filterdocsandwebcontent_FiltroSottoCategorie_javax.portlet.action=filter">https://www.infocamere.it/movimprese?p_p_id=it_infocamere_intranet_filterdocsandwebcontent_FiltroSottoCategorie&amp;p_p_lifecycle=0&amp;p_p_state=normal&amp;p_p_mode=view&amp;it_infocamere_intranet_filterdocsandwebcontent_FiltroSottoCategorie_javax.portlet.action=filter</a> - ELABORAZIONE CNA FITA			
ANNO	REGIONE	IMPRESE TOTALI	%
2022	TOSCANA	9.392	100
Anno	PROVINCIA	IMPRESE	%
2022	FIRENZE	2.979	31,72
2022	PISA	924	9,84
2022	LIVORNO	1.210	12,88
<b>Totale FI-PI-LI</b>		<b>5.113</b>	<b>54,44</b>

<b>PARCO VEICOLARE A MOTORE AL 31 DICEMBRE 2022</b> Fonte : <a href="https://opv.aci.it/webdmcircolante/">HTTPS://OPV.ACI.IT/WEBDMCIRCOLANTE/</a> - elaborazione CNA Fita							
Anno	REGIONE	AM	AS	MM	TS	Totale	%
2022	Toscana	305.179	53.254	20.545	8.313	387.291	100
Anno	PROVINCIA	AM	AS	MM	TS	Totale	%
2022	<b>FIRENZE</b>	107.385	16.720	3.144	1.402	<b>128.651</b>	<b>33,22</b>
2022	<b>PISA</b>	29.455	6.226	2.268	1.059	<b>39.008</b>	<b>10,07</b>
2022	<b>LIVORNO</b>	19.972	4.534	1.713	1.518	<b>27.737</b>	<b>7,16</b>
2022	<b>TOTALE FI-PI-LI</b>	156.812	27.480	7.125	3.979	<b>195.396</b>	<b>50,45</b>
2022	TOTALE ITALIA	4.361.269	797.918	239.721	213.731	5.612.639	/

**LUNGO I 100 CHILOMETRI DEL TRACCIATO DELLA FI-PI-LI**  
**È PRESENTE IL 3,48% DEL PARCO VEICOLARE DELL'INTERO PAESE !.**

### 5. GLI EFFETTI DEL PEDAGGIO SULLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO E SULL'ECONOMIA DEI DISTRETTI

Le ipotesi di introduzione del costo del pedaggio per i mezzi pesanti determinerebbero un **INCREMENTO MEDIO** dei costi generali dell'impresa di autotrasporto di circa **7 mila euro / anno / camion**

L'**INCREMENTO MASSIMO** sarebbe di euro **10.000/anno / camion**

## Calcolo Pedaggi

Partenza

Destinazione

<https://www.infoviaggiando.it/pedaggi>

**Calcola il pedaggio** **Biglietto smarrito**

	CLASSE A	€ 7,30	CLASSE A Altezza ≤ 1.3 m (misurata all'asse anteriore)	
	CLASSE B	€ 7,50	CLASSE B Altezza > 1.3 m (misurata all'asse anteriore)	
	CLASSE 3	€ 9,90	CLASSE 3	
	CLASSE 4	€ 15,00	CLASSE 4	
	CLASSE 5	€ 17,70	CLASSE 5	

**Firenze – Pisa via A11** - Pedaggio camion costo medio classe "B", 3,4, e 5 assi = euro 12,525: 100 Km = **euro 0,12 / Km**

Camion chilometri = ca. 100.000 / anno

di cui il 70% su autostrada = Costo annuo pedaggio = euro 0,12 x 70.000 Km = **Euro 8.400 / camion /anno**

**Firenze – Pisa via S.G.C. FI-PI-LI** = euro 0,12 x 80% (rispetto a tariffa a11) = **EURO 0,10 / Km**

**COSTO MEDIO ANNUO PEDAGGIO** = euro 0,10 x 70.000 = **Euro 7.000 / camion /anno**

**COSTO MASSIMO PEDAGGIO** = euro 0,177 x 80% = **0,1416 /Km** x 70.000 = **Euro 9.912 / camion /anno**

Secondo lo studio dall'Advisor KPMG, il pedaggiamento dei mezzi pesanti sarebbe giustificato **“DALL'EVIDENZA EMPIRICA CIRCA IL LIVELLO DI USURA della S.G.C. FI-PI-LI derivante dal transito di tali mezzi”**.

Il dizionario della lingua italiana, fornisce il seguente significato del vocabolo **“ empirico ”** :  
**“Fondato sui dati dell'esperienza immediata e della pratica, quindi estraneo al rigore scientifico e per questo generalmente sconsigliabile”**.

Quindi già la definizione stessa **mette in discussione il principio su cui KPMG fonda i presupposti per il pagamento del pedaggio dei soli mezzi pesanti**.

Di certo c'è invece che questa futura ipotesi, **determinerebbe una ulteriore iniqua imposizione che si andrebbe a sommare alla tassa di possesso di cui versamento è già a favore della Regione di residenza**.

Ovvero la **Regione Toscana vorrebbe introdurre arbitrariamente** una estensione **a tutti i veicoli pesanti** dell'applicazione dell'articolo 34 del C.d.S. che riguarda **l'indennità di maggiore usura** della strada **applicata ai mezzi d'opera** di cui all'articolo 54, comma 1, lettera n).

**D.L.gs n.285/1992 - Art. 34. Oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali.**

*1. I mezzi d'opera di cui all'art. 54, comma 1, lettera n), devono essere muniti, ai fini della circolazione, di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata.*

*2. Per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera deve essere corrisposta alle concessionarie un'ulteriore somma ad integrazione dell'indennizzo di usura. Tale somma e' equivalente alla tariffa autostradale applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50 per cento, e deve essere versata insieme alla normale tariffa alle porte controllate manualmente.*

*3. I proventi dell'indennizzo di usura, di cui al comma 1, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.*

*4. Il regolamento determina le **modalità di assegnazione dei proventi delle somme di cui al comma 3 agli enti proprietari delle strade a esclusiva copertura delle spese per le opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture.***

In ogni caso la nuova imposizione va ad impattare pesantemente sui costi di gestione dell'impresa di autotrasporto dove, la spesa per i pedaggi autostradali, al netto dei rimborsi incide tra l'8,6% ed il 15% del totale:

DECRETO N°206 DEL 27.11.2020 VALORI INDICATIVI DEI COSTI DI ESERCIZIO AL KM DELL'IMPRESA DI AUTOTRASPORTO – AGGIORNATI AL 14.3.2022 (VALORI NON COGENTI)	CATEGORIA			
	CLASSE "D" - Oltre 26 Ton			
COSTO KM UNITARIO	Riferimento Km 100.000/anno			
VEICOLO	MIN €/Km	MAX €/Km	INCIDENZA %	
<b>ACQUISTO</b>				
Acquisto veicolo	0,1951	0,6238	17,53	28,51
Acquisto semirimorchio	0,0177	0,0918	1,59	4,19
<b>MANUTENZIONE</b>				
Manutenzione veicolo	0,0438	0,1095	3,9	5,00
Manutenzione semirimorchio	0,0104	0,0209	0,93	0,95
<b>REVISIONI</b>	0,000	0,000		
<b>PNEUMATICI</b>				
Pneumatici veicolo	0,0835	0,1377	7,5	6,3
Pneumatici semirimorchio	0,0542	0,1460	4,9	6,7
<b>BOLLO</b>				
Bollo veicolo	0,000	0,0104		0,47
Bollo massa rimorchiabile	0,000	0,0104		0,47
<b>ASSICURAZIONE</b>				
Assicurazione veicolo	0,0146	0,0417	1,3	1,9
<b>AMMORTAMENTO</b>				
Ammortamento veicolo (3 – 6 anni)	0,0803	0,2577	7,2	11,78
Ammortamento semirimorchio (8 – 12 anni)	0,0063	0,0313	0,6	1,4
<b>Energia: Costo carburante in base alle diverse possibilità di alimentazione</b>	<b>0,4309</b>	<b>0,5305</b>	<b>38,71</b>	<b>24,24</b>
<b>Costi sostenuti per pedaggi autostradali al netto dei rimborsi</b>	<b>0,1763</b>	<b>0,1763</b>	<b>15,84</b>	<b>8,6</b>
<b>TOTALE</b> (riferito alle specifiche organizzazioni del lavoro per un trattore stradale e semirimorchio - SENZA DIPENDENTI)	<b>1,1131</b> (Tot. €111.310)	<b>2,188</b> (Tot. €218.800)	<b>100</b>	<b>100</b>

Dal contesto dei dati riportati, nell'area della FI-PI-LI, emerge in maniera evidente una forte interrelazione tra le imprese di autotrasporto e le attività dei distretti industriali ivi insediate.

