



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

FITA – Trasporti

# “CCNL LOGISTICA, TRASPORTO MERCI E SPEDIZIONI”

RINNOVATO IL 6 DICEMBRE 2024

UN PASSO PER IL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLA CATEGORIA



# “IL SETTORE E LA SUA EVOLUZIONE”

18 Febbraio 2025

F

O

C

U

S



**Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia**

FITA – Trasporti



## INDICE

### PREMESSA

Pag 4 RINNOVO CCNL : Un passo per il miglioramento continuo della categoria

### IL SETTORE E LA SUA EVOLUZIONE - CONTESTO DI RIFERIMENTO

Pag 5 Scenario politico

Pag 6 Andamento imprese

Pag 7 Modello organizzativo

Pag 8 Parco veicolare circolante merci- numeri e classe ambientale – Dati Albo autotrasportatori

Pag 9 Parco veicolare circolante c/terzi e c/proprio - numeri e classe ambientale – Dati ACI

Pag 10 Costi di gestione

Pag 11 Andamento del prezzo del gasolio 10.1.2022 – 10.02.2025

Pag 13 Problematiche della circolazione - Potenziali effetti sulle imprese e sull'economia

Pag 14 Problematiche della circolazione - Alcuni casi eclatanti

Pag 15 Autotrasporto - Scenario 2025

### UNIRE LE FORZE – ALCUNE PROPOSTE

Pag 17 Indennità di trasferta - Incremento

Pag 17 Decontribuzione per imprese di autotrasporto con sede in aree penalizzate

Pag 17 Contenimento costo del carburante

Pag 18 Controllo su congruità dei prezzi di trasporto

Pag 18 Migliorare le critiche condizioni della rete infrastrutturale – archivio nazionale strade

Pag 18 Rinnovo parco veicolare

Pag 18 Migliori condizioni nel trasporto container

Pag 19 Conteneri il costo dei noli marittimi

Pag 19 Semplificazione amministrativa

Pag 19 Abuso di posizione dominante e di dipendenza economica

Pag 19 Reato di omicidio stradale

Pag 19 Sospensione breve della patente

## RINNOVO CCNL: UN PASSO PER IL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLA CATEGORIA

Il 6 dicembre 2024 ha segnato la conclusione di dodici mesi di trattative per il rinnovo del CCNL della logistica, trasporto merci e spedizioni.



La valutazione sull'esito finale, **spetta alle imprese**.

Il **rinnovo contrattuale** va invece considerato come un **passo in un percorso dedicato al miglioramento continuo della categoria**.

Il periodo durante il quale si svolge il confronto sul rinnovo contrattuale, offre una **importante opportunità per analizzare insieme le problematiche del settore**, offrendo l'opportunità a datori di lavoro e organizzazioni sindacali, di **UNIRE LE FORZE** per **richiedere interventi organici al Governo**. L'**obiettivo comune è quello di migliorare le condizioni di lavoro e ridurre i costi operativi per le aziende**. Un **aspetto chiave delle RELAZIONI SINDACALI**, deve infatti essere la capacità di **sollecitare il Governo su questioni strategiche** per la categoria, come il **costo del lavoro**, le **infrastrutture e la viabilità**. Altre tematiche che stanno, sempre più, mettendo a rischio la sostenibilità delle piccole e medie imprese (PMI) nel settore, sono **l'abuso di posizione dominante e quello da dipendenza economica**; problematiche queste che rendono le PMI ancora più

vulnerabili rispetto ai grandi gruppi economici. La **transizione ecologica rischia di rimanere un obiettivo irraggiungibile** senza un adeguato supporto da parte del Governo e dell'Unione Europea. Dovremmo farci trovare pronti per dare risposte semplici e a costi contenuti, sui **prossimi adempimenti che riguardano la sostenibilità ambientale (ESG)** che, a caduta, si rifletterà anche sulle PMI del settore. L'assenza di interventi correttivi sulla normativa relativa ai **tempi di pagamento**, la carenza di risposte alle tematiche poste sul **tavolo delle regole**, l'assenza di misure di **semplificazione amministrativa** e di altre che possano **contenere il continuo incremento dei costi di gestione**, stanno **erodendo i margini e la liquidità delle imprese**, con effetti che inevitabilmente ricadono anche sui dipendenti.

