STATI GENERALI: UN MANIFESTO PER IL FUTURO DELL'AUTOTRASPORTO

A cura di
Lucia Angeloni



STATI GENERALI: UN *MANIFESTO* PER IL FUTURO DELL'AUTOTRASPORTO

A cura di Lucia Angeloni

Indice

Prefazione
Edoardo Rixi, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 4
Enrico Finocchi, Presidente Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori (2020/2026) 8

Quattro tavoli per scrivere il futuro 13

Tavolo 1: regolarità al centro 23

Tavolo 2: la competitività passa anche dal digitale 37

Tavolo 3: la sfida europea 49

Tavolo 4: proposte per rilanciare il lavoro 63

Il Manifesto firmato dalle Associazioni 81



Edoardo Rixi

Viceministro
delle Infrastrutture
e dei Trasporti

La pandemia ci ha dimostrato quanto l'autotrasporto sia indispensabile per il funzionamento dell'Italia. Quando il Paese si è fermato, le imprese di trasporto hanno continuato a lavorare, garantendo il rifornimento dei beni essenziali. Più recentemente, le proteste che hanno interessato alcune aree del Sud hanno confermato quanto le interruzioni della circolazione delle merci possano ripercuotersi rapidamente sulle attività produttive e sulla vita quotidiana dei cittadini.

L'autotrasporto non è semplicemente un comparto della mobilità. È una componente essenziale del sistema economico nazionale. Senza camion che raggiungono fabbriche, porti, interporti, centri logistici e attività commerciali non c'è continuità produttiva e non c'è competitività.

Oggi le imprese affrontano una fase particolarmente complessa. Le tensioni internazionali, l'instabilità dei mercati energetici e le oscillazioni del prezzo del gasolio incidono direttamente sui bilanci aziendali, soprattutto su quelli delle piccole imprese, che hanno margini più ridotti per assorbire gli aumenti.

È un problema che non può essere affrontato soltanto con misure emergenziali. Occorre intervenire sui costi, rafforzare la capacità competitiva delle aziende e rendere più efficiente l'intera catena logistica. È questa la direzione nella quale stiamo lavorando.

Il confronto con le rappresentanze del settore è fondamentale per individuare le criticità e trasformare le esigenze delle imprese in interventi concreti. Il nostro obiettivo è sempre stato quello di costruire una politica per l'autotrasporto che non si limiti a fronteggiare le emergenze, ma affronti anche i problemi strutturali che condizionano il futuro del comparto.

Con il decreto-legge del 23 ottobre abbiamo rafforzato le misure

contro il caro gasolio. Abbiamo aggiunto 66,4 milioni di euro al credito d'imposta per gli acquisti effettuati tra marzo e agosto 2026, portando le risorse complessive per quel periodo a 480 milioni. A questi si aggiungono altri 60 milioni per i consumi registrati dal 1° settembre al 5 ottobre. Sono interventi importanti, pensati per compensare una parte dei maggiori costi sostenuti e tutelare la continuità delle attività.

Abbiamo inoltre previsto la possibilità di sospendere i canoni di leasing dei veicoli in scadenza tra novembre 2026 e marzo 2027, con l'obiettivo di alleggerire temporaneamente gli impegni finanziari delle aziende e preservarne la liquidità.

Un altro intervento riguarda la trasparenza dei rapporti contrattuali. Il rafforzamento dei meccanismi di adeguamento legati al costo del gasolio nei contratti di trasporto è fondamentale per evitare che le oscillazioni dei carburanti finiscano per gravare esclusivamente sulle imprese che materialmente effettuano il servizio. La pubblicazione da parte del MIT delle tabelle dei costi di esercizio aggiornate, con particolare riferimento alla componente energetica, va nella stessa direzione: offrire alle imprese e ai committenti parametri attendibili e strumenti più trasparenti per gestire i rapporti commerciali.

Accanto agli interventi economici, dobbiamo accelerare la modernizzazione del settore. La digitalizzazione dei documenti di trasporto, attraverso l'introduzione della Lettera di vettura elettronica nazionale, rappresenta un passaggio importante per migliorare la tracciabilità delle operazioni, semplificare gli adempimenti e rendere più trasparente l'intera filiera.

Resta centrale il tema del rinnovo del parco veicolare. Abbiamo previsto 590 milioni di euro nel periodo 2027-2031 attraverso il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile. Ora è necessario completare il lavoro sulle modalità operative e sugli strumenti di accesso agli incentivi, affinché le risorse possano tradursi in investimenti effettivi. Non possiamo chiedere alle imprese di rinnovare i propri mezzi senza garantire condizioni economiche sostenibili. La transizione deve essere tecnologicamente aperta e accompagnata da strumenti concreti, valorizzando tutte le soluzioni in grado di ridurre consumi ed emissioni, migliorare la sicurezza e aumentare l'efficienza.

La competitività dell'autotrasporto dipende anche dalle infrastrutture. Non basta avere imprese efficienti se i collegamenti sono condizionati da congestioni, limitazioni alla circolazione, cantieri e tempi di percorrenza imprevedibili. Ogni ora persa sulla strada si traduce in un costo per le aziende e in una minore competitività per il sistema produttivo.

Per questo stiamo affrontando con determinazione la questione dei valichi alpini. Il Monte Bianco e il Brennero sono snodi strategici per i collegamenti commerciali dell'Italia con il resto d'Europa. Per il traforo del Monte Bianco stiamo portando avanti la necessità di una seconda canna, valutandone le implicazioni in termini di sicurezza, continuità del servizio e affidabilità dei collegamenti. Non possiamo permettere

che le criticità dei principali attraversamenti alpini diventino un fattore strutturale di penalizzazione per le nostre imprese esportatrici.

C'è poi il tema delle politiche europee, sul quale il MIT porta avanti da anni un lavoro per correggere gli effetti distorsivi del sistema ETS sui trasporti. La nostra posizione è chiara: gli obiettivi ambientali devono essere perseguiti senza compromettere la competitività delle imprese e senza introdurre nuovi squilibri tra i diversi sistemi produttivi europei. Abbiamo più volte rappresentato nelle sedi europee la necessità di rivedere un'impostazione che rischia di scaricare sui trasportatori e, a cascata, sulle filiere produttive e sui consumatori, costi aggiuntivi difficilmente sostenibili.

L'entrata a regime dell'ETS2 nel 2028, con il coinvolgimento dei combustibili utilizzati nel trasporto stradale, rende ancora più urgente questo confronto. Non possiamo accettare che le imprese italiane si trovino a sostenere oneri ulteriori rispetto ai concorrenti europei, in un mercato nel quale la competizione si gioca anche sulla struttura dei costi. Serve una revisione delle regole che tenga conto delle caratteristiche del trasporto su strada e del suo ruolo nell'economia reale.

La stessa attenzione deve essere riservata ai collegamenti marittimi con Sicilia e Sardegna. I costi legati all'ETS incidono anche sul trasporto via mare e, di riflesso, sulla competitività delle imprese e sull'approvvigionamento delle isole. Non possiamo ignorare le peculiarità del trasporto insulare. Per questo è necessario lavorare con gli altri Paesi del Mediterraneo e nelle sedi europee per individuare soluzioni che garantiscano condizioni equilibrate e non penalizzino cittadini, imprese e territori.

Gli Stati Generali dell'Autotrasporto e il Tavolo di confronto con le associazioni rappresentano due strumenti complementari di una strategia che punta a coinvolgere stabilmente il settore nelle scelte che lo riguardano. Se i primi hanno consentito di mettere a fuoco le priorità e le prospettive di sviluppo del comparto, il Tavolo assicura un confronto continuativo tra istituzioni e rappresentanze delle imprese, con un'agenda di lavoro orientata alla soluzione delle criticità.

L'autotrasporto è un'infrastruttura economica del Paese, anche quando non si vede. Difendere questo settore significa difendere il lavoro, la produzione industriale, il commercio e la capacità dell'Italia di competere sui mercati internazionali. È un impegno che portiamo avanti con concretezza, responsabilità e continuità.



Enrico Finocchi

Presidente
Comitato Centrale
Albo degli Autotrasportatori
(2020/2026)

Ci sono momenti in cui un settore ha bisogno di fermarsi, guardare al proprio interno e trovare una direzione comune. Gli Stati Generali dell'Autotrasporto sono nati proprio con questo obiettivo: offrire alle associazioni di categoria un'occasione di confronto, sia tra di loro sia con l'amministrazione, per individuare insieme le misure necessarie a rispondere alle esigenze di un comparto strategico per l'economia del Paese.

Ero presente anche ai precedenti Stati Generali, che si erano svolti dodici anni fa a Fiuggi, e ho avuto modo di constatare personalmente quanto questo tipo di lavoro possa produrre risultati. Molte delle proposte elaborate in quell'occasione, infatti, sono state successivamente recepite e trasformate in provvedimenti normativi e amministrativi. È una testimonianza concreta del fatto che il confronto, quando è accompagnato da obiettivi chiari e da una reale volontà di collaborazione, può incidere sulle scelte delle istituzioni.

È con questa convinzione che abbiamo voluto riproporre un'esperienza di questo tipo, nella consapevolezza che anche oggi sia possibile ottenere risultati importanti.

È stato un percorso lungo, che ha richiesto mesi di preparazione, numerosi incontri e un lavoro costante all'interno dell'Albo degli Autotrasportatori. Un progetto nel quale ho creduto fortemente fin dall'inizio, convinto che, in una fase particolarmente complessa per il settore, fosse necessario andare oltre le singole posizioni e costruire una piattaforma di proposte condivise.

Il risultato è stato importante: 92 rappresentanti delle 11 associazioni che compongono il Comitato Centrale hanno partecipato a due giornate di lavoro, dando vita a un confronto articolato che ha portato alla firma di un manifesto comune.

Non era un risultato scontato. Le associazioni hanno storie e priorità differenti, ed è naturale che nel mondo della rappresentanza esistano posizioni anche distanti. Ma proprio per questo ritengo significativo il metodo scelto. Abbiamo lavorato per individuare soluzioni concrete, capaci di migliorare il funzionamento del sistema dell'autotrasporto e della logistica, rafforzandone la regolarità, la competitività e la sicurezza.

Un aspetto che considero particolarmente importante è che molte delle proposte elaborate non richiedono lo stanziamento di nuove risorse. Si tratta, piuttosto, di intervenire sulle regole, semplificare le procedure, rendere più efficienti i controlli e accelerare i processi di digitalizzazione. Misure che possono produrre benefici per le imprese e per l'intera filiera, con ricadute positive anche sull'economia nazionale.

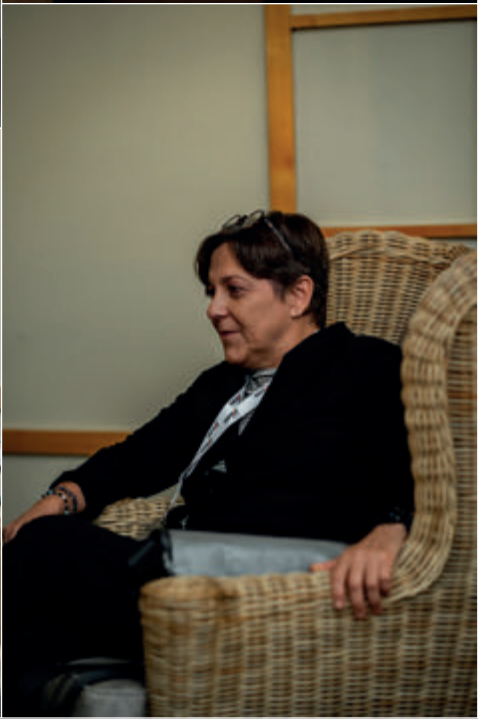
Alcune proposte uscite dagli Stati Generali hanno già trovato riscontro nell'attività del Governo: il Decreto del 23 ottobre ha già previsto la nascita della lettera di vettura elettronica nazionale, l'adeguamento automatico e certo del costo del gasolio, la distinzione tra contratto di appalto e contratto di trasporto. È un segnale importante, perché dimostra che le istanze dell'autotrasporto possono essere ascoltate e tradursi in interventi concreti.

Anche sul fronte della formazione si sta lavorando nella direzione indicata dalle associazioni. La Direzione Generale per la Motorizzazione, ad esempio, sta già verificando la possibilità di passare alla didattica a distanza nella formazione iniziale per un corposo numero di ore, riconoscendo la possibilità di evitare di ripetere la parte di programma già sostenuto in altre occasioni, come durante il conseguimento della patente C.