All'interno di ogni filiera, i servizi di trasporto hanno una diversa rilevanza economica e gli incrementi di costi, non indifferenti, avrebbero pesanti conseguenze all'interno di ciascun processo produttivo.

Con la conseguenza che potrebbero concretizzarsi due scenari molto preoccupanti.

Le imprese di produzione potrebbero rompere il legame con le imprese locali e ricercare imprese estere che notoriamente hanno costi generali di gestione molto più bassi di quelli italiani.

Ovvero, per non perdere il rapporto consolidato con i distretti della FI-PI-LI, le attività locali di autotrasporto potrebbero esasperare verso il basso le condizioni di gestione dell'impresa con potenziali e pericolose ricadute in termini di sicurezza e qualità della vita.

## 6. TASSA AUTOMOBILISTICA ( “BOLLO” )

### A. FINALITÀ: ISTITUITO PER FINANZIARE LA COSTRUZIONE DELLE AUTOSTRADE E DELLE STRADE

La **tassa automobilistica** (o bollo auto, oppure anche tassa automobilistica regionale, in precedenza denominata anche tassa di circolazione) è stata introdotta con **Decreto del Presidente della Repubblica n° 39 del 1953** recante **“Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche”** (GU n.33 del 10-02-1953 - Suppl. Ordinario n. 330 - Ultimo *aggiornamento all'atto pubblicato il 08/07/2016*).

*Lo scopo fu quello di consentire allo Stato italiano di introitare parte del denaro necessario alla costruzione delle autostrade e delle strade statali, ripartendone una quota alle Province in funzione della loro superficie e della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna provincia.*

#### Art. 10.

##### Versamento e ripartizione del provento del tributo

Il provento delle tasse di circolazione è **versato ad appositi capitoli dello stato di previsione dell'entrata**.

Con decreto del Ministro per il Tesoro viene quadrimestralmente provveduto ad assegnare ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze un **fondo pari ad un terzo dell'importo dei versamenti stessi**.

**Con decreto del Ministro per le Finanze tale fondo è ripartito a favore delle Province, per metà in proporzione della superficie e per metà in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna Provincia.**

I Comuni non possono imporre alcuna tassa sui veicoli contemplati dal presente Testo Unico. **((6))**

AGGIORNAMENTO (6) La [L. 22 dicembre 1969, n. 964](#) ha disposto (con l'art. 8, comma 1) che **“A decorrere dal 1 gennaio 1971, l'assegnazione a favore delle province sul fondo di cui al secondo comma dell'articolo 10 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con [decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39](#), è elevato da un terzo a **due quinti dell'ammontare dei versamenti annui delle tasse di circolazione**”**.

#### LEGGE 21 MAGGIO 1955, N. 463 ([GU n.131 del 08-06-1955](#))

##### Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche.

#### Art. 1.

**Per la costruzione di autostrade a cura ed a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali.**

#### Art. 10.

**Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge** sarà provveduto per l'esercizio 1955-56 **con le maggiori entrate derivanti dalla elevazione delle misure delle tasse automobilistiche** e dall'aumento dell'imposta sulla benzina.

#### Art. 11.

Le tariffe A, B, C, D, E, F, G, H ed I dell'allegato 1, al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con [decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39](#), **sono sostituite rispettivamente dalle tariffe A, B, C, D, E, F, G, H ed I annesse alla presente legge.**

La riscossione del bollo auto è divenuta competenza delle regioni dal 1° gennaio 1999:

#### Legge 27 dicembre 1997 n. 449

**Art. 17 comma 10 – Disposizioni tributarie in materia di veicoli - Criteri per la deduzione di spese per autoveicoli :**

*“A decorrere dal 1 gennaio 1999 la riscossione, l'accertamento, il recupero, i rimborsi, l'applicazione delle sanzioni ed il contenzioso amministrativo relativo alle **tasse automobilistiche** non erariali sono demandati alle regioni a statuto ordinario e sono svolti con le modalità stabilite con decreto del Ministro delle finanze sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti”*.



### B. MODALITÀ DI CALCOLO MOTRICI E MASSA RIMORCHIABILE

La tassazione degli autocarri ha due regimi, che si applicano a seconda della massa complessiva del veicolo:

- a) gli autocarri di massa complessiva inferiore a 12 tonnellate sono tassati in base alla portata;
- b) gli autocarri con massa complessiva uguale o superiore a 12 tonnellate sono tassati in base a una combinazione di diversi parametri (massa complessiva, numero degli assi e tipo di sospensione dell'asse motore); tuttavia se essi risultano muniti di sospensione pneumatica (o riconosciuta ad essa equivalente) annotata sulla carta di circolazione, la tassa è ridotta del 20 per cento.

Alla ordinaria tariffa di tassa calcolata in base alla portata, inoltre, va aggiunta una tassa commisurata alla massa rimorchiabile del veicolo, qualora esso sia idoneo al traino.

In base a quanto stabilito dall'articolo 61, comma 2-ter, della Legge n.342 del 21.11.2000, questa tassa è in vigore dal 2001 in sostituzione di quella sui rimorchi, che è stata abolita.

I rimorchi, quindi, non sono più soggetti al bollo auto.

Gli autoveicoli per trasporto di cose, pertanto, oltre al pagamento della tassa automobilistica in base alla portata, etc., sono soggetti ad una tassa integrativa sulla massa rimorchiabile, da corrispondersi entro i medesimi termini e con le stesse modalità, sulla base della massa rimorchiabile, rilevabile dal documento di circolazione.

Le motrici stradali per i semirimorchi ossia i "trattori stradali" sono inseriti tra gli "autoveicoli speciali" della Tariffa I allegata alla legge 21 maggio 1955, n. 463 recante "Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche".

Ai fini del pagamento della tassa automobilistica, quanto da loro dovuto, va calcolato sommando all'importo determinato dalla moltiplicazione dei Kw (CV) per la tariffa prevista per gli "autoveicoli speciali", l'importo calcolato in funzione del numero degli assi così come previsto nella tabella per la "massa rimorchiabile" stabilita dalla Regione.

#### TRATTORE STRADALE: TASSA AUTOMOBILISTICA MEDIA

Autoveicoli speciali - Tariffa I L. n.463/55			MASSA RIMORCHIABILE			Tot. Tassa media
KW /medi	Tassa / KW	Tassa media	Assi	Tassa	Tassa media	
300	0,49	€ 147,00	2	656,16	€ 790,37	€ 937,37
			3	924,59		

Le modalità di calcolo sono decisamente differenti da quelle delle vetture con un impegno economico molto più alto per i veicoli pesanti che può attestarsi anche tra i 1000/1500 euro a camion (contro una media di circa 200/300 euro per le vetture).