Per cercare di affrontare con cognizione di causa queste e altre sfide, è necessario partire da un **approfondimento condiviso sul settore e sulle sue potenziali evoluzioni**.

È importante **partire da un'analisi dettagliata del contesto**, considerando **dati significativi come**:

- L'andamento del numero delle imprese di autotrasporto
- La consistenza e l'età del parco veicolare circolante
- L'andamento dei costi di gestione
- L'incidenza dei costi associati al rallentamento della velocità commerciale dovuto a problematiche della viabilità
- Gli scenari previsti per il 2025

Il **seminario** odierno, con la presenza dei tre massimi esponenti di settore delle OO.SS., rappresenta un'**ulteriore opportunità per condividere proposte e strategie da presentare al Governo**, con l'intento di **migliorare le condizioni di lavoro e di vita di tutti gli operatori del settore**.

Con questo documento, **proponiamo alcune azioni urgenti che riteniamo importanti per affrontare le sfide attuali e future della nostra categoria**.



## DATI DI CONTESTO: SCENARIO POLITICO DI RIFERIMENTO AL 31 DICEMBRE 2024

Dal periodo dell'avvio della congiuntura (anno 2008) ad oggi **sono cambiati**

### **8 Ministri:**

**Altero Matteoli** = 8 Maggio 2008 - 16 novembre 2011  
**Corrado Passera** = 16 Novembre 2011 - 28 aprile 2013  
**Maurizio Lupi** = 28 Aprile 2013 - 22 febbraio 2014 e dal 22 febbraio 2014 al 20 marzo 2015  
**Graziano Delrio** = 2 Aprile 2015 - 12 dicembre 2016 e dal 12.12.2016 al 1.6.2018  
**Danilo Toninelli** = 1° giugno 2018 - 5 settembre 2019  
**Paola De Micheli** = 5 Settembre 2019 – 13 febbraio 2021  
**Enrico Giovannini** = **13 Febbraio 2021**  
**Matteo Salvini** = **22 Ottobre 2022**

**In 16 anni ben 8 Ministri: un ministro ogni due anni.**

### **18 Sottosegretari:**

**Gov. Berlusconi:** Aurelio Misiti dal 5.5.2011 al 14.10.2011 - Roberto Castelli fino al 20.5.2009 - Giuseppe Maria Reina fino al 17.11.2010

**Gov. Monti:** Guido Improta dal 29 novembre 2011 al 28 aprile 2013

**Gov. Letta:** Erasmo De Angelis dal 6 maggio 2013 al 21 febbraio 2014 - Rocco Girlanda 3 maggio 2013 al 21 febbraio 2014

**Gov. Renzi/Gentiloni:** Umberto Del Basso De Caro dal 28 febbraio 2014 al 1° giugno 2018 Simona Vicari dal 29 gennaio 2016 al 29 maggio 2017

**Gov. Conte:** Edoardo Rixi dal 13.6.2018 al 30 maggio 2019

**Gov. Conte bis:** Giancarlo Cancellieri (M5s) - Roberto Traversi (M5s) - Salvatore Margiotta (Pd) - dal 16.9.2019 (giuramento)

**Gov. Draghi** = Teresa Bellanova con Decreto n°182 del 28.04.2021 = conferite deleghe all'autotrasporto, alle attività di competenza della DGT per la sicurezza stradale ad esclusione del Codice della Strada, alle attività della DG per la motorizzazione, alle attività di sviluppo intermodalità e accessibilità ai porti, ecc. - Al Vice Ministro Alessandro Morelli sono state assegnate le deleghe relative al Codice della Strada, agli interventi stradali, ecc. - Al Sottosegretario Gian Carlo Cancellieri competono le funzioni di sorveglianza sulle grandi opere, il monitoraggio delle opere incompiute, ecc.