Adesso è importante che questo lavoro trovi una risposta nelle istituzioni e che le indicazioni condivise possano diventare regole più semplici, strumenti più efficaci e condizioni migliori per tutte le imprese che ogni giorno garantiscono il funzionamento della catena logistica del Paese.



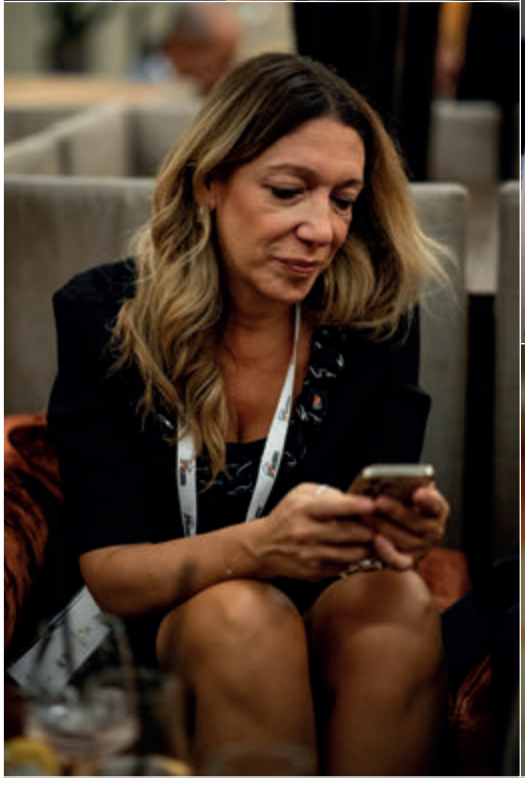
















CAP UNO

Quattro tavoli per scrivere il futuro

1

Quattro tavoli per scrivere il futuro

In dodici anni possono cambiare molte cose. Anche nel mondo dell'autotrasporto. Cambiano i mezzi, le tecnologie, il modo di organizzare il lavoro e di gestire le merci. Cambiano i mercati, le regole e gli equilibri competitivi.

Quando nel 2014 le associazioni dell'autotrasporto si riunirono a Fiuggi per gli Stati Generali, le priorità erano inevitabilmente legate a un contesto diverso. In poco più di un decennio è cambiato il contesto economico, sono mutati gli equilibri del mercato e si sono affacciate nuove esigenze.

Da allora il comparto ha attraversato una stagione di cambiamenti che ha modificato profondamente le sue prospettive: la digitalizzazione ha aperto nuove possibilità di gestione e controllo, la transizione energetica ha introdotto nuovi obblighi e investimenti, l'Europa ha assunto un peso ancora più determinante nelle scelte delle imprese. Nel frattempo, la difficoltà di reperire conducenti è diventata una delle principali preoccupazioni del settore e la competizione tra operatori ha reso ancora più evidente il problema delle diverse condizioni in cui si svolge l'attività di trasporto.





Il tempo trascorso ha quindi reso necessario un nuovo momento di riflessione collettiva. Non per ripartire da zero, né per limitarsi a fotografare le difficoltà, ma per capire quali strumenti servano oggi all'autotrasporto e quali interventi possano accompagnarlo in una fase di profonda evoluzione. Con una consapevolezza in più: le esigenze delle imprese possono essere diverse, ma molte delle questioni che ne condizionano il futuro sono comuni.

Gli Stati Generali dell'Autotrasporto

Da questa premessa ha preso forma la seconda edizione degli Stati Generali dell'Autotrasporto, organizzati dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori insieme alla Rivista Tir, che si sono tenuti l'8 e il 9 ottobre 2026 a Roma.

Sono stati oltre 90 i delegati che hanno preso parte ai lavori, tra rappresentanti delle undici associazioni di categoria che fanno parte del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Interno e dell'Autorità europea del lavoro (ELA). Una partecipazione ampia, che ha





permesso di riunire le diverse anime del settore per confrontarsi sulle principali questioni che interessano l'autotrasporto e per individuare proposte condivise da presentare alle istituzioni.

La formula scelta è stata quella di suddividere i partecipanti in quattro tavoli, dedicati rispettivamente a regolarità, competitività, politiche europee, lavoro e occupazione.

A coordinare i lavori sono stati **Roberta De Santis**, vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, per il tavolo sulla regolarità; **Vincenzo Corbi**, funzionario della Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIT, per la competitività; **Donatella Orlandi**, dirigente della stessa Direzione Generale, per le politiche europee; e **Antonio Macera**, funzionario amministrativo del MIT, per il tavolo sul lavoro. Il confronto è stato supportato anche da due facilitatori, **Massimo Campailla**, avvocato esperto del settore, e **Massimo Marciani**, fondatore e presidente di Fit Consulting, rispettivamente per i primi due ambiti.

Le quattro sfide

Quattro temi che affrontano altrettante dimensioni strategiche del settore, ma che sono legati da un filo comune: la necessità di creare condizioni migliori per garantire un mercato più regolare ed equilibrato e per rafforzare la competitività e il ruolo dell'autotrasporto italiano.

La regolarità è una condizione essenziale per il corretto funzionamento del mercato. Significa assicurare che tutti gli operatori rispettino le regole, contrastare l'abusivismo e la concorrenza sleale e tutelare le imprese che investono e operano nel rispetto delle disposizioni. Un tema che coinvolge direttamente l'attività dell'Albo, chiamato a verificare il possesso dei requisiti per l'esercizio della professione, ma anche la necessità di rendere più efficaci i controlli e semplificare le procedure.

La competitività guarda invece alla capacità delle imprese di affrontare un mercato sempre più complesso, nel quale costi, oneri amministrativi e rapporti lungo la filiera incidono direttamente sulla sostenibilità economica dell'attività. Digitalizzazione, semplificazione documentale e maggiore trasparenza nei rapporti tra committenti e vettori sono alcuni degli strumenti attraverso i quali rendere più efficiente il sistema e rafforzare la posizione degli operatori italiani.

Sul fronte europeo, la questione centrale è quella di garantire con-







dizioni di concorrenza più omogenee all'interno del mercato comunitario. Le differenze nell'applicazione delle norme e nei controlli, le politiche di decarbonizzazione, gli incentivi per il rinnovo del parco veicolare e le criticità legate alla permeabilità dell'arco alpino rappresentano questioni che hanno ricadute dirette sull'attività delle imprese italiane e sulla loro capacità di competere con gli operatori degli altri Paesi.

Infine, il lavoro, con il problema ormai strutturale della carenza di conducenti e di personale qualificato. Una questione che non riguarda soltanto il reperimento degli addetti, ma anche l'attrattività della stessa professione, i percorsi formativi, le procedure per conseguire le abilitazioni e le condizioni nelle quali si svolge l'attività. Il ricambio generazionale e la qualità del lavoro diventano così elementi indispensabili per garantire continuità e prospettive di sviluppo alle aziende.



L'evento pubblico

La prima giornata ha permesso di mettere a confronto le diverse posizioni: un lavoro che ha portato alla definizione di un documento comune, siglato da tutte le associazioni, nel quale sono state messe nero su bianco le priorità individuate e le soluzioni ritenute più urgenti e concretamente attuabili per il settore.

La mattina del 9 ottobre i risultati sono stati presentati nell'evento pubblico conclusivo.

Il presidente del Comitato Centrale dell'Albo, **Enrico Finocchi**, ha illustrato il Manifesto unitario sottoscritto dalle associazioni, alla presenza del Capo Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione del MIT, **Stefano Fabrizio Riazzola**, mentre il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Edoardo Rixi** si è collegato dalla Svizzera.

"Le proposte uscite dagli Stati Generali di Fiuggi sono state concretizzate in atti normativi e amministrativi e hanno avuto successo - ha sottolineato Enrico Finocchi presentando le proposte – e mi auguro che anche le indicazioni elaborate in questa occasione possano essere recepite dal Governo. Sono state infatti individuate proposte che non costano, ma che sono in grado di migliorare l'efficienza dell'autotrasporto e della logistica, con ricadute positive sull'economia del Paese".

La prima risposta del Governo

La risposta del Governo non si è fatta attendere. Pochi giorni dopo, infatti, il Consiglio dei Ministri ha approvato un Decreto Legge (Decreto Legge 23 ottobre 2026, n. 193) con cui ha introdotto disposizioni urgenti e misure di sostegno al settore dell'autotrasporto. Il DL, oltre a stanziare ulteriori risorse destinate a coprire il credito d'imposta per la maggior spesa sostenuta per l'acquisto di gasolio, ha anche ripreso alcune delle proposte scaturite dagli Stati Generali, ad esempio la clausola di adeguamento automatico del gasolio.



Poiché quando il prezzo del gasolio sale l'aumento resta spesso sulle spalle del vettore, le associazioni hanno chiesto che questo maggior costo sia diviso tra le imprese e la committenza. Il Decreto ha quindi apportato modiche all'articolo 83-bis della Legge 133/2008 e all'articolo 6 del Decreto Legislativo 286/2005, stabilendo che per i contratti non scritti va riportata l'incidenza del costo del gasolio sulla fattura emessa dal vettore. L'incidenza deve essere fissata in percentuali minime e massime dal MIT – con l'aggiornamento dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio delle imprese – differenziandole secondo le classi di peso dei veicoli.

Con la seconda modifica è stato invece stabilito che per i contratti scritti, ferma restando l'autonomia negoziale delle parti, i valori minimi e massimi sono assunti a riferimento per quelli stipulati a decorrere dalla data di entrata in vigore del Decreto Legge. Inoltre, sempre per i contratti scritti, viene introdotto un nuovo elemento essenziale dato dal "valore del costo del carburante all'atto della stipula e incidenza del costo del carburante per le prestazioni di trasporto disciplinate dal contratto".

Nel provvedimento ha trovato spazio anche l'adozione della Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe) destinata a contenere, in formato elettronico, tutti i documenti legati al trasporto, per facilitare la compilazione dei dati del trasporto e l'individuazione della filiera, con gli eventuali sub-vettori.

Infine, è stato modificato l'art. 1677-bis del Codice civile, prevedendo che nell'ambito dei contratti di logistica le attività di trasferimento delle merci da un luogo a un altro siano comunque assoggettate alle norme del contratto di trasporto.

Il Decreto del 23 ottobre si ispira al documento unitario uscito dagli Stati Generali anche se non recepisce appieno tutte le richieste. Il percorso potrà comunque essere completato in sede di conversione anche grazie al lavoro che le associazioni di categoria stanno svolgendo al Tavolo permanente dell'autotrasporto e la logistica, chiesto durante l'incontro a Palazzo Chigi del 22 maggio 2026 e insediatosi per la prima volta al MIT il 27 ottobre. La strada però, a distanza di dodici anni, è di nuovo quella giusta.

Guarda il video degli Stati Generali tramite QrCode




STATI GENERALI


TIR
STATI GENERALI
DELL'AUTOTRASPORTO

















Tavolo 1: regolarità al centro

2

Tavolo 1: regolarità al centro

La regolarità è una condizione essenziale per il corretto funzionamento del mercato dell'autotrasporto. Garantire il rispetto delle regole significa tutelare le imprese che operano correttamente, assicurare condizioni di concorrenza eque e contrastare abusivismo e concorrenza sleale.

Da questa premessa è partito il lavoro del primo tavolo degli Stati Generali, coordinato da **Roberta De Santis**, vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, dal titolo "Regolarità dell'autotrasporto: interventi normativi e ruolo del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori".

Un tavolo particolarmente importante, che ha concentrato l'attenzione sul rafforzamento dei controlli sulle imprese, sul ruolo dell'Albo degli Autotrasportatori e sulle responsabilità dei diversi soggetti della filiera.

Considerata la complessità degli argomenti, alla coordinatrice è stato affiancato un facilitatore, l'avvocato **Massimo Campailla**, il cui contributo si è rivelato fondamentale anche nella fase preparatoria dei lavori, sia per favorire la mediazione e il superamento delle divergenze, sia per fornire una solida base giuridica alle proposte in discussione.

Il punto di partenza è stato il sistema di verifica della regolarità delle imprese, un compito assegnato al Comitato Centrale dell'Albo dalla Legge di Stabilità 2014. I controlli riguardano diversi requisiti: lo stato di iscrizione all'Albo e al REN, il pagamento delle quote Albo, la congruità tra parco veicolare e numero di autisti dichiarati, la copertura assicurativa dei veicoli, i requisiti di onorabilità, idoneità professionale e finanziaria, oltre alla regolarità contributiva. Un sistema che, secondo le associazioni, dovrebbe essere ulteriormente potenziato.