Dall'anno 2012 (<https://www.regione.toscana.it/documents/10180/70102/Tasse%20automobilistiche%202012%20Toscana%20RT%20ACI/aa4f08ce-d1d1-419f-9a80-776a01672739>) sino al 2023 ([https://www.regione.toscana.it/documents/10180/24465198/Toscana\\_TTAA\\_2023.pdf/2e5d0944-1f3a-bb9f-81ef-fa465069307f?t=1674636553136](https://www.regione.toscana.it/documents/10180/24465198/Toscana_TTAA_2023.pdf/2e5d0944-1f3a-bb9f-81ef-fa465069307f?t=1674636553136)) gli importi della tassa automobilistica per gli autocarri stabiliti dalla Regione Toscana, sono rimasti pressoché invariati.

Di seguito uno schema rappresentativo

**AUTOCARRI: IMPORTO DELLE TASSE AUTOMOBILISTICHE APPLICATE DALLA REGIONE TOSCANA NEGLI ANNI DAL 2012 AL 2023**
**2023 TASSA AUTOMOBILISTICA REGIONE TOSCANA**
**AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO A PIENO CARICO PARI O SUPERIORE A 12 TONNELLATE**

Fonte : [https://www.regione.toscana.it/documents/10180/24465198/Toscana\\_TTAA\\_2023.pdf/2e5d0944-1f3a-bb9f-81ef-fa465069307f?t=1674636553136](https://www.regione.toscana.it/documents/10180/24465198/Toscana_TTAA_2023.pdf/2e5d0944-1f3a-bb9f-81ef-fa465069307f?t=1674636553136)  
<https://www.regione.toscana.it/documents/10180/70102/Tasse%20automobilistiche%202012%20Toscana%20R1%20ACI/aa4f08ce-d1d1-419f-9a80-776a01672739>

classe	2 assi		3 assi		4 o più assi		Importo annuo		Importo mensile	
	Pari o Superiore a	Inferiore a	Pari o Superiore a	Inferiore a	Pari o Superiore a	Inferiore a	Con sospensione pneumatica o equivalente	Senza sospensione pneumatica o equivalente	Con sospensione pneumatica o equivalente	Senza sospensione pneumatica o equivalente
1	12	15	15	19			€315,91	€394,88	€27,14	€33,93
2			19	21	23	25	€353,14	€441,42	€30,34	€37,93
3			21	23	25	27	€389,40	€486,75	€33,46	€41,82
4	15						€437,60	€547,00	€37,60	€47,00
5			23				€498,20	€622,76	€42,80	€53,50
6					27	29	€559,29	€699,11	€48,05	€60,06
7					29		€648,05	€810,06	€55,68	€69,59

**2012 TASSA AUTOMOBILISTICA REGIONE TOSCANA**
**AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO A PIENO CARICO PARI O SUPERIORE A 12 TONNELLATE**

classe	2 assi		3 assi		4 o più assi		Importo annuo		Importo mensile	
	Pari o Superiore a	Inferiore a	Pari o Superiore a	Inferiore a	Pari o Superiore a	Inferiore a	Con sospensione pneumatica o equivalente	Senza sospensione pneumatica o equivalente	Con sospensione pneumatica o equivalente	Senza sospensione pneumatica o equivalente
1	12	15	15	19			€301,09	€376,08	€25,87	€32,31
2			19	21	23	25	€336,31	€420,40	€28,89	€36,12
3			21	23	25	27	€370,98	€463,57	€31,87	€39,83
4							€416,99	€520,95	€35,82	€44,76
5							€474,94	€593,10	€40,80	€50,95
6							€533,45	€665,82	€45,83	€57,20
7							€616,96	€771,49	€53,00	€66,28

**2023 TASSA AUTOMOBILISTICA REGIONE TOSCANA**
**AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO INFERIORE A 12 TON**
**2012 TASSA AUTOMOBILISTICA REGIONE TOSCANA**
**AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO INFERIORE A 12 TON**

Portata in Kg		4 mesi	8 mesi	12 mesi	Portata in Kg		4 mesi	8 mesi	Oltre
Oltre	Fino a				Oltre	Fino a			
0	400	€9,96	€19,63	€28,99	0	400	€9,49	€18,98	€27,61
400	800	€13,94	€27,90	€40,58	400	800	€13,28	€26,57	€38,65
800	1000	€17,93	€35,87	€52,19	800	1000	€17,08	€34,16	€48,70
1000	1500	€23,921	€47,82	€69,57	1000	1500	€22,77	€45,54	€66,26
1500	2000	€33,87	€67,75	€98,56	1500	2000	€32,26	€64,52	€93,87
2000	2500	€43,84	€87,68	€127,55	2000	2500	€41,75	€83,50	€121,48
2500	3000	€53,80	€107,59	€156,57	2500	3000	€51,24	€102,47	€149,11
3000	3500	€63,77	€127,52	€185,56	3000	3500	€60,73	€121,45	€176,72
3500	4000	€73,2	€147,45	€214,55	3500	4000	€70,21	€140,43	€204,33
4000	4500	€83,89	€167,37	€243,54	4000	4500	€79,70	€159,40	€231,94
4500	5000	€93,65	€187,30	€272,53	4500	5000	€89,19	€178,38	€259,55
5000	6000	€103,61	€207,23	€301,52	5000	6000	€98,68	€197,36	€287,16
6000	7000	€115,56	€231,17	€336,30	6000	7000	€110,06	€220,16	€320,29
7000	8000	€127,52	€255,05	€371,09	7000	8000	€121,45	€242,90	€353,42

**2023 INTEGRAZIONE PER LA MASSA RIMORCHIABILE**
**2012 INTEGRAZIONE PER LA MASSA RIMORCHIABILE**

		Importo annuo	Importo mensile			Importo annuo	Importo mensile
Tariffa 1	Massa complessiva superiore a 6 Ton e fino a 8 Ton	€89,48	€7,69	Tariffa 1	Massa complessiva superiore a 6 Ton e fino a 8 Ton	€85,22	€7,32
Tariffa 2	Massa complessiva superiore a 8 Ton ma inferiore a 18	€298,25	€25,62	Tariffa 2	Massa complessiva superiore a 8 Ton ma inferiore a 18	€284,05	€24,40
Tariffa 3	Massa complessiva pari a 18 Ton o superiore	€656,16	€56,37	Tariffa 3	Massa complessiva pari a 18 Ton o superiore	€624,91	€53,59
Tariffa 4	Trattori stradali	A 2 assi €656,16 A 3 assi €924,59	€56,37 €79,43	Tariffa 4	Trattori stradali	A 2 assi €624,91 A 3 assi €880,56	€53,59 €75,65

**TRATTORI STRADALI (mediamente ca. 300 KW )**
**( AUTOVEICOLI SPECIALI TARIFFA I LEGGE n. 463 DEL 21 MAGGIO 1955 : provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade )**

2023		2012	
Pagamenti annuali per ogni KW	Pagamenti frazionati per ogni KW	Pagamenti annuali per ogni KW	Pagamenti frazionati per ogni KW
€0,49	€0,50	€0,47	€0,48

L'articolo 61, comma 2-ter, della Legge n.342 del 21.11.2000, stabilisce che dal 2001 all'ordinaria tariffa di tassa calcolata in base alla portata, agli assi, ecc. dovuta dalle automotrici, VA AGGIUNTA LA TASSA COMMISURATA ALLA MASSA RIMORCHIABILE DEL VEICOLO, qualora esso sia idoneo al traino

## C. MEZZI D'OPERA E TRASPORTI ECCEZIONALI

### MEZZI D'OPERA

I **mezzi d'opera** sono veicoli costruiti per il trasporto di materiali particolarmente pesanti risultanti dall'attività edilizia, mineraria, di cantiere, di escavazione, etc.; oppure che completano la produzione durante il trasporto ( betoniere), ovvero effettuano lo spurgo di pozzi neri (Autospurgo).