**Gov. Meloni** = con DPR 31.10.2022, per il MIT sono stati nominati i seguenti sottosegretari di Stato: **On. Galeazzo Bignami – On. Edoardo Rixi – On. Tullio Ferrante**

**Bignami** = dal 3 dicembre ha lasciato l'incarico di Viceministro MIT essendo stato eletto capogruppo parlamentare di FLI alla Camera, in sostituzione di Tommaso Foti. Dal 3.12.2024, le sue deleghe sono vaganti e la categoria è ancora meno ascoltata, in particolare sul tema delle revisioni

**Rixi** = compete la delega = mobilità sostenibile (vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) - attività correlate alla partecipazione al CIPESS - coordinamento funzionale delle attività svolte dalle società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a. - attività correlate alla partecipazione al Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM) - coordinamento funzionale delle attività che investono la competenza del Ministero della difesa, nonché delle attività svolte dall'Organo centrale di sicurezza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**Ferrante** = compete la delega = digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici e al contenzioso amministrativo e civile.

**Maria Teresa Di Matteo - Capo Dipartimento MIT** = purtroppo il 12 Gennaio 2025 è venuta a mancare; una grande perdita, sia in termini umani che per la categoria. Al suo posto, ad interim, **Enrico Maria Puja**

**Il Fluttuare continuo di figure di riferimento, non determinano certo le condizioni migliori per dare continuità all'azione sindacale ed alle conseguenti risposte per le imprese.**

**TRASPORTO MERCI E AUTOTRASPORTO - DATI DI CONTESTO: ANDAMENTO DELLE IMPRESE DI SETTORE**

L'Albo nazionale degli autotrasportatori, in collaborazione con il Centro Elaborazione Dati (CED) del MIT, ha calcolato il numero delle imprese attive alla data del 31.12.2024.

I dati dell'albo evidenziano che le **imprese di autotrasporto attive alla data del 31.12.2024 erano 99.309**

**Un calo dell'1,58% (- 1.599)** rispetto alle imprese attive al 31.12.2023: 100.908

In base ai dati riscontrabili sullo specifico sito di UnionCamere(<https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&pTipTk=I&pPerTk=A2008>), dall'avvio della congiuntura (1.1.2008) al 31 dicembre 2024, **sono rimaste sul campo circa 38.000 imprese di autotrasporto** (fonte: movimprese – elaborazione dati CNA Fita).

**ITALIA - IMPRESE DI AUTOTRASPORTO MERCI: DIFFERENZA IMPRESE ATTIVE ANNO PRECEDENTE**

(fonte: Movimprese- elaborazione CNA Fita: <https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&pTipTk=I&pPerTk=A2008>)

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
- 2.507	- 4.042	- 3.214	- 2.878	- 2.568	- 3.604	- 2.756	- 2.483	- 1.535	- 1.359	- 1.222	- 1.597	- 1.028	- 1.290	- 2.243	- 2.028	- 2.565

Dai dati forniti da UnionCamere, emerge poi che la numerosità del **codice Ateco H49 – trasporto terrestre mediante condotte, era pari a 116.102 imprese attive al 31.12.2024**

Di queste, quelle iscritte **all'Albo delle Imprese Artigiane erano: 68.231 (58,77% del totale)**

I dati forniti da UnionCamere, si riferiscono però **sia al trasporto merci che al trasporto persone**, per distinguere le due categorie si stima:

**MERCI (78%) = n. 90.560 Imprese attive**

**PERSONE (22%) = n. 25.542 Imprese attive**

Dati, **quelli delle merci (acquisiti da UnionCamere)**, che appaiono molto vicini a quelli diffusi dal **COMITATO CENTRALE PER L'ALBO degli autotrasportatori (31 Dicembre 2024 – Fonte: CED del MIT):**