I delegati hanno quindi avanzato diverse proposte per rendere più semplici e frequenti i controlli e per ampliare gli ambiti di applicazione delle verifiche. Su alcuni interventi si è registrata una convergenza immediata, a partire dalla necessità di semplificare le modalità di accesso agli applicativi disponibili sul portale dell'Albo e di rafforzare la colla-

borazione con le Camere di Commercio. L'obiettivo, in quest'ultimo caso, è individuare procedure più snelle e tempestive per cancellare dall'Albo le imprese che risultano già cessate o cancellate dal Registro delle imprese.

Tra le proposte emerse nel corso della discussione, su cui è stata trovata convergenza, figura anche l'estensione delle verifiche del Comitato Centrale alla regolarità fiscale delle imprese, attraverso un accordo con l'Agenzia delle Entrate e lo scambio di informazioni tra i rispettivi sistemi informativi.

Il rafforzamento dei controlli non riguarda, tuttavia, soltanto le imprese di autotrasporto. È stato infatti posto l'accento anche sulla necessità di coinvolgere maggiormente la committenza nel sistema di verifica. Per i contratti di durata la proposta è di introdurre l'obbligo di controllare periodicamente, ogni quattro mesi, la regolarità del vettore attraverso il portale dell'Albo, riportando nel contratto anche il codice dell'attestazione rilasciata dal sistema. Una richiesta già recepità dal Governo con il Decreto 23 ottobre 2026 (vedi capitolo precedente).

Altro tema affrontato è stato quello di rafforzare e rendere velocemente applicabili le clausole di adeguamento gasolio nei contratti. È stato quindi chiesto che il MIT, nella pubblicazione dei costi di riferimento, renda nota anche l'incidenza del costo del carburante per le diverse classi di peso dei veicoli che dovrebbe essere introdotta obbligatoriamente anche nei contratti scritti.

La discussione si è poi allargata al tema della responsabilità lungo tutta la filiera, con la richiesta di rafforzare i controlli e prevedere sanzioni adeguate e proporzionate nei confronti dei committenti che violano gli obblighi sull'adeguamento del costo del carburante. Resta però da approfondire l'argomento per individuare l'Autorità a cui affidare i controlli così come serve avviare in una delle prossime riunioni del Tavolo permanente autotrasporto e logistica il confronto con la committenza.

Tra le questioni giuridiche affrontate figura, inoltre, la necessità di chiarire la prevalenza della normativa speciale in materia di autotrasporto rispetto alla disciplina generale sull'appalto di servizi, così da evitare sovrapposizioni e incertezze nell'applicazione delle regole.

Il risultato del tavolo è una visione della regolarità che supera la dimensione del semplice adempimento amministrativo: un sistema di verifiche più esteso ed efficiente, nel quale anche la committenza è chiamata a svolgere un ruolo attivo e nel quale il rispetto delle regole diventa una responsabilità condivisa lungo l'intera filiera.


















La regolarità priorità condivisa

Adeguamento automatico del costo del carburante, rafforzamento dei controlli sulla regolarità delle imprese, un sistema di responsabilità e sanzioni esteso a tutta la filiera. Sono questi alcuni dei punti sui quali le associazioni hanno trovato una posizione comune nell'ambito del Tavolo 1 degli Stati Generali, dedicato proprio alla regolarità dell'autotrasporto. Un risultato che ora dovrà tradursi in interventi normativi e amministrativi concreti. Ne parliamo con **Roberta De Santis**, vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e coordinatore del Tavolo 1, che approfondisce i contenuti dell'intesa e il lavoro che attende il Comitato Centrale nei prossimi mesi.



Roberta De Santis

Uno dei punti che ha messo tutti d'accordo, dato anche il periodo storico, è quello relativo alla clausola di adeguamento del caro carburante. Cosa è stato deciso quindi adesso?

Fin dal 2021 è stata prevista la clausola di adeguamento del prezzo al costo del carburante – fuel surcharge – tra gli elementi essenziali del contratto di trasporto in forma scritta. Tuttavia, le associazioni hanno sottolineato la necessità di rafforzare questa norma che resta in gran parte inapplicata.

Siamo quindi arrivati a un accordo sull'introduzione, attraverso una norma, dell'incidenza del carburante sul costo complessivo del trasporto e la previsione di un aggiornamento periodico. Credo che questo sia stato il punto che ha messo tutti d'accordo, senza ombra di dubbio.

Si guarda al modello spagnolo?

Non necessariamente. Adesso dobbiamo entrare nel dettaglio degli interventi normativi, modificando sia l'articolo 83-bis del Decreto Legge 112/2008 sia il Decreto Legislativo 286/2005. Stiamo svolgendo gli approfondimenti necessari per individuare le soluzioni più efficaci e calibrare al meglio le modifiche.

Per semplificare, il risultato sarà quello di vedere direttamente in fattura l'adeguamento legato al costo del carburante?

Ragionevolmente questo sarà il risultato finale del percorso. Interverremo sia sui contratti in forma scritta sia su quelli non formalizzati per iscritto. Per questi ultimi faremo riferimento ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio che il MIT pubblica periodicamente, mentre nei contratti scritti la clausola di adeguamento sarà inserita tra gli elementi obbligatori. Sarà inoltre definita l'incidenza del carburante sul costo complessivo del trasporto: sapere, ad esempio, che il carburante pesa per il 30% consente di determinare in modo univoco di quanto debba variare il prezzo del trasporto al variare del costo del carburante.

Su quali altri punti si è registrata una convergenza tra le associazioni?

Gli altri temi sono stati più dibattuti e hanno richiesto un lavoro di mediazione, ma alla fine si è arrivati a una posizione condivisa. Da un lato è stato introdotto nel documento il principio di verifiche sulla regolarità fiscale delle imprese, un aspetto finora non contemplato e che rappresenta quindi un elemento qualificante e innovativo. Dall'altro, è stata condivisa la necessità di prevedere un sistema di sanzioni che coinvolga l'intera filiera. Gli obblighi per i diversi soggetti sono già presenti nell'ordinamento, in particolare nel Decreto Legislativo 286/2005 che disciplina il settore, ma è necessario garantirne l'effettivo rispetto. Per questo serviranno controlli e sanzioni adeguati, estesi a tutti gli attori della filiera, compresa la committenza.

Per quanto riguarda le verifiche di regolarità, quali saranno i prossimi passi?

L'Albo continuerà a svolgere le verifiche di regolarità, che rappresentano uno dei punti qualificanti della sua attività. Le associazioni hanno concordato sulla necessità di introdurre anche alcune semplificazioni, ad esempio attraverso forme di cooperazione applicativa con le Camere di Commercio. Alcuni interventi richiederanno modifiche normative, altri potranno essere realizzati attraverso semplici delibere dell'Albo e quindi con attività di natura amministrativa.

Per quanto riguarda i controlli sulla regolarità fiscale sarà invece necessario avviare una cooperazione applicativa con l'Agenzia delle Entrate. Anche per altre misure richieste dalle associazioni servirà uno scambio strutturato di dati, che permetta di rendere le verifiche più rapide ed efficienti. Si prospetta quindi un lavoro articolato su diversi piani e livelli, che ci impegnerà intensamente nei prossimi mesi.

I protagonisti del tavolo

Coordinatore



Roberta De Santis è vicepresidente del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori in rappresentanza del MIT. Dopo aver lavorato al Ministero della Giustizia, nel 2001 è passata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dove ha ricoperto diversi ruoli e maturato esperienze in ambito trasportistico, amministrativo e giuridico. Attualmente è dirigente del MIT.

Facilitatore



Massimo Campailla è avvocato cassazionista, specializzato in temi inerenti al diritto della navigazione e dei trasporti, diritto del commercio internazionale, diritto societario, diritto amministrativo e diritto doganale. Dal 2025 è direttore del Corso di Alta Formazione Universitaria "Logistics Management, Diritto Finanza e Gestione Aziendale" dell'Università degli Studi di Trieste.

Delegati



Amedeo Genedani è vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo in rappresentanza delle associazioni di categoria. Titolare di un'impresa di autotrasporto merci a Fiorano Modenese, ha ricoperto numerosi incarichi associativi in Confartigianato Trasporti, tra cui la carica di presidente nazionale per tre mandati. Ha assunto per più mandati anche la presidenza di Unatras che ha guidato fino al febbraio 2024.



Amelia Scaffidi Lallaro è dirigente presso l'ufficio legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Cura la predisposizione e l'esame dei provvedimenti normativi di rango primario sottoposti al Consiglio dei Ministri e redige gli schemi degli atti normativi di rango secondario di competenza del MIT.



Antonella Mancini è in servizio presso la Segreteria del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. Dal 2015 è funzionario responsabile dei settori "Comunicazione" e "Regolarità" delle imprese iscritte coordinando le attività connesse ai procedimenti di verifica della regolarità delle imprese.



Giuseppina Della Pepa, segretario generale di Anita, si occupa di autotrasporto dal 1984. È componente della giunta di Federtrasporto e membro del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e del Comitato nazionale dell'albo nazionale gestori ambientali. È inoltre componente del Comitato ETS presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica.



Alessandro Manzi esperto in materia trasportistica è in Assotir dal 2017. Per l'associazione è capo delegazione nelle trattive per il rinnovo del CCNL di categoria, rappresentante effettivo al Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e consulente tecnico presso Uetr, l'associazione europea delle piccole e medie imprese del trasporto merci.



Sergio Lo Monte ricopre dal 2016 il ruolo di segretario nazionale di Confartigianato Trasporti. È anche segretario generale di Unatras, il coordinamento unitario delle associazioni nazionali dell'autotrasporto, e membro di diversi organismi e commissioni istituzionali, tra cui il Comitato nazionale dell'albo gestori ambientali presso il Mase e il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori presso il MIT.



Stefano Boco è presidente regionale di Confartigianato Trasporti Umbria e vicepresidente di Confartigianto Trasporti con delega all'amministrazione. È titolare di un'impresa di autotrasporto merci con sede a Perugia che si occupa di diverse tipologie di trasporto.



Bruno Pennesi è membro del Consiglio regionale di Confcooperative e del Consiglio nazionale Unatras per Confcooperative. Da 36 anni lavora nel mondo dei trasporti e della logistica. L'impresa che amministra è parte di uno storico consorzio attivo dal 1985 nelle Marche e legato al network di Confcooperative sin dagli anni '90.

Paolo Uggè è presidente della Fai, componente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, e ha dato vita a Conftrasporto. È stato Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal 2003 al 2006, poi deputato nella XV Legislatura, componente della IX Commissione Trasporti, Consigliere del Cnel. Attualmente è presidente di Unatras, coordinamento unitario dell'autotrasporto.



Natalino Mori è vicepresidente Fai, con delega alla transizione ecologica e alla sostenibilità. Imprenditore e manager della logistica, vanta oltre trent'anni di esperienza nel trasporto e nella gestione di merci pericolose. Dal 2025 è amministratore delegato e consigliere di Sangritana SpA, con l'obiettivo di sviluppare l'integrazione tra trasporto su gomma e ferroviario lungo la dorsale adriatica.



Alfredo D'Ascoli ricopre da marzo 2023 l'incarico di segretario generale di Fedit, la Federazione Italiana Trasportatori. È membro effettivo del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori. Prima di entrare in Fedit, nel 2008, ha maturato esperienze professionali in importanti realtà aziendali attive in Italia.



Guido Pietro Bertolone è presidente di Fedit. Guida la rappresentanza della categoria, promuovendo una visione e un'azione condivise a sostegno della competitività della filiera e degli interessi delle imprese associate. Con oltre 25 anni di esperienza nel settore della logistica, dei trasporti e della supply chain, ha maturato un solido percorso professionale ricoprendo incarichi di vertice in primarie aziende del comparto.



Roberto Scarpa è dal 2022 presidente di Fiap - Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali. Nel 1984 ha fondato l'impresa di cui è ceo portandola oggi a una flotta di oltre 400 automezzi. Da sempre promotore della transizione ecologica, fin dal 2017 ha immesso in azienda veicoli a biometano e HVO.



Alessandro Peron è dal 2020 segretario generale di Fiap e guida le relazioni istituzionali e l'attività di advocacy della federazione presso Governo, Parlamento e istituzioni europee. Nel corso della sua carriera ha ricoperto ruoli imprenditoriali e incarichi di responsabilità in aziende di grandi dimensioni, occupandosi di start-up, strategie, comunicazione, sviluppo business e direzione aziendale.