Più precisamente essi sono individuati **dall'articolo 54, comma 1, lettera "n" del Codice della Strada** ( D.L.gs n.285/1992) .

**Per esclusiva copertura delle spese per le opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture i mezzi d'opera**, ai sensi dell'articolo 34 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, **devono pagare una tassa d'usura supplementare :**

**Art. 34. Oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali.**

1. I mezzi d'opera di cui all'art. 54, comma 1, lettera n), devono essere muniti, ai fini della circolazione, di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto **pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso**, da corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata.

2. Per la **circolazione sulle autostrade** dei mezzi d'opera deve essere **corrisposta alle concessionarie un'ulteriore somma ad integrazione dell'indennizzo di usura**. Tale somma è equivalente alla **tariffa autostradale applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50 per cento**, e deve essere versata insieme alla normale tariffa alle porte controllate manualmente.

3. I proventi dell'indennizzo di usura, di cui al comma 1, affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.

4. Il regolamento determina le modalità di **assegnazione dei proventi delle somme di cui al comma 3 agli enti proprietari delle strade a esclusiva copertura delle spese per le opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture.** (37)(128)

### VEICOLI E TRASPORTI ECCEZIONALI

I **veicoli e i trasporti eccezionali** eccedenti le masse stabilite dall'articolo 62 del Codice della Strada, **pagano agli enti** che rilasciano l'autorizzazione per il transito, un **indennizzo** nella misura stabilita dall'articolo 18 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

### D. FI-PI-LI NUMERI DEL PARCO VEICOLARE PESANTE

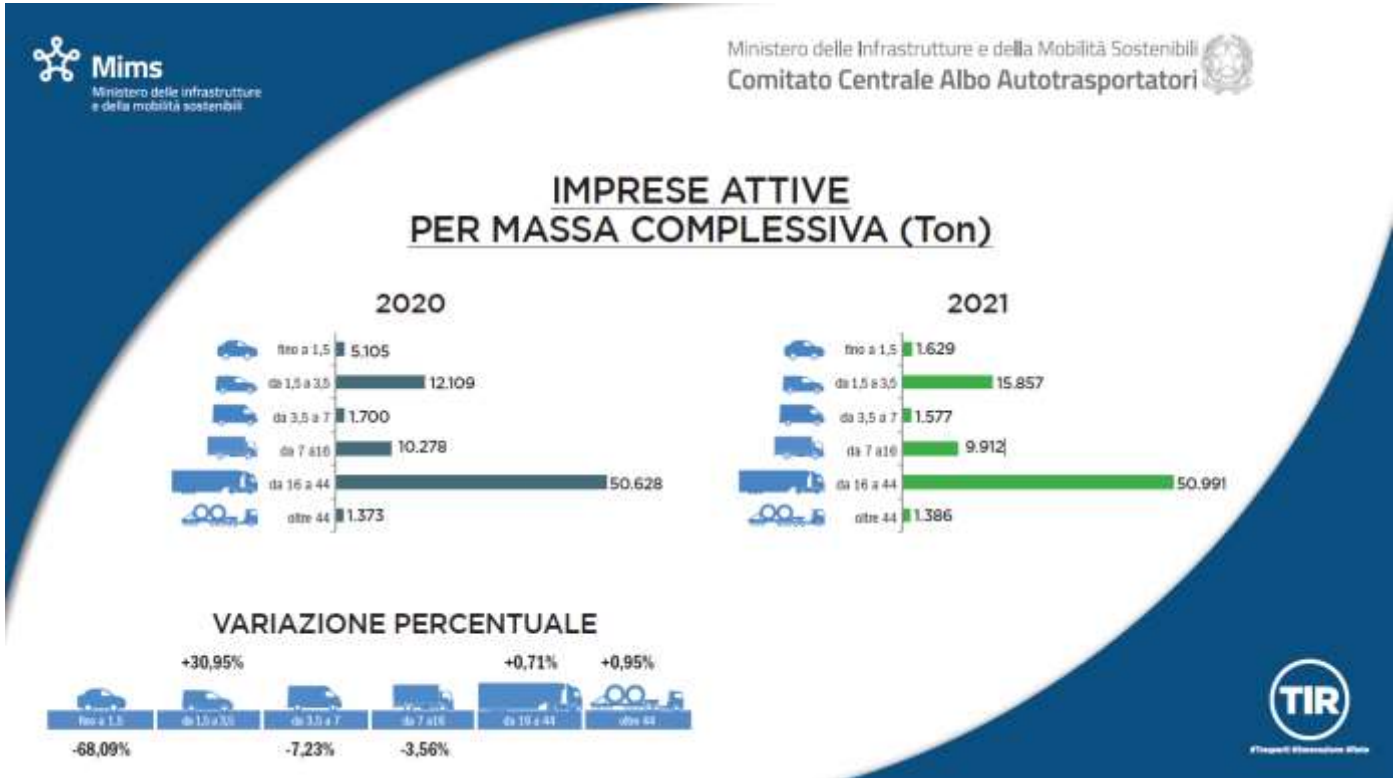
Il dato degli autoveicoli circolanti in disponibilità delle imprese aventi sede nelle tre province FI-PI-LI, è stato ricavato tramite il motore di ricerca dell'ACI [HTTPS://OPV.ACI.IT/WEBDMCIRCOLANTE/](https://opv.aci.it/webdmcircolante/)

Non sono però disponibili i dati relativi agli anni precedenti al 2015, quelli riguardanti gli anni 2016, 2017 (che non sono stati considerati) e 2023 (sono stati considerati gli stessi dati del 2022).

<b>AUTOTRASPORTO MERCI PARCO VEICOLARE A MOTORE DELLE IMPRESE CON SEDE NELLE PROVINCE DI FI-PI-LI</b> Fonte : <a href="https://opv.aci.it/webdmcircolante/">HTTPS://OPV.ACI.IT/WEBDMCIRCOLANTE/</a> - elaborazione CNA Fita							
Anno	PROVINCIA	AM AUTOCARRI TRASPORTO MERCİ	AS AUTOVEICOLI SPECIALI / SPECIFICI	MM MOTOCARRI E QUADRICICLI TRASPORTO MERCİ	TS TRATTORI STRADALI	Totale	Totale Rimorchi Sem.chi
2015	FI-PI-LI	129.240	25.166	8.753	2.948	166.107	8.466
2018	FI-PI-LI	150.830	26.365	8.001	3.440	188.636	9.435
2019	FI-PI-LI	156.871	26.636	7.720	3.583	194.810	9.739
2020	FI-PI-LI	159.011	26.733	7.537	3.635	196.916	9.872
2021	FI-PI-LI	162.129	27.512	7.283	3.838	200.762	10.208
2022	FI-PI-LI	156.812	27.480	7.125	3.979	195.396	10.676

**E. FI-PI-LI - PARCO VEICOLARE PESANTE - CONSISTENZA PER MASSA COMPLESSIVA A PIENO CARICO**

Il Comitato Centrale albo autotrasportatori in collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) ha fornito la seguente rappresentazione del PARCO VEICOLARE



**ITALIANO SUDDIVISO PER MASSA COMPLESSIVA:**

I dati statistici evidenziati ci consentono verosimilmente di affermare che , i **veicoli** in disponibilità delle **imprese insediate nelle province di FI-PI-LI**, abbiano la **seguente distribuzione secondo le masse** :