**IMPRESE ISCRITTE = n. 99.309**

**IMPRESE SOSPESE = n. 1.817**

**IMPRESE TOTALI = n. 101.126**

Complessivamente, il sistema imprenditoriale italiano, **al 31 DICEMBRE 2024** arrivava a contare **5.052.350 aziende ATTIVE: le imprese di autotrasporto erano il 2,30%**

**TRASPORTO MERCI - DATI DI CONTESTO: MODELLO ORGANIZZATIVO DELLE IMPRESE DEL SETTORE**

Alla data del 31.12.2024, in base ai dati forniti dal Comitato nazionale dell'Albo, emerge una **crescita delle imprese più strutturate ed un decremento di quelle con una minore organizzazione aziendale** (fonte: <https://rivistatir.it/autotrasporto-in-diminuzione-il-numero-delle-imprese/>):

			<b>STRUTTURA DELLE IMPRESE PER NUMERO DEI VEICOLI</b>
- UN VEICOLO =	- 1,95%	passando da 22.347 a 21.912 unità	da un veicolo sino a 20 = DIMINUISCONO
- DUE VEICOLI =	- 0,99%	passando da 32.200 a 31.882 unità	
- TRA 3 E 20 VEICOLI =	- 0,68%	passando da 19.443 a 19.310 unità	
- TRA 21 E 50 VEICOLI =	+ 1,36%	passando da 5.384 a 5.453 unità	da oltre 21 veicoli = CRESCONO
- TRA 51 E 100 VEICOLI =	+ 3,00%	passando da 1.501 a 1.546 unità	

Analizzando le imprese in funzione della **massa complessiva dei veicoli** di cui dispongono, emerge quanto segue:

			<b>STRUTTURA DELLE IMPRESE PER MASSA DEI VEICOLI</b>
- Fino a 1,5 Ton =	- 9,65%	passando da 1.347 a 1.217 unità	Da 1,5 a 16 Ton = DIMINUISCONO
- Da 1,5 a 3,5 Ton =	- 0,54%	passando da 16.334 a 16.245 unità	
- Da 3,5 a 7,0 Ton	- 6,30%	passando da 1.461 a 1.369 unità	
- Da 7 a 16 Ton	- 5,14%	passando da 9.277 a 8.800 unità	Da oltre 16 Ton = CRESCONO
- Da 16 a 44 Ton	+ 0,02%	passando da 51.995 a 52.004 unità	
- Oltre 44 Ton	+ 2,39%	passando da 1.423 a 1.457 unità	

Il totale delle imprese che risultano con la disponibilità di veicoli, è pari a 81.092; emerge quindi un **dato singolare in cui 18.217 imprese risulterebbero senza veicoli.**

**TRASPORTO MERCI - DATI DI CONTESTO: PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE - NUMERI E CLASSE AMBIENTALE - FONTE ALBO AUTOTRASPORTATORI - DATI AL 31.12.2024**

Secondo i dati forniti dall'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, grazie alla collaborazione con il CEDE del MIT, alla data del **31 dicembre 2024**, della flotta complessiva dei veicoli immatricolati per **uso trasporto merci conto terzi (Tot.509.919)**, il **54,41% del totale** era di classe ambientale EURO 6, più della metà.

L'incremento di questi veicoli è stato **dell'1,4% rispetto al 2023** e **dell'8,90% rispetto al 2020**:

<b>VEICOLI IMMATRICOLATI PER USO CONTO TERZI - PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2024</b>						
(Fonte: <a href="https://rivistatir.it/conto-terzi-oltre-la-meta-dei-veicoli-a-motore-e-euro-6/">https://rivistatir.it/conto-terzi-oltre-la-meta-dei-veicoli-a-motore-e-euro-6/</a> )						
		Fino a 3,5 Ton	Tra 3,5 e 7,5 Ton	Oltre 7,5 Ton	Totali per <b>CLASSE AMBIENTALE</b>	%
<b>Euro 0</b>	Immatricolati <b>prima del 31.12.1992</b>	<b>1.049</b>	<b>957</b>	<b>6.233</b>	<b>8.239</b>	<b>1,621</b>
<b>Euro 1</b>	Immatricolati <b>dopo il 31.12.1993</b>	<b>1.236</b>	<b>981</b>	<b>5.186</b>	<b>7.403</b>	<b>1,45</b>
<b>Euro 2</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.1997</b>	<b>4.933</b>	<b>2.582</b>	<b>17.526</b>	<b>25.041</b>	<b>4,91</b>
<b>Euro 3</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.2001</b>	<b>10.967</b>	<b>4.990</b>	<b>43.027</b>	<b>58.984</b>	<b>11,57</b>
<b>Euro 4</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.2006</b>	<b>19.778</b>	<b>2.885</b>	<b>7.721</b>	<b>30.384</b>	<b>5,96</b>
<b>Euro 5</b>	Immatricolati a partire dal <b>2009</b>	<b>31.131</b>	<b>5.828</b>	<b>63.495</b>	<b>100.454</b>	<b>19,70</b>
<b>Euro 6</b>	Immatricolati a partire dal <b>2014</b>	<b>80.019</b>	<b>12.004</b>	<b>185.429</b>	<b>277.452</b>	<b>54,41</b>
<b>Elettrico</b>		<b>1.768</b>	<b>109</b>	<b>85</b>	<b>1.962</b>	<b>0,38</b>
<b>Tot. Complessivo per CLASSE DI PESO</b>		<b>150.881</b>	<b>30.336</b>	<b>328.702</b>	<b>509.919</b>	<b>100</b>



**TRASPORTO MERCI C/TERZI E C/PROPRIO - DATI DI CONTESTO: PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE - NUMERI E CLASSE AMBIENTALE - FONTE ACI – DATI AL 31.12.2023**

AL 31 DICEMBRE 2023 (il dato, al 3.2.2025, non è ancora aggiornato al 31.12.2024), secondo quanto riportato sul **sito dell'ACI** (dati forniti dal CED del MIT), la flotta complessiva dei VEICOLI **COMMERCIALI, CONTO TERZI E CONTO PROPRIO**, circolante **ammonta a 5.720.698**.

**CATEGORIE DI VEICOLI PRESE IN ESAME**

<b>AM = AUTOCARRI TRASPORTO MERCI</b>	<b>AS = AUTOVEICOLI SPECIALI / SPECIFICI</b>	<b>MM=MOTOCARRI E QUADRICICLI TRASPORTO MERCI</b>	<b>TS = TRATTORI STRADALI O MOTRICI</b>
---------------------------------------	--	---	---

Di questi, **SOLTANTO IL 27,25% È DI CLASSE AMBIENTALE EURO 6**.

Il dato, rispetto all'anno 2021, è aumentato soltanto del 6,2%; in due anni sono stati immatricolati 383.467 in più

**PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2023**

<b>Euro 0</b>	<b>Euro 1</b>	<b>Euro 2</b>	<b>Euro 3</b>	<b>Euro 4</b>	<b>Euro 5</b>	<b>Euro 6</b>
Immatricolati <b>prima del 31.12.1992</b>	Immatricolati <b>dopo il 31.12.1993</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.1997</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.2001</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.2006</b>	Immatricolati a partire dal <b>2009</b>	Immatricolati a partire dal <b>2014</b>
<b>960.397</b>	<b>292.358</b>	<b>595.081</b>	<b>835.366</b>	<b>788.758</b>	<b>689.645</b>	<b>1.559.093</b>
<b>16,79%</b>	<b>5,11%</b>	<b>10,40%</b>	<b>14,92%</b>	<b>13,79%</b>	<b>12,05%</b>	<b>27,25%</b>
<b>Tot. Veicoli commerciali = 5.748.083 – 22.451 (NC) – 4.934 (ND) = 5.720.698</b>						
<b>Fonte: <a href="https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/">https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/</a> "Open Parco Veicoli" + elaborazione CNA Fita</b>						

**PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2021**

<b>Euro 0</b>	<b>Euro 1</b>	<b>Euro 2</b>	<b>Euro 3</b>	<b>Euro 4</b>	<b>Euro 5</b>	<b>Euro 6</b>
Immatricolati <b>prima del 31.12.1992</b>	Immatricolati <b>dopo il 31.12.1993</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.1997</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.2001</b>	Immatricolati <b>dopo il 01.01.2006</b>	Immatricolati a partire dal <b>2009</b>	Immatricolati a partire dal <b>2014</b>
<b>997.906</b>	<b>314.673</b>	<b>685.481</b>	<b>878.182</b>	<b>834.927</b>	<b>697.959</b>	<b>1.175.626</b>
<b>17,87%</b>	<b>5,63%</b>	<b>12,27%</b>	<b>15,72%</b>	<b>14,95%</b>	<b>12,50%</b>	<b>21,05%</b>
<b>Tot. Veicoli commerciali = 5.609.545 – 19834 (NC) – 4.957 (ND) = 5.585.154</b>						
<b>Fonte: <a href="https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/">https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/</a> "Open Parco Veicoli" + elaborazione CNA Fita</b>						



## TRASPORTO MERCI - DATI DI CONTESTO: COSTI DI GESTIONE

Le grandi criticità dell'ultimo decennio, congiuntura economica (2008-2014), pandemia (2020), i conflitti Russia - Ucraina (dal 24.02.2022) e Israele - Palestina (dal 7.10.2023), le purtroppo conseguenti inflazione e speculazione che puntualmente accompagnano gli eventi drammatici che colpiscono il Paese, hanno contribuito non soltanto a ridurre sensibilmente la quantità di merce trasportata ma anche, per alcune voci, ad un sostanziale incremento dei costi di gestione.

Al 10 febbraio 2025, il prezzo del gasolio alla pompa era di 1,730; una leggera crescita pari a 4 millesimi in più rispetto al 20.01.2025 (120 euro/anno/veicolo che effettua la tratta nazionale). Rispetto allo stesso periodo del 2022, rileviamo pertanto un incremento di 0,132 euro. Questo aumento di prezzo ha un impatto significativo sulle aziende di trasporto. Infatti, ogni camion che opera sulla linea nazionale sostiene un maggior costo di 3.960 euro l'anno, rispetto al 2022 (Tabella – andamento costo gasolio gennaio 2022 - febbraio 2025). L'Italia, al quinto posto in Europa per i costi del carburante (dopo Danimarca, Finlandia, Irlanda e Olanda), continua a vedere i propri trasportatori gravati da un continuo aumento di una delle principali voci di costo.

Ad inizio 2025, L'IVASS ha comunicato un incremento medio dell'assicurazione auto del 6,6%, corrispondente a un aumento medio di circa 278 euro all'anno per ogni veicolo. Questo aumento però, varia notevolmente a seconda del territorio, evidenziando differenze nei costi assicurativi che, in alcune aeree, arrivano anche al 35-40%. Questa situazione potrebbe riflettere diversi fattori, tra cui anche l'idea che le compagnie assicurative, nonostante i loro obblighi, possano essere riluttanti a coprire la RCA di questi veicoli e per questo, cercano di allontanare queste polizze aumentandone a dismisura il premio.

A decorrere dal 2025, anche i pedaggi autostradali hanno subito un aumento dell'1,8%, con un costo medio aggiuntivo l'anno, di oltre 360 euro per camion. Questo incremento, sebbene allineato all'inflazione programmata, appare iniquo considerando il critico stato delle infrastrutture autostradali italiane.

A complicare ulteriormente la situazione dei costi di gestione, c'è l'ETS surcharge che, da inizio 2025, è passato dal 40% al 70%, comportando un ulteriore incremento del costo annuo di 7.200 euro per mezzo (al 31.12.2024, i maggiori costi determinati da questa voce, erano stati stimati in euro 24 mila per ogni veicolo) .