Davide Pecci è coordinatore regionale di Cna-Fita Toscana e funzionario associativo con responsabilità sindacali presso le sedi Cna di Grosseto e Siena. Dal 2005 è specializzato nel settore del trasporto merci e persone, affiancando le imprese nell'evoluzione normativa, contrattuale e gestionale. Rappresenta la categoria in numerose commissioni istituzionali ed è docente nei corsi di idoneità professionale, uso del cronotachigrafo e CQC.



Daniele Conti è dal 2021 responsabile del settore Trasporti e Logistica in Legacoop Produzione e Servizi, associazione in cui guida anche il settore Vigilanza privata e servizi di sicurezza dal 2009. Rappresenta Legacoop Produzione e Servizi in Unatras ed è componente effettivo del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori.



Stefano Castronuovo è direttore tecnico di Sna Casartigiani, coordinatore regionale di Casartigiani Puglia e segretario provinciale di Casartigiani Taranto. È componente dell'Organismo di partenariato della Risorsa mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Rappresenta Sna Casartigiani nel confronto istituzionale sulle problematiche del comparto.



Giuseppe Tagnochetti è coordinatore di Trasportounito e responsabile territoriale per la Liguria, con delega nazionale al settore del trasporto container. È componente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e responsabile per Trasportounito dei processi di digitalizzazione e innovazione dell'autotrasporto.

Uditori



Fabrizio Ossani è coordinatore generale del gruppo Federtrasporti, per il quale cura anche i rapporti istituzionali. Consulente ADR da ventisei anni, è docente fra le altre cose di corsi di alta formazione su tematiche inerenti la logistica e il trasporto merci come esperto del settore. È inoltre membro del comitato direttivo del Freight Leaders Council.



Francesco Meacci è funzionario di Confartigianato Trasporti, attivo nel settore da 27 anni e specializzato in normativa e contrattualistica. È docente ai corsi per l'accesso alla professione e componente della Commissione sui trasporti eccezionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stato, inoltre, membro supplente del Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori.

Maurizio Quintaiè è funzionario Fai e componente supplente del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori. È anche componente dell'Albo nazionale gestori ambientali. Da oltre 35 anni è nel mondo delle associazioni di categoria per consulenza legale alle aziende di logistica, spedizione e trasporto merci, e di servizi accessori quali formazione e certificazione di qualità.



Salvatore Miele è un imprenditore e professionista del settore dei trasporti e della logistica, alla guida di una storica azienda del comparto, fondata nel 1947 e attiva da 80 anni nel mondo dell'autotrasporto e dei servizi collegati alla movimentazione delle merci. Nel ruolo di ceo ha sviluppato una solida competenza nelle dinamiche operative e organizzative del settore.



Sante Montanaro, imprenditore dell'autotrasporto con oltre vent'anni di esperienza, appartiene alla terza generazione di una famiglia di autotrasportatori. Ha avviato il proprio percorso professionale a Massafra, in Puglia, sotto la guida del padre, e successivamente ha costituito la propria impresa, mettendo a frutto le competenze maturate e affrontando in prima persona le trasformazioni e le sfide del comparto.



CAP TRE

Tavolo 2: la competitività passa anche dal digitale

Tavolo 2: la competitività passa anche dal digitale

La digitalizzazione delle procedure e dei documenti è uno step ormai indispensabile in ogni campo della produzione e dei servizi per rendere tutto il processo più veloce, controllato e sostenibile. Si tratta di un chiaro driver di competitività che in un comparto come quello dell'autotrasporto e della logistica, dove il lavoro è caratterizzato dall'utilizzo di molteplici documenti di varia natura, risulta ancora più strategico. Non è un caso che nei trasporti internazionali la lettera di vettura CMR si sia evoluta in eCMR e che l'Unione europea abbia istituito l'eFTI (electronic Freight Transport Information) per digitalizzare i documenti e le informazioni relative al trasporto merci in tutte le modalità. Per quel che riguarda i trasporti interni la situazione si trova, però, ancora in una fase meno avanzata.



Il Tavolo 2, coordinato da **Vincenzo Corbi**, funzionario della Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIT, coadiuvato da **Massimo Marciani**, presidente di Fit Consulting, si è focalizzato proprio su questo tema. L'obiettivo è stato quello di trovare un'intesa condivisa sull'eliminazione progressiva del supporto cartaceo dal ciclo nazionale del trasporto merci su strada, così da rendere digitali gli atti esistenti e consentire a ciascun soggetto legittimato, autorità comprese, di svolgere le verifiche necessarie mediante dati interoperabili e accessi sicuri. Un sistema in grado di interagire anche con l'eFTI.

Il riferimento al sistema è tornato più è più volte nel corso del dibat-

tito, considerato che rappresenta l'impalcatura della digitalizzazione del sistema trasportistico comunitario.

Dopo un lungo confronto, tutti i delegati d'accordo si sono trovati concordi sulla necessità di procedere in questa direzione, cercando un sistema comune che possa evitare la frammentazione e la mancanza di interoperabilità tra i vari sistemi già in uso. Il settore, infatti, dispone già di sistemi aziendali, gestionali e di piattaforme telematiche, alcune finanziate anche recentemente dal bando del MIT LogIN Business.

Il documento finale ha definito un piano strategico per la creazione di un dataset nazionale interoperabile, fondato su uno standard condiviso nei dati, nelle semantiche e nella codifica degli eventi.

Il testo finale ha condiviso la necessità di una norma per istituire la Lettera di Vettura elettronica nazionale (LVe) in ambito nazionale in un periodo transitorio di 24 mesi per accompagnare le imprese del settore alla digitalizzazione del documento di trasporto, anche attraverso i fondi messi a disposizione dal Piano nazionale ITS. Altro punto evidenziato è la necessità di evitare la modalità tecnica del click day per accedere ai fondi.

Il Tavolo su Autotrasporto e Logistica, insediatosi il 28 ottobre scorso presso il MIT, è l'organo deputato ad affrontare i dettagli dell'attuazione della norma.

In ogni caso, nel frattempo, il 23 ottobre, il Governo ha emanato il Decreto Legge Autotrasporto, pubblicato poi in Gazzetta Ufficiale, con cui ha attuato misure di sostegno per le imprese gravate dall'aumento dei costi del carburante. Il DL — come anticipato nel Capitolo I — contiene anche misure previste dagli Stati Generali. Con l'articolo 5, "Digitalizzazione delle informazioni per il trasporto di merci conto terzi su strada in ambito nazionale", è stata indicata infatti la volontà di creare un documento digitale di trasporto per facilitare la compilazione dei dati del trasporto e l'individuazione della filiera, con gli eventuali sub-vettori. Si prevede che questo nuovo documento verrà accettato dagli organi di controllo dal 9 luglio 2027 e che, con uno o più decreti interministeriali, verranno stabilite le specifiche tecniche dello stesso documento digitale.

Occupandosi di competitività dell'autotrasporto, il Tavolo 2 si è concentrato anche su altri temi centrali per il rilancio del settore.

Tra questi spicca la richiesta indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Polizia Stradale per approfondire la revisione dell'attuale sistema dei divieti di circolazione per i veicoli pesanti. L'obiettivo è superare impostazioni ormai obsolete e costruire un modello più flessibile, basato sul confronto diretto con la categoria e sull'integrazione di tecnologie avanzate. L'adozione di piattaforme digitali per il monitoraggio in tempo reale del traffico, algoritmi predittivi per la congestione e sistemi di gestione intelligente delle emergenze stradali permetterebbe infatti di rimodulare le limitazioni, garantendo una maggiore continuità operativa alle imprese senza compromettere la sicurezza della rete viaria.
















Più digitalizzazione, più competitività

La transizione digitale rappresenta una delle sfide più urgenti e strategiche per il rilancio della competitività del sistema logistico nazionale.

Adozione di una Lettera di Vettura elettronica per i trasporti nazionali, trasparenza e tracciabilità dei passaggi della filiera, agevolazione dei controlli attraverso la digitalizzazione delle procedure sono i temi al centro dei lavori del secondo tavolo.

Vincenzo Corbi, funzionario della Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, e coordinatore del Tavolo 2 fa il punto sul confronto che si è tenuto e sui risultati raggiunti.

"È stata una discussione lineare e convergente, poiché tutte le associazioni e le componenti che hanno partecipato agli Stati Generali dell'Autotrasporto hanno manifestato un forte interesse rispetto al tema principale, ovvero quello della digitalizzazione del documento di trasporto. Le imprese e le loro rappresentanze associative hanno condiviso la necessità di sposare questo passaggio dal cartaceo al digitale, anticipando in qualche modo quelle che saranno le future scelte dell'Unione europea. Si tratta di una scelta di grande rilievo, destinata a dare un forte impulso a tutto il settore dell'autotrasporto. Questo servirà sia a favorire i rapporti business-to-business (quindi tra le imprese), sia a garantire la regolarità del trasporto, agevolando i controlli su strada da parte della Polizia Stradale, della Polizia Municipale e di tutti i soggetti preposti.



Vincenzo Corbi

Come funzionerà la Lettera di Vettura elettronica nazionale?

L'idea è quella di realizzare un sistema a livello nazionale che risponda alle esigenze delle imprese nel rapporto civilistico tra mittente, spedizioniere, trasportatore e destinatario della merce, e che allo stesso tempo favorisca i controlli tramite piattaforme collaborative. Queste piattaforme in parte esistono già: l'Italia ha infatti aderito al Protocollo Addizionale sulla lettera di vettura elettronica (e-CMR). Esiste dunque

già un sistema digitale previsto sia a livello internazionale, dalle norme ONU della Convenzione e-CMR, sia a livello europeo con il Regolamento eFTI.

Tali piattaforme dovranno interoperare tra loro. L'obiettivo espresso da tutte le associazioni e le imprese è facilitare l'inserimento delle informazioni secondo il principio di inserire i dati una sola volta per poterli utilizzare sia nei rapporti tra imprese, sia per i controlli ufficiali tramite la connessione con le piattaforme eFTI. Dal lato operativo, tutte le associazioni hanno chiesto di facilitare l'inserimento dei dati. Le aziende possono prelevare i dati direttamente dal proprio sistema gestionale, utilizzarli sulla CMR elettronica per i rapporti privati, e gli stessi dati confluiranno poi nella piattaforma eFTI a cui accedono le autorità di controllo.

Quali sono, in linea di massima, i dati che emergeranno da questo tipo di documento?

Si tratta di tutte quelle informazioni necessarie per effettuare un trasporto: i dati relativi al mittente, al destinatario e al trasportatore, la natura della merce e la quantità trasportata. Questi dati possono variare a seconda della tipologia di trasporto: se si tratta di solo trasporto su strada, di trasporto combinato (nel qual caso verranno aggiunti ulteriori dettagli) o di trasporto di merci pericolose, in conformità con la normativa vigente in materia.

Quale sarà il vantaggio per le imprese?

Il vantaggio per le imprese sarà enorme. Ridurre la documentazione cartacea elimina, innanzitutto, i problemi legati all'archiviazione, abbatte i lunghi tempi necessari per la fatturazione dei servizi di trasporto e consente di avere immediata contezza di come il servizio si sviluppa ed esegue.

Anche per le autorità di controllo sarà molto più semplice verificare la documentazione del servizio di trasporto: avere a disposizione dati digitali anziché un foglio di carta, dove spesso la lettura di tutta la documentazione e della merce trasportata risulta complessa, semplifica le verifiche e ne riduce i tempi. Questo è fondamentale, poiché favorisce l'esecuzione del trasporto in tempi più rapidi.

I protagonisti del tavolo

COORDINATORE



Vincenzo Corbi è funzionario della Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIT. Si è occupato di trasporti internazionali, intermodalità e logistica e ha partecipato a Commissioni miste sull'autotrasporto. Prima del MIT è stato impiegato presso la Ragioneria generale dello Stato e la Conferenza permanente per i rapporti fra Stato, Regioni e Province autonome della presidenza del Consiglio dei Ministri.

FACILITATORE



Massimo Marciani è presidente del Freight Leaders Council e fondatore di FIT Consulting. Ha maturato un'esperienza trentennale nel settore della mobilità sostenibile e ha partecipato a progetti di ricerca e sviluppo nazionali e comunitari. È autore di pubblicazioni sul tema dell'innovazione e consulente per comuni italiani, Anci, MIT e per le principali associazioni di logistica italiane.

DELEGATI



Enrico Finocchi, presidente del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori dal 2020. Dal 2017 al 2020 è stato direttore generale della Direzione del personale e degli affari interni e precedentemente, dal 2010 al 2017, direttore generale della Direzione per il trasporto stradale e l'intermodalità. Tra il 2008 e il 2009 è stato anche direttore generale della Direzione per il trasporto ferroviario.