AUTOCARRI: DISTRIBUZIONE SECONDO LA MASSA COMPLESSIVA DEL MEZZO				
AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO INFERIORE A 16 TON				AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO > 16TON
Fino a 1,5 Ton	Da 1,5 a 3,5 Ton	Da 3,5 a 7 Ton	Da 7 a 16 Ton	Oltre 16 Ton
<b>2%</b>	<b>19,49%</b>	<b>1,94%</b>	<b>12,18%</b>	<b>64,38%</b>

**F. PARCO VEICOLARE PESANTE : IMPORTO MEDIO DELLA TASSA AUTOMOBILISTICA**

Considerate le articolate modalità per la determinazione della tassa automobilistica per gli autocarri, tenendo conto delle tariffe determinate dalla Regione Toscana in base alla distinzione tra autocarri con peso complessivo inferiore a 12 Ton e quelli con massa superiore e quindi delle diverse portate ed assi, **si è calcolato un importo medio per ciascuna delle seguenti fasce di massa complessiva:**

<b>TASSE AUTOMOBILISTICHE MODALITÀ DI CALCOLO PER STIMARNE GLI INCASSI ANNUALI</b>			
<b>AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO &lt; 12 TON</b>			
<b>Fino a 1,5 Ton</b>	<b>Da 1,5 a 3,5 Ton</b>	<b>Da 3,5 a 7 Ton</b>	<b>Da 7 a 16 Ton</b>
<b>€ 34,78</b>	<b>€ 73,44</b>	<b>€ 185,55</b>	<b>€ 320,36</b>
Media tasse di riferimento veicoli di portata in Kg da 0 a 800	Media tasse di riferimento veicoli di portata in Kg da 800 a 2000	Media tasse di riferimento veicoli di portata in Kg da 2000 a 4500	Media tasse di riferimento veicoli di portata in Kg da 4500 a 8000
<b>AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO &gt; 12TON</b>			
<b>Oltre 16 Ton</b>			
<b>Trattore stradale</b>	<b>Motrice e rimorchio</b>	<b>Motrice</b>	
<b>€ 937,37</b>	<b>€ 934,57</b>	<b>€ 457,37</b>	
Kw = calcolato su 300 Kw (dato medio) + Massa rimorchiabile= media 2 e 3 assi N° Trattori stradali = dato effettivo ACI – considerato n°1 semirimorchio/trattore	Tasse veicoli > 12 Ton = media + Massa rimorchiabile = media tariffa 2 e 3 Reg. Toscana N° Motrici con rimorchio = percentuale determinata dalla proporzione tra: Differenza del numero totale dei rimorchi-semirimorchi (dato ACI) decurtato dei semirimorchi per trattori stradali (calcolato uno per trattore) Differenza numero totale veicoli > 16 Ton e numero trattori stradali (dato ACI)	Tasse veicoli > 12 Ton = media	

<b>FI-PI-LI Stima Numero dei trattori stradali e delle motrici con rimorchio (complesso veicolare maggiore a 16 Ton)</b>									
<b>Anno</b>	<b>Totale veicoli &gt;16 Ton (64,38% del Tot.)</b>	<b>Totale trattori stradali (effettivi ACI)</b>	<b>Totale motrici</b>	<b>Totale rimorchi – semirimorchi</b>	<b>Totale semirimorchi per trattori (considerandone un per trattore)</b>	<b>Totale rimorchi per motrici</b>	<b>% motrici con rimorchio (sul totale delle motrici &gt;16 Ton)</b>	<b>N° Motrici con rimorchio (con massa rimorchiabile)</b>	<b>N° Motrici senza rimorchio (senza massa rimorchiabile)</b>
	<b>(A)</b>	<b>(B)</b>	<b>(C = A – B)</b>	<b>(D)</b>	<b>(E)</b>	<b>(F = D – E)</b>	<b>(G = F x 100: C)</b>	<b>(H)</b>	<b>(I= C - H)</b>
2015	106.940	2.948	103.992	8.446	2.948	5.498	5,29%	5.501	98.491
2018	121.444	3.440	118.004	9.435	3.440	5.995	5,08%	5.995	112.009
2019	125.419	3.583	121.836	9.739	3.583	6.156	5,05%	6.153	115.683
2020	126.774	3.635	123.139	9.872	3.635	6.237	5,06%	6.231	116.908
2021	129.250	3.838	125.412	10.208	3.838	6.370	5,08%	6.371	119.041
2022	125.796	3.979	121.817	10.676	3.979	6.697	5,50%	6.699	115.118

Dall'applicazione dei parametri richiamati nei fogli del capitolo "Bollo Autocarri" che precede, nella pagina successiva viene rappresentata la **STIMA, PRUDENZIALE, degli importi pagati per tasse automobilistiche dalle imprese di autotrasporto insediate nelle province di Firenze, Pisa e Livorno**

**AUTOTRASPORTO - STIMA DELLA TASSA AUTOMOBILISTICA PAGATA DALLE IMPRESE AVENTI SEDE A FI-PI-LI  
E DEI RELATIVI IMPORTI INCASSATI DALLA REGIONE TOSCANA**

Anno	Fino a 1,5 Ton			Da 1,5 a 3,5 Ton			Da 3,5 a 7 Ton			Da 7 a 16 Ton			Oltre 16 Ton			Totale Euro
	2% (dati nazionali MIT 2021)			19,49% (dati nazionali MIT 2021)			1,94% (dati nazionali MIT 2021)			12,18% (dati nazionali MIT 2021)			64,38% (dati nazionali MIT 2021)			
Tot. Veicoli FIPILI	N° Veicoli	Tassa Media Euro	Tot. Euro	N° Veicoli	Tassa Media Euro	Tot. Euro	N° Veicoli	Tassa Media Euro	Tot. Euro	N° Veicoli	Tassa Media Euro	Tot. Euro	Mot.+ Rimo	Tassa Media €	Tot. Euro	
													Trattori S.			
<b>2015</b>	3.322	34,78	115.539	32.374	73,44	2.377.546	3.222	185,55	597.842	20.232	320,36	6.481.523	5.501	934,57	5.141.069	<b>62.523.715</b>
166.107 (1)													98.491	457,37	45.046.829	
													2.948	937,37	2.763.367	
<b>2018</b>	3.773	34,78	131.225	36.765	73,44	2.700.022	3.659	185,55	678.927	22.976	320,36	7.360.591	5.995	934,57	5.602.747	<b>70.927.621</b>
188.636													112.009	457,37	51.229.556	
													3.440	937,37	3.224.553	
<b>2019</b>	3.896	34,78	135.503	37.968	73,44	2.788.370	3.779	185,55	701.193	23.727	320,36	7.601.182	6.153	934,57	5.750.409	<b>73.245.188</b>
194.810													115.683	457,37	52.909.934	
													3.583	937,37	3.358.597	
<b>2020</b>	3.938	34,78	136.964	38.379	73,44	2.818.554	3.820	185,55	708.801	23.984	320,36	7.683.514	6.231	934,57	5.823.306	<b>74.048.691</b>
196.916													116.908	457,37	53.470.212	
													3.635	937,37	3.407.340	
<b>2021</b>	4.015	34,78	139.642	39.128	73,44	2.873.560	3.895	185,55	722.717	24.453	320,36	7.833.763	6.371	934,57	5.954.145	<b>75.927.235</b>
200.762													119.041	457,37	54.445.782	
													3.838	937,37	3.597.626	
<b>2022</b>	3.908	34,78	135.920	38.083	73,44	2.796.815	3.791	185,55	703.420	23.791	320,36	7.621.685	6.699	934,57	6.260.684	<b>73.899.839</b>
195.396													115.118	457,37	52.651.520	
													3.979	937,37	3.729.795	
<b>2023</b>	3.908	34,78	135.920	38.083	73,44	2.796.815	3.791	185,55	703.420	23.791	320,36	7.621.685	6.699	934,57	6.260.684	<b>73.899.839</b>
195.396													115.118	457,37	52.651.520	
													3.979	937,37	3.729.795	
<b>Totale generale</b>															<b>504.472.128</b>	

