

Stati Generali delle Associazioni di categoria dell'autotrasporto

Roma 8 e 9 Ottobre 2026

Documento finale

Premessa

Gli Stati Generali delle Associazioni dell'autotrasporto di cose per conto di terzi si sono riuniti a Roma l'8 ed il 9 ottobre 2026 – a distanza di 12 anni dalla prima edizione - al fine di contribuire unitariamente alla individuazione di idee comuni in grado di affrontare al meglio le problematiche che le trasformazioni economico – sociali e la globalizzazione dell'economia stanno ponendo con sempre maggiore urgenza.

Le Associazioni ritengono necessario intraprendere una strada di riforme e semplificazione dell'impianto normativo, anche attraverso la digitalizzazione, per regolare, tra l'altro, i rapporti tra impresa e committenza, consapevoli che una maggiore libertà di rapporti negoziali deve passare attraverso un impianto di regole semplici, che non appesantiscano l'attività delle imprese e che tutelino le imprese regolari.

Gli Stati Generali delle Associazioni dell'autotrasporto hanno riunito per due giorni circa 90 delegati in rappresentanza di 11 Associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale, e 2 ministeri (interno e infrastrutture e trasporti) e l'Autorità Europea del Lavoro (ELA). Tutte le associazioni presenti a Roma (Anita, Assotir, CNA Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Sna Casartigiani, Trasportounito) hanno condiviso questo documento di sintesi finale frutto delle attività di quattro tavoli di lavoro (Regolarità, Competitività, Europa, Lavoro) attivati nell'ambito della due giorni.

1. Regolarità dell'autotrasporto: interventi normativi e ruolo del Comitato Centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori

Il Comitato Centrale ha in corso un progetto di controlli sulla regolarità delle imprese di autotrasporto, mediante strumenti informatici con la collaborazione applicativa con le banche dati del Ministero del lavoro, di INPS e INAIL e delle Camere di Commercio, e deve essere sempre più percepito come Organismo di controllo sulla regolarità delle imprese.

Tali attività vanno rivitalizzate attraverso un maggior coinvolgimento della committenza, alla quale devono essere chiari i vantaggi dell'utilizzo degli strumenti in atto per garantire un trasporto regolare e evitare le proprie eventuali responsabilità di filiera.

A tali fini vanno attivati i seguenti interventi:

- Chiarimento normativo che salvaguardi la specialità e la prevalenza della normativa in materia di autotrasporto rispetto a quella in materia di contratto di appalto di servizi;
- Semplificazione delle modalità di accesso agli applicativi in uso sul Portale dell'Albo degli autotrasportatori, nonché revisione ed aggiornamento dei criteri di controllo prevedendo anche ulteriore cooperazione applicativa con le Camere di commercio per cancellare tempestivamente e con modalità più snelle le imprese cancellate dal Registro delle imprese, nonché verificare il deposito dei bilanci;
- introduzione di verifiche sulla regolarità da parte del Comitato che coinvolgano, oltre alla verifica del pagamento della quota Albo, anche la regolarità fiscale e, per l'idoneità finanziaria, in relazione a debiti

tributari scaduti. Ciò attraverso accordo con l'Agenzia delle Entrate ed eventuale cooperazione applicativa tra i sistemi informativi;

- previsione, in caso di contratti di durata, di una verifica periodica (ogni 4 mesi) da parte del committente sulla regolarità del vettore tramite il portale dell'Albo e indicare nel contratto il codice dell'attestazione di regolarità rilasciato dal Portale dell'Albo;
- previsione che nella pubblicazione dei costi di riferimento venga resa nota anche l'incidenza del costo del carburante per le diverse classi di peso dei veicoli, con periodico aggiornamento, e introduzione dell'obbligo delle parti del contratto scritto di indicare nel contratto anche l'incidenza del costo del carburante per i trasporti di cui al contratto stesso oltre al valore del gasolio al momento della stipula;
- Rafforzamento dei controlli di filiera, ivi compresi i committenti, per garantire l'applicazione di sanzioni adeguate e proporzionate in caso di violazione da parte degli stessi delle norme previste nel decreto legislativo 286/2005 e nell'articolo 83-bis del decreto-legge 112/2008. Tale ultima innovazione necessita di preventive verifiche per individuare l'Autorità terza cui demandare i controlli, nonché di un confronto con la committenza, presso il tavolo permanente dell'autotrasporto di merci e della logistica (Consulta).

2. Competitività dell'autotrasporto: interventi normativi

È condivisa la necessità di garantire una filiera consapevole, con chiarezza circa i subaffidamenti, incrementando quindi la produttività di sistema e la qualità della domanda di trasporto, e a tal fine procedere alla digitalizzazione del ciclo del trasporto.

Va approvata quindi una norma che imponga anche per i trasporti effettuati in ambito nazionale la Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe). Si tratta sostanzialmente di digitalizzare il documento che accompagna il trasporto, senza la necessità di creare nuove piattaforme e utilizzando una sola volta gli stessi dati per dare certezza al rapporto, rendere trasparente la filiera, misurare le inefficienze e rendere più efficaci i controlli.