Michelangelo Chinni è responsabile dell'area Digitalizzazione della logistica di RAM SpA, svolgendo attività di supporto al MIT, in particolare alla Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità in tutte le fasi propedeutiche alla realizzazione dei nuovi servizi messi a disposizione sulla PLN e la gestione delle attività legate ai fondi del PNRR dedicati alla digitalizzazione della catena logistica.



Elio Schettino è vicesegretario generale di Anita. Entrato in Confindustria nel 1987, negli anni ha ricoperto diversi incarichi dirigenziali, fra cui la direzione del Nucleo lavoro e welfare e la direzione dell'Area fisco, finanza e welfare. Dal 2018 al 2022 è stato direttore generale di Confindustria Umbria, prima di essere indicato responsabile Area lavoro e fiscale di Anita nel 2023.



Claudio Donati è dal 2005 il segretario generale di Assotir. Si occupa di autotrasporto da oltre quarant'anni. Nel 1977 è entrato in Cna dove dal 1990 al 2001 è stato segretario generale della sezione del Lazio. Dal 2001 al 2005 ha ricoperto la carica di amministratore delegato di Artigiancredito del Lazio, mentre dal 1999 al 2001 è stato anche vicepresidente di Fiera di Roma SpA.



Claudio Riva è da dicembre 2025 presidente di Confartigianato Trasporti, dopo aver ricoperto negli anni precedenti il ruolo di vicepresidente. Da gennaio 2026 è anche vicepresidente di Uetr, l'associazione europea che rappresenta le Pmi dell'autotrasporto e della logistica. Ha iniziato il percorso in Confartigianato nell'associazione di Milano, Monza e Brianza. È cresciuto nell'impresa di famiglia, iniziando la sua carriera alla guida dei camion.



Michele Lovecchio è presidente provinciale di Confartigianato Trasporti Bari e vicepresidente di Confartigianato Trasporti nazionale. È ceo dell'impresa familiare che da oltre cinquant'anni opera nel settore trasporti e logistica movimentando merci, fra le altre cose, in regime ADR e a temperatura controllata.



Morena Emiliani è amministratrice di una società specializzata nella logistica del farmaco e nel trasporto farmaceutico e agroalimentare. La sua azienda è associata a un grande consorzio marchigiano attivo dal 1985 e legato al network di Confcooperative dagli anni Novanta. All'interno del consorzio, si dedica alla formazione dei dipendenti e dei soci lavoratori su sicurezza e conformità normativa.



Enzo Pompilio D'Alicandro è vicepresidente nazionale della Fai e portavoce del Coordinamento Nord Ovest, oltre a rivestire incarichi in Confcommercio. Commercialista e revisore contabile, ricopre ruoli apicali in diverse società del settore logistico-trasporti torinese. Affianca all'attività professionale l'insegnamento universitario nell'ambito di master e corsi executive in logistica e trasporti.

Cristiana Marrone ha maturato una lunga esperienza nel settore dei trasporti e della logistica, in particolare nell'autotrasporto di merci. È amministratore unico di una società di consulenza e servizio alle imprese. Nell'ambito della rappresentanza datoriale ha collaborato con varie associazioni, tra cui Fedit, di cui è responsabile della Commissione autotrasporto.



Marcello Corazzola è vicepresidente di Fiap. Guida come presidente e amministratore delegato un importante gruppo bolognese che riunisce piccole e medie imprese specializzate nel collettame, con circa 90 affiliati in totale, di cui 70 in Italia e 20 nel resto d'Europa. È anche executive logistics consultant specializzato nell'ottimizzazione dei processi logistici e della supply chain.



Mauro Concezzi è responsabile nazionale di Cna Fita. Dirigente sindacale ed esperto di politiche e dinamiche del trasporto merci e persone, vanta un'esperienza pluridecennale nella tutela e rappresentanza istituzionale delle micro, piccole e medie imprese del settore. Dal 2011 guida la struttura nazionale dell'Unione e rappresenta la categoria in qualità di componente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori.



Luca Genitoni è membro della sezione Trasporti e Logistica di Legacoop Produzione e Servizi e direttore generale di un grande Consorzio cooperativo di imprese artigiane fondato a Reggio Emilia nel 1979. Nel suo ruolo, coordina le strategie di sviluppo del Consorzio, con particolare attenzione all'innovazione organizzativa e tecnologica, alla sostenibilità ambientale e alla creazione di valore e opportunità per le imprese associate.



Andrea Quaranta da oltre trent'anni è impegnato nel settore dei trasporti, della logistica e nel mondo dell'associazionismo, ricoprendo ruoli apicali. Il suo percorso è iniziato nell'ambito del trasporto sanitario e della Protezione Civile, estendendosi poi al trasporto frigorifero, al collettame, ai trasporti eccezionali e al trasporto persone.



Giulio Stoppa da settembre 2026 è segretario generale di Trasportounito, associazione che ha fondato insieme a Franco Pensiero e Maurizio Longo e di cui è stato anche vicepresidente tra il 2008 e il 2009. Già vicepresidente di Fiap, è anche responsabile dell'Ufficio studi giuridici di Trasportounito.



Uditori



Giampietro Sani è vicepresidente nazionale di Fai.
Imprenditore e titolare di un'azienda fondata nel 1950 e specializzata nel settore dei trasporti e della logistica, è anche consigliere di Fai Emilia, per la quale ha anche ricoperto il ruolo di vicepresidente.



Alberto Salemi opera nel settore dal 1999, quando ha iniziato come autista nell'azienda di famiglia, di cui è socio amministratore dal 2010. Dal 2021 è responsabile trasporti per Casartigiani Sicilia e componente della Consulta regionale dell'autotrasporto. Dal giugno 2026 rappresenta gli autotrasportatori nell'organismo di partenariato della Risorsa Mare dell'AdSP Mare di Sicilia Occidentale.



Anthony Bianchi è un imprenditore del settore trasporti e logistica, con un'esperienza di quasi 40 anni maturata principalmente nell'ambito dell'autotrasporto aeroportuale e delle spedizioni internazionali. Attualmente ricopre il ruolo di ceo e preposto per l'attività di autotrasporto nazionale e internazionale in un'azienda attiva nel trasporto e nella spedizione di materiale aeronautico e prodotti pharma.



Roberto Galanti, imprenditore dei trasporti, ha iniziato la sua attività nella rappresentanza della categoria dalla fine degli anni '80. Dal 2013 è segretario nazionale di PMIA autotrasporto Unilavoro. Già membro del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e del Comitato dell'Autorità Portuale di Ancona. Ha partecipato agli Stati Generali dell'Autotrasporto per Trasportounito.

CAP QUATTRO

Tavolo 3:
la sfida europea

4

Tavolo 3: la sfida europea

Dalla nascita del mercato unico con l'abolizione delle barriere doganali interne, nel 1992, fino ad oggi, il diritto comunitario relativo al trasporto merci su strada si è arricchito via via di norme sempre più complesse e stringenti, volte a regolare un sistema che a sua volta si è fatto progressivamente più articolato. Un sistema chiamato a rispondere a sfide legate alla competitività, alla concorrenza leale, alla transizione green e alla digitalizzazione.

Le imprese del settore hanno imparato a confrontarsi con un quadro normativo particolarmente sfidante, che va dalla gestione dell'accesso al mercato internazionale e delle licenze comunitarie all'adeguamento alle regole previste dal Primo Pacchetto Mobilità (concentrato sui tempi di guida e di riposo, sul cronotachigrafo, sul distacco dei conducenti, sull'accesso alla professione e sul noleggio senza conducente) e dal Secondo Pacchetto Mobilità (focalizzato principalmente sulla sostenibilità ambientale del settore).



Partendo da questo scenario, il Tavolo 3, coordinato da **Donatella Orlandi**, Direttore della Divisione Autotrasporto nazionale e internazionale di merci. Controlli, statistica e monitoraggio del MIT, si è trovato ad affrontare temi su cui le associazioni e le imprese del settore esprimono da tempo forte attenzione, sollecitando interventi mirati alla semplificazione normativa e al sostegno della competitività.

Migliorare i controlli su strada, individuare le criticità rilevate dagli autotrasportatori italiani nell'applicazione delle norme Ue sul tempi di guida e riposo, valutare le possibili azioni da mettere in campo per ridurre le criticità ai valichi alpini, supportare il Governo italiano nella discussione in sede Ue sulle norme che interessano il settore, fra cui quelle sulla decarbonizzazione, sono i principali argomenti su cui hanno puntato l'attenzione i delegati.

Dal documento finale è emersa la necessità di intervenire sugli squilibri concorrenziali tra i diversi Paesi europei nell'autotrasporto anche attraverso controlli su strada sul trasporto internazionale effettuati dalla Polizia stradale insieme ai funzionari della Motorizzazione civile, magari anche con l'ausilio dei Centri Mobili di Revisione.

Nell'ottica di aprire il dibattito il più possibile ai vari attori istituzionali coinvolti in questi temi, hanno partecipato ai lavori anche rappresentanti dell'ELA, l'Agenzia europea del lavoro, che collabora già con le polizie europee nell'ambito della campagna "Truck and Bus" di Roadpol.

In tema di concorrenza sleale e di trasporti internazionali, è emersa la necessità di intervenire sul Regolamento 561/2006, sulla base delle criticità rilevate dagli operatori con proposte da far pervenire alla Commissione con le modifiche opportune.

È stato stabilito, inoltre, che il Comitato Centrale dell'Albo istituirà un gruppo di lavoro permanente per fornire contributi tecnici sui diversi temi di interesse del settore.

Altro tema chiave quello della permeabilità dell'arco alpino; per affrontare questa problematica che impatta fortemente sull'interscambio commerciale italiano e che, in alcuni casi, rischia di minare il principio di libera circolazione delle merci in Europa, si chiede di affrontare la questione a livello comunitario.

Infine, uno spazio importante è stato dedicato al tema della decarbonizzazione del trasporto stradale al centro delle politiche comunitarie sulla neutralità climatica da raggiungere entro il 2050. Le imprese di autotrasporto trovano numerose difficoltà nel passaggio all'elettrico, per questo il Tavolo ha ribadito la necessità di una transizione graduale attraverso un programma basato sulla neutralità tecnologica che sia sostenibile e realizzabile, chiedendo il supporto in ambito Ue.











Computer1
(RGB)

Un gruppo di lavoro sulle tematiche europee

Un confronto costruttivo tra Ministero e associazioni di categoria ha tracciato le priorità per il futuro dell'autotrasporto in ambito comunitario. Dalla partecipazione diretta alla genesi delle norme Ue all'armonizzazione dei controlli e alla gestione dei valichi alpini, sono questi i temi su cui fa il punto **Donatella Orlandi**, Direttore della Divisione Autotrasporto nazionale e internazionale di merci. Controlli, statistica e monitoraggio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"La discussione è stata utile, costruttiva, serena, in un clima in cui sono state ascoltate tutte le voci - spiega -. È stato importante che ci fossero le associazioni e anche qualche imprenditore che ha portato il vissuto delle imprese".



Donatella Orlandi

Quali sono stati i risultati raggiunti?

Il risultato più importante raggiunto, trattati i vari argomenti all'ordine del giorno, è proprio quello di aver pensato unanimemente che è indispensabile creare, con l'aiuto del Comitato Centrale, un gruppo di lavoro che possa esaminare, discutere e valutare sin dall'origine le norme europee. Nell'autotrasporto, le norme sono tutte europee: regolamenti e direttive che lo Stato italiano attua. È importante poter portare la nostra voce sin dall'inizio dell'iter. E tutto questo vale per i controlli, per le norme sul rispetto dei tempi di guida e di riposo, ad esempio, che sono rigide e sembrano essere calate dall'alto sulla realtà dell'autotrasporto.

Uno dei delegati ricordava come questa norma così rigida mal si sposi con la dignità del lavoro, perché può capitare che un autista trovi una fila o un incidente e che allunghi i tempi; così quando finiscono le nove ore invece di rientrare in azienda si deve fermare lì dov'è, senza tornare a casa, con tutta una serie di problemi che influiscono sulla qualità del lavoro e sull'appeal di questa professione. Questo è stato il risultato, secondo me, più utile.

Poi c'è stato il tema dei controlli, che non sempre sono omogenei, nemmeno all'interno dell'Italia tra le diverse forze di polizia. Si è discus-

so quindi dell'importanza che il Ministero assuma un ruolo guida nel creare iniziative di formazione, in modo che i controlli siano omogenei e che le imprese sappiano cosa li aspetta quando un corpo di polizia li ferma.

Quali altre questioni sono state affrontate?