(1) = Fonte: [HTTPS://OPV.ACI.IT/WEBDMCIRCOLANTE/](https://opv.aci.it/WEBDMCIRCOLANTE/) - Il motore di ricerca dell'ACI in cui viene rappresentata la situazione del parco veicolare italiano, non fornisce i dati relativi agli anni precedenti al 2015 e quelli riguardanti gli anni 2016, 2017 e 2023 (per questo ultimo anno sono stati presi in considerazione gli stessi dati del 2022)

Si tratta di una stima prudenziale in quanto calcolata considerando per tutti i veicoli la riduzione del 20% applicato in presenza di sospensioni pneumatiche (mentre la vetusta del parco veicolare italiano lascerebbe presupporre il contrario)

**LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO CON SEDE NELLE PROVINCE FI-PI-LI**

**HANNO VERSATO ALLA REGIONE OLTRE 500 MILIONI DI EURO IN 7 ANNI**

**TUTTE LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO AVENTE SEDE A FI-PI-LI**

**HANNO PAGATO MEDIAMENTE 72 MILIONI DI EURO L'ANNO PER LA TASSA AUTOMOBILISTICA**

**69 MILIONI DI EURO L'ANNO LI HANNO PAGATI**

**SOLTANTO LE IMPRESE CON VEICOLI DI MASSA COMPLESSIVA SUPERIORE A 3,5 TONNELATE**

**LUNGO LA FI-PI-LI IL TRANSITO MEDIO GIORNALIERO DEI VEICOLI PESANTI**

**RAPPRESENTA SOLTANTO IL 10% - 15% DEL TOTALE CIRCOLANTE**

**NONOSTANTE QUESTO ENORME FIUME DI SOLDI**

**LA FI-PI-LI VERSA DA DECENNI IN CONDIZIONI CHE RAPPRESENTANO UN ATTENTATO ALLA SICUREZZA**

**A COSA SONO SERVITI TUTTI I SOLDI VERSATI DAGLI UTENTI?**

**UN ULTERIORE PAGAMENTO SELETTIVO PER GLI AUTOTRASPORTATORI RAPPRESENTEREBBE**

**UNA FORMA DI CONDIZIONAMENTO DISCRIMINATORIO E VESSATORIO**

**CHE POTREBBE PRESAGIRE ANCHE**

**UNA RICHIESTA DI INTERVENTO CAUTELARE DELL'A.G.C.M.**



## **7. AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO – INTERVENTO CAUTELARE**

Il progetto che la regione Toscana intende portare avanti rappresenta **un ulteriore fardello**, e non di poco conto, se si considera che **la voce pedaggi autostradali** rappresenta il **terzo costo** di gestione **dell'impresa di autotrasporto** dopo carburante e manodopera.

Per di più, volendolo **applicare un pedaggio selettivo a discapito delle sole imprese con mezzi pesanti**, rappresenta una vera e propria discriminazione ed imposizione vessatoria.

Per questo riteniamo necessario **richiedere in maniera preventiva l'intervento dell'Antitrust**.

Il fine è quello di accertare **la vessatorietà della condizione tramite la quale la regione Toscana vuole far pagare la manutenzione e la messa in sicurezza della S.G.C. FI-PI-LI alla sola categoria degli autotrasportatori**.

L'A.G.C.M. è già intervenuta, per altre circostanze, in materia di viabilità denunciando **“gravi carenze da parte della società nella gestione e nella manutenzione delle infrastrutture ad essa affidate in concessione e ai conseguenti massicci interventi di manutenzione straordinaria e di messa in sicurezza di numerose tratte autostradali”**.

Un'adeguata ed oculata programmazione della sua messa in sicurezza, doveva già essere messa in pratica da tempo ed ora **dichiarazioni di intento per un rinnovato impegno, non possono gravare su una sola categoria di lavoratori**.

L'introduzione di una **tassa sul transito**, rappresenterebbe un **evidente pregiudizio praticato nei confronti degli operatori del trasporti merci** sulla scorta di non precisati argomenti ed indimostrate evidenze empiriche.

Come più volte evidenziato da CNA Fita, **per rendere più sicure e percorribili le strade italiane, per evitare la congestione indotta da una mancata dilazione dei programmi di manutenzione**, occorre dare **piena attuazione all'Archivio nazionale delle strade**.

**Una previsione che esiste da oltre 30 anni** (articolo 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) ma a cui **molti enti non hanno ancora dato piena attuazione**.

Anche per questo, gli autotrasportatori che percorrono quotidianamente la rete stradale italiana, **lo fanno, frequentemente, in sicurezza precaria, con pesanti allungamenti dei tempi di percorrenza, conseguenti importanti aumenti dei costi e deciso peggioramento della qualità della vita**.

**La manutenzione e messa in sicurezza delle strade dovrebbe essere un dovere per gli enti gestori, a prescindere che essa sia a pagamento o meno**.

2023

## Regione Toscana

### TASSE AUTOMOBILISTICHE DAL 1° GENNAIO 2023

TARIFFARIO REGIONE TOSCANA

AUTOVEETTURE - AUTOVEICOLI USO PROMISCUGO - AUTOCARRI Art. 1 e 240 L. n.296/2006 - AUTOBUS - AUTOVEICOLI SPECIALI (Tariffa I L. 463/55) - RIMORCHI USO SPECIALE - CICLOMOTORI - QUADRICICLI LEGGERI (MINICAR) - MOTOCICLI

CLASSE	VALORE DEL KW	
	Pagamenti annuali KW	Pagamenti frazionati KW
AUTOVEETTURE E AUTOVEICOLI USO PROMISCUGO - AUTOCARRI Art.1 e 240 L. n. 296/2006 <sup>(1)</sup>		
<b>EURO 0</b> (fino a 100KW) (per ogni KW oltre 100 KW)	<b>3,47</b> <b>5,45</b>	<b>3,57</b> <b>5,55</b>
<b>EURO 1</b> (fino a 100KW) (per ogni KW oltre 100 KW)	<b>3,38</b> <b>5,37</b>	<b>3,45</b> <b>5,42</b>
<b>EURO 2</b> (fino a 100KW) (per ogni KW oltre 100 KW)	<b>3,23</b> <b>5,08</b>	<b>3,33</b> <b>5,24</b>
<b>EURO 3</b> (fino a 100KW) (per ogni KW oltre 100 KW)	<b>3,12</b> <b>4,91</b>	<b>3,21</b> <b>5,05</b>
<b>EURO 4/5/6</b> (fino a 100KW) (per ogni KW oltre 100 KW)	<b>2,71</b> <b>4,26</b>	<b>2,79</b> <b>4,39</b>
AUTOVEETTURE - AUTOVEICOLI USO PROMISCUGO E AUTOCARRI <sup>(1)</sup> A GPL - GAS METANO - IDROGENO - ELETTRICI <sup>(2)</sup>	<b>2,71</b>	<b>2,79</b>
AUTOBUS	<b>3,39</b>	<b>3,50</b>
AUTOVEICOLI SPECIALI Tariffa I L. 463/55	<b>0,49</b>	<b>0,50</b>
CICLOMOTORI, RIMORCHI SPECIALI	<b>Tassa fissa 23,12</b>	
QUADRICICLI LEGGERI (fino a 50 cc) MINICAR	<b>Tassa fissa 57,75</b>	
MOTOCICLI OLTRE 50 cc.	FINO A 11 KW	SUPERIORE A 11 KW <small>(oltre all'importo base)</small>
<b>EURO 0</b>	<b>31,46</b>	1,96 per ogni KW
<b>EURO 1</b>	<b>27,83</b>	1,50 per ogni KW
<b>EURO 2</b>	<b>25,41</b>	1,16 per ogni KW
<b>EURO % e successivi</b>	<b>23,12</b>	1,02 per ogni KW

L'importo della tassa automobilistica composta non può essere inferiore a € 23,12. Ai fini della corretta applicazione delle tasse dovute, in regime di autotassazione, per singole categorie di veicoli, si applicano i seguenti criteri.