La norma ed i relativi atti amministrativi di attuazione dovranno tener conto dei tempi necessari allo sviluppo delle soluzioni software e della indispensabile connessione con le piattaforme eFTI (Electronic Freight Transport Information - quadro normativo europeo Regolamento UE 2020/1056) che permette la condivisione digitale delle informazioni elettroniche per il trasporto merci ed il controllo su strada.

Un periodo transitorio di 24 mesi è necessario per accompagnare le imprese del settore alla digitalizzazione del documento di trasporto, anche attraverso i fondi messi a disposizione dal Piano nazionale ITS evitando la modalità tecnica del click day.

È richiesto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Polizia stradale effettuino un approfondimento per rivedere le modalità dei divieti di circolazione dei veicoli pesanti, anche con il coinvolgimento della categoria.

3. Politiche europee: interventi e strategie per tutelare il trasporto stradale di merci

Le politiche europee sul trasporto stradale delle merci, nonché quelle sociali, preoccupano da sempre l'autotrasporto italiano per gli evidenti squilibri concorrenziali tra i diversi Paesi europei. Risulta quindi indispensabile migliorare in quantità e qualità i controlli su strada anche con controlli congiunti specializzati

effettuati dalla Polizia stradale insieme ai funzionari della motorizzazione civile. A tal fine viene sollecitato il Ministero affinché:

- siano accelerate le procedure per il rinnovo dei Centri Mobili di Revisione;
- siano incrementati i programmi di formazione del personale addetto – delle diverse forze di polizia - al fine di incrementare ed uniformare i controlli al trasporto internazionale;
- venga garantita la possibilità per le imprese di visualizzare i propri dati presenti sul Registro elettronico nazionale ed il fattore di rischio.

Nell'ambito della trattazione dei dossier europei è essenziale che il Ministero assicuri una presenza costante ed un'azione proattiva su tutti i dossier. A tal fine sarà istituito, da parte del Comitato Centrale per l'albo degli autotrasportatori, un Gruppo di lavoro per fornire contributi tecnici sui diversi temi di interesse del settore. Tale Gruppo deve costituire un presidio stabile, capace di seguire le iniziative dell'Unione su trasporto e logistica fin dalle loro fasi preparatorie.

In particolare, è fondamentale che la questione del transito dei valichi alpini sia gestito da tavoli, a livello europeo, soprattutto ove abbia successo l'azione italiana nei confronti dell'Austria, al fine del rispetto dei principi della libera circolazione delle merci.

È inoltre fondamentale che l'Italia si attivi affinché – anche tramite chiarimenti interpretativi o modifiche della normativa – l'applicazione del Regolamento 561/2006 relativo ai tempi di guida e di riposo dei conducenti, possa garantire una maggiore flessibilità, consentendo anche di incrementare la produttività del trasporto. Infatti l'attuale formulazione non risponde più alle mutate esigenze del trasporto su strada.

Riguardo al piano strategico dell'Unione Europea denominato "Green Deal", è ribadita l'esigenza che venga garantita la neutralità tecnologica, nonché un sostegno concreto e pluriennale per affrontare la transizione ecologica, anche con l'utilizzo a tal fine dei proventi dell'ETS 2 (ove interventi politici non riescano ad evitare che dal 2028 si estenda al settore del trasporto stradale il sistema di costi sulle emissioni di gas serra).

Oltre ad incentivi strutturali per il rinnovo del parco veicolare, è necessario l'ampliamento delle reti di rifornimento alternative e – in attesa di una maggiore diffusione della trazione elettrica e a idrogeno - la promozione immediata dei biocarburanti, utilizzabili fin da subito con costi e tempi competitivi.

4. Autotrasporto e logistica: interventi per l'occupazione ed il lavoro

Sulla base delle principali criticità riscontrate viene richiesto al Ministero di attivare quanto prima le seguenti iniziative:

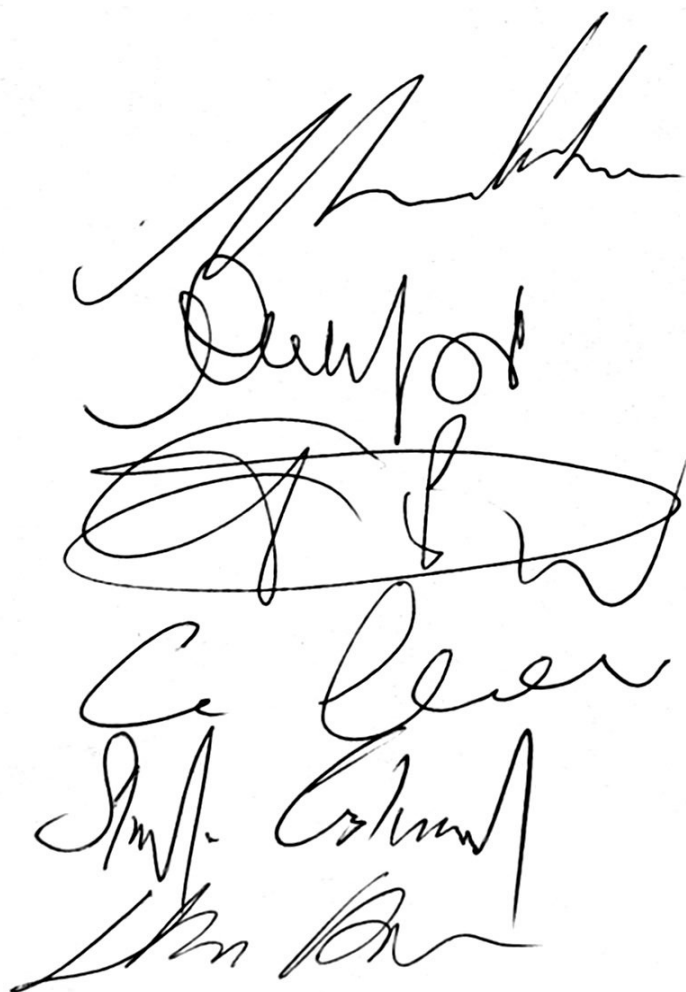
- Semplificare la normativa relativa alla Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), sfruttando le possibilità previste dalla normativa europea al fine di ridurre i costi ed i tempi di conseguimento della Carta. In particolare, con riferimento alla formazione, è proposto di razionalizzare e semplificare i diversi percorsi formativi E', comunque, necessario implementare rapidamente la formazione a distanza e definire quanto prima le linee guida per l'utilizzazione della tecnologia dell'informazione e della comunicazione (TIC), rivedere i Quiz in uso prevedendo anche che l'esame a Quiz possa svolgersi in altre lingue, almeno l'Inglese.
- Semplificare e razionalizzare la normativa sulle patenti, a tal fine accelerando l'approvazione delle norme già previste nel Nuovo Codice della Strada in corso di presentazione al Parlamento. In particolare, è necessario abbassare l'età prevista per il conseguimento della patente, possibilmente introducendo la possibilità di guida accompagnata per il conseguimento delle patenti professionali.

- Migliorare la qualità di vita e di lavoro dei conducenti attraverso il finanziamento pubblico di nuove aree di sosta sicure e protette (SSTPA) per veicoli pesanti soprattutto nelle aree del Paese più sprovviste. Per garantire la realizzazione di SSTPA in tali zone va acquisita dalla Commissione europea l'autorizzazione ad Aiuti di Stato specifici ulteriori rispetto a quanto attualmente previsto dalla normativa europea. Ciò per accelerare il raggiungimento degli standard previsti dal Regolamento Ten-T.
- Attivare il concerto con i Ministeri dell'interno, degli esteri e della cooperazione internazionale e del lavoro e delle politiche sociali al fine di semplificare la normativa per facilitare l'ingresso di lavoratori e conducenti extraeuropei.

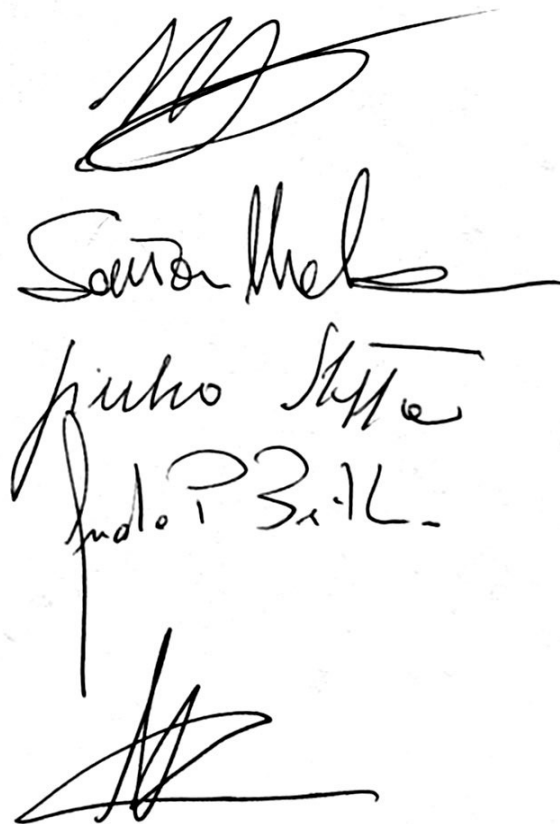
È stata infine evidenziata la necessità di rafforzare i controlli e le norme relative ai trasporti di merci per conto di terzi effettuati con veicoli fino a 1,5 tonnellate di massa complessiva.

Firmato:

Anita, Assotir, CNA Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Sna Casartigiani, Trasportounito



A vertical column of five handwritten signatures. From top to bottom, they appear to be: 1. A stylized signature with a long horizontal stroke. 2. A signature that looks like 'Assotir'. 3. A signature that looks like 'CNA Fita'. 4. A signature that looks like 'Confartigianato'. 5. A signature that looks like 'Trasportounito'.



A vertical column of four handwritten signatures. From top to bottom, they appear to be: 1. A stylized signature with a long horizontal stroke. 2. A signature that looks like 'Sna'. 3. A signature that looks like 'Legacoop'. 4. A signature that looks like 'Fai'.