Un altro tema affrontato è stato quello dei valichi alpini. L'Italia è in attesa della sentenza della Corte di Giustizia sul ricorso presentato contro l'Austria; la relazione dell'Avvocatura Generale della Corte ci dà ragione su quasi tutto. Nel caso di un'eventuale sentenza favorevole ci sarà il problema di farla rispettare.

Quindi è emersa l'esigenza di coinvolgere la Commissione in questo senso, per evitare un braccio di ferro fra Italia e Austria.

Per ultimo, ma non per importanza, il tema del Green Deal. Le norme europee spingono fortemente sull'elettrico e l'idrogeno, che però trovano ancora difficile applicazione.

Anche nei Paesi dove la diffusione dei veicoli elettrici è maggiore e più radicata, penso al Nord Europa ad esempio, i motori endotermici hanno ancora una buona diffusione. Abbiamo ragionato, quindi, sulla necessità di continuare a lavorare per una neutralità tecnologica per dimostrare che, nell'attesa di una elettrificazione che possa consentire ai veicoli pesanti elettrici di muoversi in maniera adeguata, l'HVO, il biometano il biodiesel sono un'opzione più immediata e applicabile per ridurre le emissioni inquinanti.

Questi sono i temi che abbiamo trattato. Al di là di questo, ritengo sia stato molto utile il confronto con le associazioni: lavorando al Ministero sono dall'altra parte della scrivania e questi momenti di confronto sono molto utili per ascoltare la voce delle imprese.

Il gruppo di lavoro all'interno del MIT sulle tematiche europee come sarà organizzato?

Ritengo che verrà istituito un unico tavolo di confronto per affrontare l'ampio ventaglio di tematiche che interessano l'autotrasporto, da quelle legate alla qualità dell'aria fino agli aspetti occupazionali e lavorativi. Avendo già diversi tavoli aperti, una struttura unica sarà più che sufficiente: si tratterà di un gruppo di lavoro operativo e flessibile, dove Ministero e associazioni faranno intervenire di volta in volta gli esperti più qualificati in base allo specifico tema in discussione.

I protagonisti del tavolo

COORDINATORE



Donatella Orlandi è Direttore della Divisione 7 - Autotrasporto nazionale e internazionale di merci. Controlli, statistica e monitoraggio del MIT. La divisione gestisce diverse misure destinate alle imprese di autotrasporto, relative a investimenti, formazione del personale, sostegno alla liquidità in seguito all'aumento dei prezzi del gasolio. Orlandi ha presenziato a numerose riunioni di Commissioni miste sull'autotrasporto.

DELEGATI



Antonio Erario è dirigente della Divisione 2 - Normative e Accordi Internazionali della Direzione Generale Motorizzazione del MIT. La divisione si occupa della negoziazione e dell'attuazione delle normative di settore, dell'elaborazione di pareri tecnici sulla loro interpretazione e della rappresentanza dell'Amministrazione nelle sedi internazionali (ONU) ed europee, tra cui la Commissione e il Consiglio dell'Ue.



Alessandro Tedesco è Direttore della Divisione 5 - Accesso alla professione e al mercato del trasporto di merci e Autotrasporto di merci in ambito del diritto dell'Unione europea. La divisione cura tutta una serie di temi centrali per l'autotrasporto italiano e comunitario fra cui i rapporti con il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori per le questioni attinenti all'accesso alla professione e il trasporto di merci in ambito Ue.



Maria Ballo, attiva presso la Direzione Generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del MIT, è membro supplente del Comitato Centrale dell'Albo e responsabile del rilascio delle licenze comunitarie per l'autotrasporto internazionale di cose e dei rapporti con l'Ue. Ha collaborato, fra le altre cose, all'esame delle proposte normative inserite nel Pacchetto mobilità e ha partecipato a diversi incontri internazionali sui temi dell'autotrasporto.



Alessandro Abruzzini è dirigente della Polizia di Stato con qualifica di Vice Questore del Servizio di Polizia Stradale. In questo ruolo gestisce le questioni giuridiche e normative relative alla circolazione stradale e al Codice della Strada, offrendo contributi tecnico-giuridici per la stesura di testi di legge e collaborando con altri uffici del Dipartimento e con altri Ministeri. Organizza la formazione del personale della Specialità.



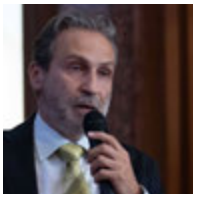
Luciano Consalvi è funzionario della Polizia di Stato in servizio presso il Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno, addetto al controllo del territorio e alla formazione. È psicologo e psicoterapeuta cognitivo-comportamentale, specializzato in psicologia del traffico e mobilità sostenibile. Coniuga le competenze in ambito di sicurezza pubblica con il supporto clinico e il benessere psicologico.



Riccardo Morelli è presidente di Anita da giugno 2023. La sua partecipazione attiva alla vita dell'associazione è iniziata nel 2017, anno in cui ha assunto la carica di vicepresidente. Attualmente ricopre anche la carica di vicepresidente di Federtrasporto, che raccoglie le associazioni di operatori e gestori di infrastruttura del settore trasporti, logistica e turismo aderenti a Confindustria.



Anna Vita Manigrasso, imprenditrice nel trasporto merci per conto di terzi, dal marzo 2010 è presidente nazionale di Assotir, carica attraverso la quale rappresenta e sostiene gli interessi degli operatori del settore a livello nazionale. Dal marzo 1987 ricopre il ruolo di amministratore di un'azienda della zona di Grosseto specializzata nel trasporto dei liquidi alimentari e nel trasporto, smaltimento e recupero dei rifiuti.



Fabio Lo Cascio dal 2016 è direttore del Consat e di Consat Service, strutture di servizio del Sistema Assotir. Il suo percorso professionale inizia nel 1999 all'interno di uno dei consorzi di Cna con l'incarico di responsabile del settore credito. Nel 2006 entra come coordinatore dei servizi in Assotir, consolidando negli anni competenze di riferimento per il settore fino alla direzione delle società di servizi del sistema.



Giampaolo Calcabrini è presidente provinciale di Confartigianato Trasporti Macerata - Ascoli Piceno - Fermo e titolare di un'impresa che ha sede in provincia di Macerata che si occupa di trasporti di collettame e container.

Mariano Gambioli da otto anni opera in Confcooperative Lavoro e Servizi, dove si occupa di relazioni industriali e attività legislativa. Ha maturato una consolidata esperienza nei rapporti di lavoro, nei processi legislativi e nelle relazioni con le parti sociali, con particolare attenzione alle esigenze del sistema cooperativo. Ha lavorato per dodici anni presso gli Uffici legislativi dei Gruppi parlamentari della Camera dei Deputati.



Sergio Piardi è vicepresidente Fai. Imprenditore nel settore dell'autotrasporto e della logistica, opera da molti anni nella rappresentanza e nella tutela degli interessi delle imprese. Nella Fai ha maturato una significativa esperienza ricoprendo, tra gli altri, l'incarico di presidente della Fai di Brescia. È stato anche vicepresidente vicario e vicepresidente della Fai nazionale, nonché membro del Comitato di presidenza e del Consiglio Nazionale.



Andrea Tardivo, specializzato in diritto societario, privacy e intelligenza artificiale, ha maturato esperienze professionali nll'ambito della consulenza societaria e del diritto dei trasporti. Dal giugno 2025 è segretario generale di Ineo Unione Trasportatori che è parte della galassia Fedit.



Piero Savazzi è advisor ed esperto di normativa, organizzazione e relazioni istituzionali nel settore del trasporto e della logistica. Coordinatore Fiap per i rapporti con l'Europa e per l'area tecnica e normativa, segue i principali dossier nazionali ed europei e ne valuta gli effetti sulle imprese. È anche vicepresidente del Comitato tecnico-scientifico del TCR - Transport Compliance Rating.



Mirko Siviero è presidente di Cna-Fita Trentino-Alto Adige. Manager con oltre trent'anni di esperienza nella gestione aziendale, logistica e distribuzione, da circa 15 anni è attivo nel sistema Cna sui temi della mobilità delle merci e della logistica urbana. Nel suo ruolo associativo segue la complessa tematica dei valichi alpini, con un focus specifico sul corridoio del Brennero, partecipando ai principali tavoli di lavoro tecnici e istituzionali.



Matteo Fabbri è referente nazionale per il trasporto europeo di Cna-Fita. Dal 2015 si occupa di politiche comunitarie e normativa dell'autotrasporto, svolgendo attività di rappresentanza e advocacy istituzionale. Vanta un'esperienza di sei anni a Bruxelles, maturata tra il Parlamento europeo (Commissione Trasporti e Turismo) e la sede di rappresentanza di Cna. Dal 2020 rappresenta l'organizzazione nel board dell'Uetr.





Nico Bellesolo è direttore provinciale di Casartigiani Verona e, da ottobre 2025, ricopre anche il ruolo di segretario per il Veneto, un territorio di snodo cruciale per il settore. Affianca al ruolo istituzionale un'intensa attività di divulgazione tecnica, supportando le aziende nell'interpretazione delle novità normative e nella gestione dei complessi adempimenti ambientali e di sicurezza.



Nunzio Troncone è il segretario di Trasportounito di Frosinone. Referente nazionale per le tematiche relative alla sicurezza sul lavoro, il trasporto di merci pericolose, il trasporto nazionale ed internazionale di rifiuti e trasporto intermodale. Opera anche in attività di consulenza, assicurazioni e servizi alle imprese.

Uditori



Andrea Arquilla è il responsabile delle relazioni istituzionali europee di Anita. Professionista del public affairs a livello nazionale ed europeo, ha maturato esperienza nel campo delle relazioni istituzionali e del drafting legislativo in società di consulenza in lobbying alle Nazioni Unite, presso Confindustria e in una grande casa automobilistica mondiale.



Igor Sartori è presidente di Confartigianato Trasporti per la provincia di Vicenza e membro del Comitato di presidenza di Confartigianato Trasporti nazionale. È tra i promotori di un progetto di divulgazione dedicato alla professione dell'autotrasportatore nelle scuole della provincia. Titolare dagli anni Novanta di un'azienda di trasporti attiva nel vicentino che dal 2007 ha esteso le proprie attività anche alla logistica di magazzino.



Claudio Mandrillo, responsabile categorie e servizi per Confartigianato Imprese Puglia, è membro del Comitato di segreteria di Confartigianato Trasporti. Unisce una solida formazione giuridica e giuslavoristica a una concreta esperienza sul campo nel settore dei trasporti e della logistica maturata in una delle principali aziende italiane operanti nel settore dei trasporti, della logistica e delle spedizioni espresse.



Stefano Montiroli opera nel settore dell'autotrasporto dal 2001, ricoprendo il ruolo di funzionario dell'area tecnico-normativa all'interno di Conftrasporto e Fai. Ha fatto parte del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori fino al penultimo rinnovo. È inoltre coautore, nel 2012, del manuale Professione autotrasporto, edito in collaborazione con la rivista Tir.

Maria Teresa Cipollone dal 2020 fa parte di Fai-Conftrasporto e ricopre il ruolo di analista delle politiche europee. Monitora l'evoluzione dei principali dossier, con specifico riguardo agli aspetti regolatori, alle politiche del lavoro, alla transizione energetica e alla digitalizzazione. È membro supplente della Consulta delle Parti sociali dell'Osservatorio sull'adozione di sistemi di intelligenza artificiale nel mondo del lavoro, e cura i rapporti con l'IRU.



Pierpaolo Greco, dopo aver lavoratore presso la Camera dei Deputati e il Senato della Repubblica nel ruolo di collaboratore parlamentare, dal 2017 è uno dei funzionari dell'ufficio monitoraggio legislativo della Confetra, occupandosi in particolare di seguire le normative relative all'autotrasporto e ai finanziamenti per le imprese.



Francesco Annunziata ha iniziato a lavorare prestissimo, acquisendo esperienza diretta nel settore. La sua azienda di trasporti è attiva in tutta Italia, con sedi a Napoli e Torino. Ha messo le sue competenze al servizio nell'associazione Trasportounito. Dopo aver guidato la sede di Napoli con la carica di presidente per anni, nel giugno 2026, è stato eletto vicepresidente nazionale.



CAP CINQUE

Tavolo 4: proposte per rilanciare il lavoro

Tavolo 4: proposte per rilanciare il lavoro

Il Tavolo 4 degli Stati Generali dell'Autotrasporto è stato dedicato al rapporto tra autotrasporto e lavoro, con particolare attenzione agli interventi necessari per affrontare una delle criticità strutturali del settore: la carenza di personale. Un problema che non interessa esclusivamente l'Italia, ma l'intera Europa.