La tassazione è basata sulla potenza massima del motore espressa in KW, da individuare sulla carta di circolazione del veicolo, moltiplicando detto valore, senza tenere conto degli eventuali decimali, per gli importi indicati per ciascuna categoria di veicolo, nella tabella a fianco riportata, ricercando, altresì, nella suddetta carta di circolazione la direttiva CEE di appartenenza (Euro 0-1-2-3-4-5/6).

Nell'importo da versare devono essere indicati solo due decimali dopo la virgola. Nel caso in cui l'importo risultante dal calcolo presenti più di due decimali, dovrà provvedersi, ai fini del pagamento, all'arrotondamento, per eccesso o per difetto, del secondo decimale, in ragione della misura del terzo (se quest'ultimo è compreso tra 0 e 4 l'arrotondamento è per difetto, se è compreso tra 5 e 9 l'arrotondamento è per eccesso).

(1) AutocarrArt.1, e 240, L. F. 2007

Per i veicoli immatricolati o riammatricolati come NT con codice carrozzeria FO con 4 o più posti e che abbiano un rapporto tra la potenza espressa in KW e la portata del veicolo espressa in tonnellate maggiore o uguale a 150 la tassa automobilistica deve essere calcolata in base alla potenza effettiva del motore espressa in KW.

(2) Con alimentazione esclusiva o doppia (tipo benzina + gas o benzina + gpl) anche a seguito di installazione dell'impianto successivo all'immatricolazione

**Pagamento on-line disponibile accedendo a <http://www.regione.toscana.it> (-> fascicolo pagamenti)**

**ESENZIONI/RIDUZIONI**

**Sono esenti:**

- I veicoli con proprietario/utente a titolo di locazione finanziaria o di locazione a lungo termine senza conducente con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, adatti per la guida o il trasporto in funzione della disabilità motoria. Gli adattamenti per la guida devono essere previsti dalle proposte Commissioni Mediche ed annotati sulla patente speciale. Tutti gli adattamenti, sia quelli per la guida che per il trasporto del disabili, devono risultare sulla carta di circolazione del veicolo.
- I veicoli con proprietario/utente a titolo di locazione finanziaria o di locazione a lungo termine senza conducente portatore di handicap in situazione di gravità, come definita dall'articolo 3, comma 5 della L. 104/92 o invalido grave, affetto da una patologia o da plurimopatologie che comportino grave limitazione della capacità di deambulazione.
- La autoveetture ed autoveicoli con proprietario/utente a titolo di locazione finanziaria o di locazione a lungo termine senza conducente affetto da cecità assoluta o parziale o (poverente grave i artt. 2, 3 e 4 L.138/2001) o affetto da sordità (art.1 comma2, L.381/1978).
- I veicoli con proprietario/utente a titolo di locazione finanziaria o di locazione a lungo termine senza conducente con handicap psichico o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento della indennità di accompagnamento.

N.B. Il diritto all'esenzione spetta quando la situazione di disabilità è riconosciuta in modo permanente, senza previsione di reversione, ad esclusione dei minori.

L'esenzione spetta al proprietario/utente a titolo di locazione finanziaria o di MLT disabili o che abbia il disabile fiscalmente a carico. L'esenzione per disabili può essere richiesta per un solo veicolo. Sono ammessi i veicoli di cilindrata fino a 2.000 cc. se con motore a benzina o ibrido, fino a 2.800 cc. se con motore diesel o ibrido, e di potenza non superiore a 150 KW se con motore elettrico.

- Gli autoveicoli e i motoveicoli al compimento del 30° anno dalla costruzione sono esclusi dall'esenzione i veicoli ad uso professionale (es. uso scuole guida, noleggio da piazza), nonché i quadricicli e i ciclomotori. Se tali veicoli vengono posti in circolazione sono soggetti al pagamento della tassa di circolazione annua per l'importo di € 29,82 (autoveicoli) e € 11,93 (motoveicoli).
- a) I veicoli adibiti ad ambulanza di trasporto o automediche, al trasporto di organi e sangue, al servizio di protezione civile, al trasporto di persone in determinate condizioni, di proprietà delle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro regionale di cui alla L.R. 28/1995 o da esse utilizzati a titolo di locazione finanziaria o a titolo di locazione a lungo termine senza conducente;
   
b) I veicoli di proprietà delle Onlus iscritte nell'Anagrafe delle Onlus o da esse utilizzati a titolo di locazione finanziaria o a titolo di locazione a lungo termine senza conducente, degli Enti locali e delle Aziende sanitarie locali adibiti ad ambulanza di trasporto, al servizio di protezione civile, al trasporto specifico di persone in determinate condizioni, al trasporto di organi e sangue.

7) A decorrere dal 1° gennaio 2023 i veicoli adibiti al trasporto di minori che abbiano ricevuto un trapianto di organi, di tessuti o di cellule staminali emopoietiche (art.8 quinquies L.R. 49/2003)

**Beneficiari:**

- Gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i venti e i ventinove anni, se in possesso del certificato di rilevanza storica, annotato sulla carta di circolazione, sono assoggettati al pagamento della tassa automobilistica con una riduzione pari al 50 per cento.
- È prevista la riduzione a 1/4 del tributo dovuto per le autoveetture e gli autoveicoli ad uso promiscuo omologati per la circolazione esclusivamente mediante l'alimentazione del motore con GPL o metano conformi alla direttiva 91/441 ovvero 91/542 CEE e autoveetture, gli autoveicoli ad uso promiscuo, i motoveicoli, i ciclomotori e i quadricicli leggeri azionati con motore elettrico per periodo successivo al quinquennio di esercizio previsto dal DPR 39/53.

**Portale tasse auto:** [www.regione.toscana.it/tollauto](http://www.regione.toscana.it/tollauto) (consultare la propria posizione tributaria e inviare pratiche agli Uffici Regionali) - con SPID, CIE, CNS

**Servizio di scadenza:** richiesti l'attivazione del servizio gratuito all'indirizzo [www.regione.toscana.it/tollauto](http://www.regione.toscana.it/tollauto) o inquadra il codice qr di lato

Per informazioni:  
 • compilare l'apposito form [www.regione.toscana.it/tollauto](http://www.regione.toscana.it/tollauto)  
 • chiamare il numero 054383584 dal lunedì al venerdì, dalle 9.00 alle 13.00  
 • inviare una mail a [acis@regione.toscana.it](mailto:acis@regione.toscana.it)

A cura dell'Automobile Club d'Italia

# 2023



## Regione Toscana

### TASSE AUTOMOBILISTICHE DAL 1° GENNAIO 2023

#### TARIFFARIO REGIONE TOSCANA

• AUTOCARRI CON PESO COMPLESSIVO INFERIORE A 12 TONNELLATE  
• TARGHE PROVA

• MOTOCARRI-MOTOFURGONI  
• INTEGRAZIONE PER LA MASSA RIMORCHIABILE

#### AUTOCARRI

con peso complessivo inferiore a 12 t. (Inclusi autocarri di cui Art. 1, c. 240 L. n. 296/2006)\*

Portata in Kg OLTRE	Portata in Kg FINO A	4 mesi	8 mesi	12 mesi
0	400	9,96	19,93	28,99
400	800	13,94	27,90	40,58
800	1000	17,93	35,87	52,19
1000	1500	23,91	47,82	69,57
1500	2000	33,87	67,75	98,56
2000	2500	43,84	87,68	127,55
2500	3000	53,80	107,59	156,57
3000	3500	63,77	127,52	185,56
3500	4000	73,72	147,45	214,55
4000	4500	83,69	167,37	243,54
4500	5000	93,65	187,30	272,53
5000	6000	103,61	207,23	301,52
6000	7000	115,56	231,17	336,30
7000	8000	127,52	255,05	371,09

Autocarri Art. 1, c. 240, L. n. 296/2006

\*Per i veicoli immatricolati o reimmatricolati come N1 con codice carrozzeria F0 con 4 o più posti e che abbiano un rapporto tra la potenza espressa in KW e la portata del veicolo espressa in tonnellate maggiore o uguale a 180 la tassa automobilistica deve essere calcolata in base alla potenza effettiva del motore espressa in KW ed i relativi importi sono riportati nel riquadro relativo alle autovetture e autoveicoli uso promiscuo.

#### MOTOCARRI-MOTOFURGONI

(Con cilindrata inferiore a 500 cm<sup>3</sup>)

Portata in Kg	12 mesi
Fino a 400 Kg	27,62
Oltre 400 fino a 800 Kg	38,66
» 800» 1.000»	49,70
» 1.000» 1.500»	66,27
» 1.500» 2.000»	93,88

#### MOTOCARRI-MOTOFURGONI

(Con cilindrata 500 cm<sup>3</sup> e oltre)

Portata in Kg	12 mesi
Fino a 400 Kg	28,99
Oltre 400 fino a 800 Kg	40,58
» 800» 1.000»	52,19
» 1.000» 1.500»	69,57
» 1.500» 2.000»	102,76

#### TARGHE PROVA

Autoveicoli	239,11
Ciclomotori	23,12
Motoveicoli	35,87

#### INTEGRAZIONE PER LA MASSA RIMORCHIABILE

Al sensi dell'Art. 6 Legge 23/12/99 n. 488 comma 22 bis e seguenti gli autoveicoli per trasporto di cose intestati a residenti nella Regione Toscana, oltre al pagamento della tassa automobilistica ordinaria, sono soggetti ad una tassa integrativa, da corrispondersi entro i medesimi termini e con le stesse modalità, sulla base della massa rimorchiabile, rilevabile dal documento di circolazione, nella misura di cui alla sottostante tabella.

Tariffa	Descrizione	IMPORTO ANNUO	
		IMPORTO ANNUO	IMPORTO MENSILE
Tariffa 1	Per autoveicoli di massa complessiva superiore a 5 tonnellate e fino a 8 tonnellate	€ 89,48	€ 7,69
Tariffa 2	Per autoveicoli di massa complessiva superiore a 8 tonnellate ma inferiore a 18 tonnellate	€ 298,25	€ 25,62
Tariffa 3	Per autoveicoli di massa complessiva pari a 18 tonnellate o superiore	€ 658,16	€ 56,37
Tariffa 4	Per trattori stradali: a) a 2 assi	€ 658,16	€ 56,37
	b) a 3 assi	€ 924,59	€ 79,43

Nota. Sono esenti gli autoveicoli che, con annotazione di vincolo sulla carta di circolazione, trainano esclusivamente carrelli per il trasporto di carni ferroviari.

I versamenti per i quali con la tariffa di cui a lato non viene raggiunto il minimo previsto dalla direttiva CEE dovranno essere effettuati nella misura minima stabilita dalla direttiva stessa.

Portale tassa auto: [www.regione.toscana.it/boiauto](http://www.regione.toscana.it/boiauto) (consultare la propria posizione tributaria e inviare pratiche agli Uffici Regionali) - con SPID, CIE, CNS

Servizio di scadenza: richiedi l'attivazione del servizio gratuito all'indirizzo: [www.regione.toscana.it/boiautobollo](http://www.regione.toscana.it/boiautobollo) o inquadra il qr code qui di lato

Per informazioni:

• compilare l'apposito form [www.regione.toscana.it/boiautobollo](http://www.regione.toscana.it/boiautobollo)

• chiamare il numero 0554383584 dal lunedì al venerdì, dalle 9.00 alle 13.00

• inviare una mail a [boiauto@regione.toscana.it](mailto:boiauto@regione.toscana.it)



A cura dell'Automobile Club d'Italia

2023


**Regione Toscana**
**TASSE AUTOMOBILISTICHE DAL 1° GENNAIO 2023**
**TARIFFARIO REGIONE TOSCANA**

 • Autocarrì di peso complessivo a pieno carico pari o superiore a 12 tonnellate  
 • Complessi: autocarri e autocaricatrici di peso complessivo a pieno carico pari o superiore a 12 tonnellate (Dlgs. 24/2007 n. 43 e D.M.27/12/99)

**AUTOCARRI** con peso complessivo a pieno carico pari o superiore a 12 t.

Classe	2 assi		3 assi		4 o più assi		Importo annuo		Importo mensile	
	Pari o superiore a	Inferiore a	Pari o superiore a	Inferiore a	Pari o superiore a	Inferiore a	Con sospensione pneumatica o equivalente (a)	Senza sospensione pneumatica o equivalente (b)	Con sospensione pneumatica o equivalente (c)	Senza sospensione pneumatica o equivalente (d)
1	12	15	15	19			315,91	394,88	27,14	33,93
2			19	21	23	25	353,14	441,42	30,34	37,93
3			21	23	25	27	389,40	486,75	33,46	41,82
4	15						437,60	547,00	37,60	47,00
5			23				498,20	622,76	42,80	53,50
6					27	29	559,29	699,11	48,05	60,06
7					29		648,05	810,06	55,68	69,59

**AVVERTENZE**

- Per gli autoveicoli con peso complessivo pari o superiore a 12 tonnellate dotate di sospensione pneumatica o riconosciuta ad essa equivalente annotata sulla carta di circolazione, la tassa è ridotta del 20%.
- Agli autoveicoli con peso complessivo pari o superiore a 12 tonnellate non si applica la riduzione del 50% sulla portata prevista per gli autocarri per trasporto di latte, carni macellate fresche, immondizie e spazzature, generi di monopolio, nonché per i cambotte per la vuotatura di pozzi neri.
- La tassa automobilistica deve essere corrisposta per un periodo fisso quadrimestrale ovvero per due periodi fissi quadrimestrali o per un intero anno con decorrenza dal 1° febbraio, 1° giugno, 1° ottobre.

 Portale tassa auto: [www.regione.toscana.it/bolloauto](http://www.regione.toscana.it/bolloauto) (consultare la propria posizione tributaria e inviare pratiche agli Uffici Regionali) - con SPID, CIE, CNS

 Servizio di scadenza: richiedi l'attivazione del servizio gratuito all'indirizzo [www.regione.toscana.it/bolloautomobili](http://www.regione.toscana.it/bolloautomobili) o inquadra il QR code qui di lato

Per informazioni:

- compilare l'apposito form [www.regione.toscana.it/bolloautomobili](http://www.regione.toscana.it/bolloautomobili)
- chiamare il numero 054383564 dal lunedì al venerdì, dalle 9.00 alle 13.00
- inviare una mail a [gvb@polm@regione.toscana.it](mailto:gvb@polm@regione.toscana.it)



A cura dell'Automobile Club d'Italia