Secondo le stime, nell'Unione europea mancano circa 400mila conducenti, oltre 20mila dei quali nel nostro Paese. Un divario destinato ad ampliarsi nei prossimi anni, quando una quota significativa degli autisti attualmente in servizio raggiungerà l'età pensionabile, aumentando ulteriormente la distanza tra domanda e offerta di lavoro.

Un fenomeno sul quale l'Albo degli Autotrasportatori ha acceso i



riflettori da tempo, anche attraverso la promozione di un'indagine conoscitiva che ha permesso di fotografare, con dati concreti, le principali fragilità del settore. La survey, realizzata tra aprile e giugno su un campione di 303 imprese, 158 conducenti e 6 autoscuole, ha restituito un quadro particolarmente critico. L'88,2% delle imprese intervistate ha dichiarato che negli ultimi dodici mesi trovare conducenti è stato particolarmente difficile, mentre il 27% ha dovuto rinunciare a commesse o opportunità commerciali proprio a causa della mancanza di autisti.

Dal lato dei lavoratori, l'85,4% dei conducenti considera la professione poco o per nulla attrattiva. Tra le principali ragioni vengono indicati livelli retributivi ritenuti non più adeguati alle responsabilità richieste, le difficoltà operative della quotidianità lavorativa, le carenze infrastrutturali e dei servizi di supporto e il costo necessario per conseguire le qualifiche professionali richieste per accedere alla professione.

In questo scenario, il tema dell'occupazione si intreccia inevitabilmente con quello della formazione e dell'accesso alla professione. Un primo punto di convergenza tra le associazioni ha riguardato la necessità di snellire le procedure per il conseguimento della Carta di qualificazione del conducente (CQC), sfruttando maggiormente le possibilità offerte dalla normativa europea per ridurre tempi e costi. Tra le ipotesi emerse, anche quella di consentire di svolgere in Italia solo l'esame, come già avviene anche in altri Paesi europei, superando l'obbligo di svolgere nel nostro Paese anche il corso di formazione.

Le proposte condivise hanno riguardato, in particolare, il potenziamento della formazione a distanza, senza tuttavia escludere completamente quella in presenza, l'ampliamento dell'accessibilità ai corsi e la revisione dei quiz d'esame, eliminando le domande non direttamente



attinenti alle mansioni effettivamente svolte dagli autisti. Tra le richieste anche la possibilità di sostenere gli esami in altre lingue, almeno in inglese.

Sul fronte del reclutamento, è stata inoltre evidenziata la necessità di avviare un coordinamento con i Ministeri dell'Interno, degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale e del Lavoro e delle Politiche sociali, con l'obiettivo di semplificare le procedure e favorire l'ingresso di lavoratori e conducenti provenienti da Paesi extra Ue.

Sempre in materia di patenti, le associazioni hanno chiesto l'approvazione delle disposizioni già previste dal nuovo Codice della Strada, in esame al Parlamento. In particolare, le associazioni ritengono fondamentale che venga approvata la norma che consente di abbassare l'età prevista per il conseguimento della patente, possibilmente introducendo la possibilità di guida accompagnata per il conseguimento delle patenti professionali.

Un altro capitolo del confronto ha riguardato le condizioni di lavoro e la qualità della vita dei conducenti. In questo ambito, un ruolo importante è riconosciuto alla realizzazione di nuove aree di sosta sicure e protette per i mezzi pesanti, dotate di spazi e servizi dedicati al riposo, al ristoro, all'igiene e al tempo libero. Una necessità particolarmente sentita in diverse aree del Paese, soprattutto nel Mezzogiorno, dove la disponibilità di strutture adeguate resta ancora insufficiente.

La proposta emersa dal Tavolo è quella di incentivare la realizzazione di queste infrastrutture attraverso maggiori finanziamenti pubblici, chiedendo alla Commissione europea di autorizzare specifici aiuti di Stato aggiuntivi rispetto a quelli attualmente consentiti dalla normativa comunitaria. L'obiettivo è ampliare le spese ammissibili, arrivando a



sostenere non soltanto alcuni interventi e servizi accessori, ma la realizzazione dell'intera struttura, comprensiva, ad esempio, di alberghi, ristoranti, lavanderie e servizi igienici.

Una richiesta che nasce anche dall'esperienza dell'ultimo bando promosso dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori: le domande presentate sono state infatti inferiori alle attese, anche a causa dei limiti imposti dalla normativa europea sugli aiuti di Stato, che circoscrivono le tipologie di spesa finanziabili e rendono meno agevole la realizzazione di progetti strutturati.

Infine, il Tavolo ha affrontato il tema del trasporto di merci per conto terzi effettuato con veicoli fino a 1,5 tonnellate di massa complessiva, un segmento che comprende in particolare le attività di consegna dell'ultimo miglio. Al centro della discussione, la possibilità di estendere anche a questi operatori l'obbligo di iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori, individuando le tipologie di veicoli e le soglie a partire dalle quali prevedere tale adempimento.

In attesa di definire un eventuale ampliamento del perimetro di iscrizione, è stata comunque sottolineata la necessità di rafforzare il quadro normativo e i controlli sui trasporti di merci per conto terzi effettuati con veicoli fino a 1,5 tonnellate, per garantire maggiore trasparenza e regolarità anche in un segmento della filiera sempre più rilevante per la distribuzione delle merci.





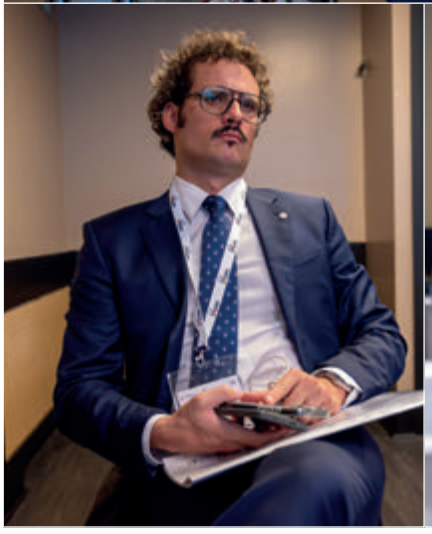












Nuove misure per favorire l'occupazione

"Il sistema dell'autotrasporto è profondamente cambiato e la normativa deve adeguarsi all'evoluzione del settore". Parte da questa considerazione **Antonio Macera**, funzionario MIT e coordinatore del Tavolo 4, per spiegare il lavoro svolto al suo Tavolo, dal titolo "Autotrasporto e logistica: interventi per l'occupazione e il lavoro". Dalla revisione dei percorsi per il conseguimento della CQC alla semplificazione della formazione, all'ingresso di autisti extracomunitari, l'obiettivo è superare una disciplina non più pienamente rispondente alle esigenze delle imprese e costruire un sistema più moderno ed efficace. Un percorso sul quale, sottolinea Macera, si è registrata un'ampia convergenza tra le associazioni.



Antonio Macera

Quali sono i principali limiti dell'attuale sistema?

Le disposizioni che regolano il conseguimento dei titoli professionali, a partire dalla patente e dalla CQC, risalgono a un quadro normativo definito nel 2006 e oggi presentano alcune discrepanze rispetto alle esigenze operative del settore. All'obsolescenza della normativa si aggiunge poi il tema della carenza di autisti. Oggi è sempre più difficile trovare dei giovani disposti a entrare in questa professione. Da qui l'esigenza di modernizzare le modalità di acquisizione dei titoli professionali, puntando su una maggiore valorizzazione della formazione a distanza, sulla digitalizzazione e sulla semplificazione dei percorsi formativi.

Quali sono, in concreto, gli aspetti sui quali sarebbe necessario intervenire?

Uno dei problemi riguarda la presenza di duplicazioni nei percorsi formativi. Oggi, per conseguire la patente, la CQC e gli ulteriori titoli richiesti per determinate attività, i candidati devono affrontare moduli formativi che in alcuni casi presentano contenuti sovrapposti. È quindi necessario razionalizzare il sistema, evitando ripetizioni e rendendo la formazione più coerente con le effettive mansioni che il conducente è chiamato a svolgere. Anche il sistema dei quiz deve essere rivisto e aggiornato, affinché le domande siano realmente attinenti all'attuale organizzazione dei servizi di autotrasporto e alle competenze necessa-

rie per esercitare la professione. Importante anche è la questione sulla possibilità di reclutare autisti provenienti da Paesi extra-Ue. Occorre valutare quali modifiche possano essere introdotte, anche nell'ambito della normativa internazionale che disciplina gli ingressi dei lavoratori stranieri, per favorire l'accesso di nuove professionalità al settore.

Un altro argomento affrontato dal Tavolo 4 riguarda l'eventuale estensione dell'obbligo di iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori alle imprese che utilizzano veicoli attualmente esentati…

È un tema da valutare, che richiede un approfondimento specifico. La soluzione dovrà essere individuata attraverso un tavolo di coordinamento che coinvolga le amministrazioni competenti e il mondo delle imprese, così da arrivare a una disciplina condivisa. Non è una questione semplice, perché bisogna innanzitutto stabilire una soglia precisa, individuando le tipologie e le caratteristiche dei veicoli a partire dalle quali far scattare l'obbligo di iscrizione.

Su quali temi è stata raggiunta maggior convergenza tra le associazioni?

La semplificazione e la razionalizzazione del sistema formativo sono state condivise praticamente da tutte le associazioni presenti al Tavolo. Il Ministero sarà fortemente impegnato nel percorso di aggiornamento, che non riguarda soltanto la revisione dei quiz e dei contenuti della formazione, ma anche la capacità dell'amministrazione di adeguarsi alle nuove esigenze. Sarà necessario investire anche sull'aggiornamento professionale del personale ministeriale, mettendo gli uffici nelle condizioni di gestire efficacemente le modifiche che verranno introdotte.

Quali saranno adesso i prossimi passaggi per dare seguito al lavoro svolto?

L'ipotesi è quella di costituire un tavolo o un gruppo di lavoro che possa accompagnare l'attuazione degli obiettivi individuati. La Direzione Generale competente è già al lavoro per adeguare il sistema formativo alle nuove esigenze del settore.

Qual è stato il clima che si è creato all'interno del Tavolo?

Il clima è stato molto positivo e caratterizzato da una sostanziale convergenza. Sono temi che coinvolgono in maniera trasversale tutto il sistema dell'autotrasporto e sui quali le associazioni hanno dimostrato una notevole capacità di condivisione. Ritengo che il lavoro sia stato particolarmente proficuo. Ho partecipato anche agli Stati Generali di dodici anni fa e posso dire che questa esperienza è stata, per certi aspetti, ancora più significativa. I temi affrontati in questa occasione erano numerosi e soprattutto rispecchiavano le esigenze di un settore profondamente cambiato. La possibilità di affrontarli insieme e di individuare obiettivi comuni rappresenta un risultato importante, dal quale partire per costruire i prossimi interventi.

I protagonisti del tavolo

COORDINATORE



Antonio Macera è funzionario dell'Ufficio di Gabinetto del MIT. Nel 2010 assume servizio presso la Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, occupandosi di autotrasporto. È componente effettivo del Comitato nazionale dell'Albo gestori ambientali, sempre in rappresentanza del MIT, ed è fra i membri della delegazione italiana per la Commissione intergovernativa Italia – Francia per il Traforo del Fréjus.

DELEGATI



Gaetano Servedio è Direttore Generale per la Motorizzazione, un ruolo che arriva dopo aver guidato la Direzione Generale Territoriale del Sud e prima ancora, fra gli altri, gli uffici della Motorizzazione Civile di Bari e di Salerno, Potenza e Avellino e di Napoli. Ha svolto docenze di educazione stradale e di formazione sull'autotrasporto internazionale e in materia di attività ispettive.



Fabio Dimita dal 1999 è funzionario del MIT. Fino al 2003 ha svolto le sue funzioni presso il Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori. Attualmente è funzionario amministrativo con funzioni tecnico-giuridiche presso la Direzione Generale per la sicurezza stradale. Fra le altre cose si occupa dell'assistenza legale nelle commissioni di modifica del Codice della Strada o di corretta applicazione e interpretazione del Codice.



Francesca Farina è funzionario del MIT e capo segreteria del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, impegnata nelle attività legate alla gestione operativa del Comitato. Collabora con il presidente nella definizione dei programmi di attività del Comitato Centrale; coordina l'attività relativa agli affari generali, iniziative di sostegno alle imprese, sicurezza e controlli, studi e ricerche, formazione, informazione e certificazione.



Natale Mariella è vicepresidente di Anita al secondo mandato. È delegato alla formazione e al capitale umano e presidente della sezione Rifiuti. Contestualmente è presidente della sezione Regionale Puglia dell'Albo nazionale gestori ambientali, istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, e coordinatore del tavolo tecnico Logistica e Trasporti in Confindustria Puglia.



Federico Di Carlo è membro del Consiglio di presidenza di Assotir dal 2021 e responsabile nazionale della sezione GDO dell'associazione. Imprenditore da oltre trent'anni nel settore dell'autotrasporto, è alla guida della propria azienda attiva nel comparto della logistica e dei trasporti.



Roberto Tegas è un imprenditore di lungo corso nel settore dei trasporti e dei traslochi, guida un'azienda attiva sia in ambito nazionale che internazionale, specializzata nel delicato e complesso trasporto di opere d'antiquariato e arredi pregiati.



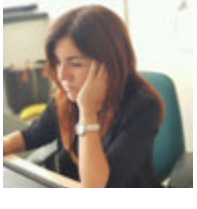
Cinzia Micozzi è amministratrice dell'azienda familiare, attiva nel trasporto di agroalimentari su scala nazionale e internazionale. La sua impresa è socia di un grande consorzio attivo dal 1985 nelle Marche e legato a Confcooperative fin dagli anni Novanta. Per il consorzio, segue la formazione di dipendenti e associati, curando l'organizzazione di corsi su Haccp, uso del cronotachigrafo, primo soccorso, antincendio e DVR.



Gianluigi Satini è vicepresidente di Fai, autotrasportatore dal 1979; ha maturato una lunga esperienza imprenditoriale in diversi comparti del trasporto merci. Dal 1986 è impegnato nell'associazione, all'interno della quale ha ricoperto nel tempo numerosi incarichi di rappresentanza. Dal 2005 è presidente di Fai regionale Veneto e, dal 1989, fa parte della Commissione d'esame per l'accesso alla professione di autotrasportatore.



Carlotta Caponi è segretario generale di Fai dal 2022. Esperta di autotrasporto e relazioni sindacali, ha approfondito nel tempo tematiche legate all'organizzazione aziendale, alla sicurezza e alla consulenza tecnica nel settore dei trasporti. Parallelamente all'attività nel settore privato, ha ricoperto diversi incarichi in ambito pubblico e associativo. Ha iniziato la sua carriera nel 2006 rappresentando la Fai a livello internazionale presso l'IRU.



Federica Mari è responsabile Normativa e Relazioni sindacali di Fedit e membro supplente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori. Ha operato in gruppi nazionali e internazionali, realtà associative e organizzazioni non profit, ricoprendo ruoli di crescente responsabilità.

Sonia Primiceri è vicepresidente di Fiap e alla guida di uno storico gruppo salentino dell'autotrasporto. Nel 2024 ha guidato l'ingresso dell'azienda nella logistica conto terzi e ha sviluppato l'intermodale come partner del treno Brindisi-Forlì attivo dal 2021. È inoltre socio fondatore e membro del direttivo di Green Planet Logistics, rete d'impresa del settore.



Michele Santoni è presidente nazionale di Cna-Fita. Autotrasportatore artigiano, guida dal 2000 l'azienda di famiglia fondata nel 1973. Dopo un lungo percorso associativo - da presidente provinciale di Siena a presidente di Cna-Fita Toscana - dal 2025 ricopre la carica di presidente nazionale e coordinatore di Unione. Rappresenta attivamente gli interessi della categoria come membro effettivo dell'Albo degli Autotrasportatori e dell'Uetr.



Mirco Zanantoni è membro della sezione Trasporti e Logistica di Legacoop Produzione e Servizi e componente della Direzione nazionale della stessa associazione. È presidente di una cooperativa con sede ad Anzola dell'Emilia specializzata nel trasporto e nella logistica agroalimentare, nata nel 2021 dalla fusione di due realtà imprenditoriali già operative nel settore.



Michele De Sossi esperto in normative e consulenza del lavoro, da anni segue per Casartigiani le tematiche giuslavoristiche e la contrattazione collettiva dell'artigianato come responsabile delle Relazioni sindacali della Confederazione. Ha partecipato alle trattative di rinnovo del CCNL Logistica, trasporto merci e spedizioni che si sono svolte negli ultimi anni.



Giovanni Rendina, coordinatore di Trasportounito Puglia con delega nazionale al settore della formazione professionale per tutte le categorie di patenti e corsi CQC di formazione periodica e rinnovo, corsi CFP ADR, corsi RT trasporto rifiuti e corsi per l'idoneità professionale e sulla sicurezza sul lavoro. Responsabile Trasportounito per i processi di digitalizzazione e innovazione della formazione.



Uditori

Matteo La Stella è responsabile della comunicazione e delle relazioni con i media di Anita. Professionista della comunicazione istituzionale, ha maturato una consolidata esperienza nel posizionamento strategico, nella gestione dei rapporti con i media e nelle attività di advocacy, operando in contesti aziendali strutturati, realtà associative, editoriali e società di consulenza.





Stefano Adami è presidente provinciale di Confartigianato Trasporti Udine e titolare di un'azienda specializzata in trasporti a temperatura controllata con sede nella città friulana.



Laura Bertulessi è vicepresidente di Fiap e guida come ceo uno storico gruppo attivo in provincia di Bergamo, tra i principali poli logistici europei nel trasporto e logistica di prodotti alimentari a temperatura controllata. Nel 2025 ha ricevuto la Mela d'Oro per l'imprenditoria al Premio Marisa Bellisario, sotto l'Alto Patronato della Presidenza della Repubblica.



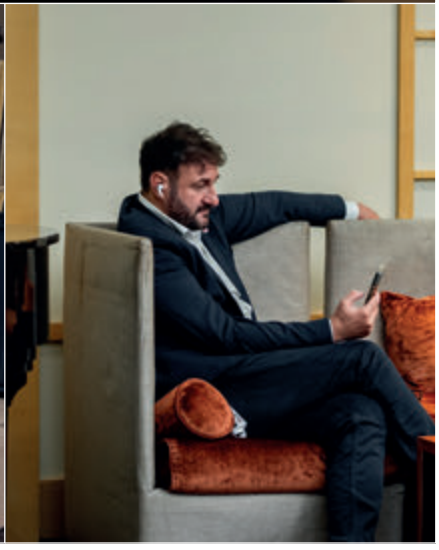
Pasquale Sandomenico, imprenditore nel settore del trasporto di prodotti petroliferi. Ha ricoperto ruoli di primo piano nell'ambito della rappresentanza associativa di categoria quale presidente della Fai Lazio e successivamente presidente di Fiap M, contribuendo al percorso di trasformazione associativa che ha portato alla nascita dell'attuale Trasportounito Fiap.













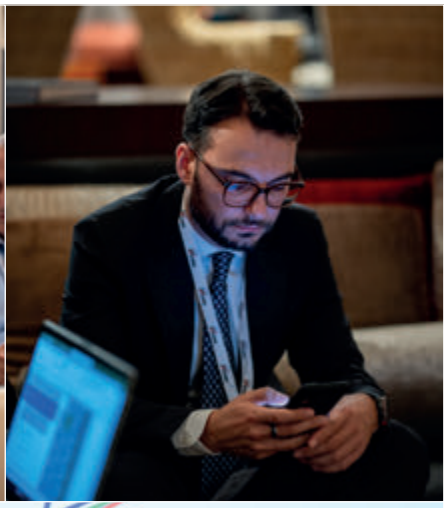

STATI GENERALI














STATI GENERALI
DELL'AUTOTRASPORTO


TIR



Il Manifesto firmato dalle Associazioni

Premessa

Gli Stati Generali delle Associazioni dell'autotrasporto di cose per conto di terzi si sono riuniti a Roma l'8 e 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 rapporti tra impresa e 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 ed 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 e 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 even-

tuale 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 e 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 e 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 e il fattore di rischio.

Nell'ambito della trattazione dei dossier europei è essenziale che il Ministero assicuri una presenza costante e un'azione proattiva su tutti i dossier. A tal fine sarà istituito, da parte del Comitato Centrale per I'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 gestita da tavoli, a livello europeo, soprattutto ove abbia successo I'azione italiana nei confronti dell'Austria, al fine del rispetto dei principi della libera circolazione delle merci.

È inoltre fondamentale che I'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 e il lavoro

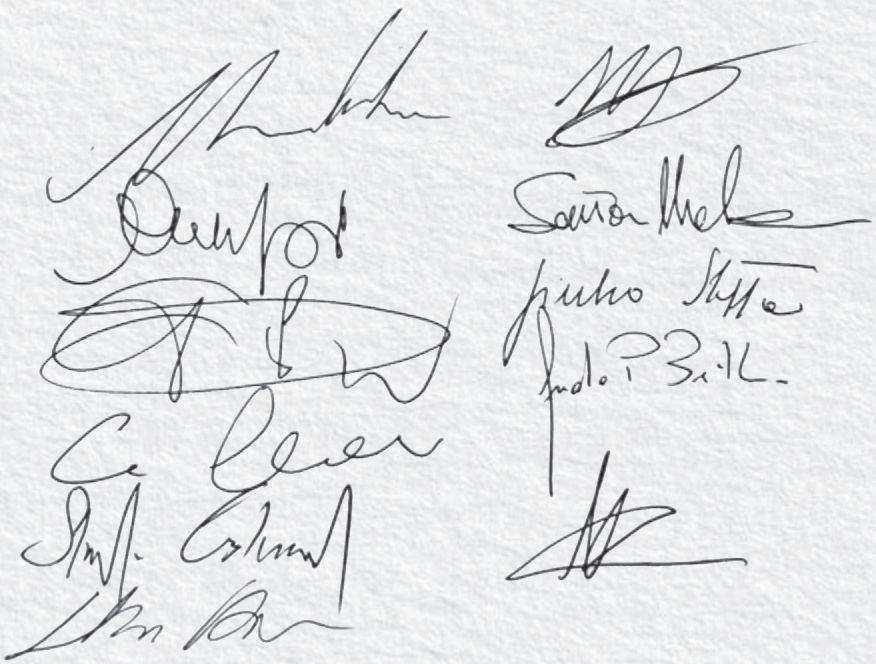
Sulla base delle principali criticità riscontrate viene richiesto al Ministero di attivare quanto prima le seguenti iniziative:

- semplificare la normativa relativa alla Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), sfruttando le possibilità previste dalla normativa europea a l fine di ridurre i costi e i tempi di conseguimento della Carta. In particolare, con riferimento alla formazione, è proposto di razionalizzare e semplificare diversi percorsi formativi. È, comunque, necessario implementare rapidamente la formazione a distanza e definire quanto prima le linee guida per I'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 I'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 pa-

tente, 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.








SPORTO

















GUARDA IL VIDEO DEGLI STATI GENERALI



STATI GENERALI: UN *MANIFESTO* PER IL FUTURO DELL'AUTOTRASPORTO

Allegato a Tir

TIR

#Trasporti #Innovazione #Rete

La rivista dell'autotrasporto
Periodico del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale
degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi

DIRETTORE RESPONSABILE
Massimo De Donato
dedonato@rivistatir.it

CAPO REDATTORE
Lucia Angeloni
angeloni@rivistatir.it

REDATTORI
Antonella Vicini
vicini@rivistatir.it
Carolina D'Elia
delia@rivistatir.it

GRAFICA
Marco Banci

SEGRETERIA
Gaia Giorgioni
segreteria@rivistatir.it

DIREZIONE-REDAZIONE
Via C. B. Piazza, 8 - 00161 ROMA
Tel. 06 69308055

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PUBBLICITÀ
HP 10 Srl Tel 02.48.003.799
mirta.barbeschi@hp10.it

REALIZZAZIONE e STAMPA
AGE Srl
Stabilimento Via Vaccareccia, 57
00071 Pomezia (Roma)

EDITORE e PROPRIETARIO
Comitato Centrale
per l'Albo Nazionale
degli Autotrasportatori
di Cose per Conto di Terzi,
via Giuseppe Caraci, 36
00157 Roma
Registrazione Tribunale di Roma
n° 547 del 18/11/98

Finito di stampare nel mese di novembre 2026

Hanno collaborato:
Lucia Angeloni, Denise Galdo,
Antonella Vicini



LA RIVISTA DELL'AUTOTRASPORTO

PERIODICO DEL COMITATO CENTRALE
dell'ALBO NAZIONALE
DEGLI AUTOTRASPORTATORI
DI COSE PER CONTO DI TERZI
Allegato a TIR