In sintesi, questi fattori di costo, uniti a problematiche strutturali e di mercato, rendono sempre più difficile l'operatività delle imprese di autotrasporto in Italia, erodendo i loro margini e mettendo a rischio la sostenibilità economica del settore.

Le aziende sono chiamate a trovare soluzioni innovative per affrontare questo contesto sfidante, ma il supporto delle istituzioni sarà cruciale per garantire la loro competitività e resilienza.

CNA Fita e le organizzazioni sindacali condividono interessi su queste questioni e potrebbero collaborare per sensibilizzare il Governo e promuovere interventi a sostegno del settore.



**PREZZO ALLA POMPA AL LITRO DEL GASOLIO IN EUROPA INCLUSE TASSE ED IMPOSTE (ordine decrescente) – PREZZO MEDIO UE = €/l 1,570 (30.12.24)**

(Fonte: elaborazione CNA Fita su dati Paesi Europa: Commissione Europea - Osservatorio sui prezzi dell'energia: <https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/>)

2022	SE	FI	BE	NL	IT	DK	FR	IE	DE	PT	EL	HR	CZ	CY	LU	SI	AT	EE	SVK	ES	LT	HU	LV	PL	RO	BG	MT
10.01 €/l	1,999	1,747	1,668	1,645	1,598	1,589	1,588	1,579	1,573	1,541	1,482	1,465	1,434	1,411	1,409	1,399	1,395	1,372	1,366	1,359	1,356	1,331	1,315	1,270	1,255	1,216	1,210
2022	SE	FI	DE	NL	IT	FR	DK	HR	EL	IE	BE	CZ	PT	EE	AT	LT	ES	LU	LV	CY	SI	RO	SVK	PL	BG	HU	MT
21.03 €/l	2,475	2,215	2,173	2,152	2,124	1,975	1,966	1,913	1,907	1,889	1,878	1,859	1,847	1,845	1,828	1,817	1,798	1,761	1,733	1,682	1,636	1,633	1,608	1,546	1,483	1,376	1,210
Prezzo ante taglio di 25 centesimi																											
2022	SE	FI	EL	IE	DK	EE	DE	FR	BE	HR	NL	IT	ES	LV	LT	CY	AT	SVK	RO	LU	SI	CZ	PT	PL	BG	HU	MT
23.5 €/l	2,190	2,240	1,869	1,935	1,953	1,795	2,010	1,852	1,944	1,831	1,954	1,820	1,867	1,879	1,772	1,814	1,839	1,782	1,754	1,704	1,668	1,876	1,765	1,555	1,645	1,416	1,210
2022	SE	FI	DK	NL	BE	DE	FR	EE	LV	EL	IE	AT	ES	LU	LT	PT	IT	CY	HR	CZ	RO	SVK	SI	BG	PL	HU	MT
6.6 €/l	2,472	2,274	2,182	2,065	1,984	1,980	1,961	1,945	1,943	1,933	1,929	1,923	1,917	1,896	1,863	1,893	1,851	1,840	1,836	1,834	1,784	1,778	1,668	1,655	1,631	1,414	1,210
2022	SE	FI	IE	EL	FR	DK	DE	HR	BE	ES	LV	AT	NL	LT	CY	IT	RO	SVK	CZ	SI	LU	PT	EE	BG	PL	HU	MT
21.11 €/l	2,236	2,184	2,006	1,994	1,905	1,905	1,905	1,886	1,880	1,876	1,874	1,852	1,844	1,830	1,830	1,809	1,796	1,777	1,777	1,740	1,737	1,701	1,668	1,654	1,653	1,549	1,210
2022	SE	FI	EL	IE	FR	DK	DE	EE	ES	LV	BE	CY	HR	NL	AT	LT	RO	IT	SVK	CZ	SI	LU	PT	PL	BG	HU	MT
28.11 €/l	2,227	2,118	1,933	1,951	1,861	1,905	1,874	1,856	1,821	1,814	1,813	1,805	1,794	1,793	1,787	1,783	1,762	1,748	1,745	1,703	1,693	1,660	1,644	1,646	1,631	1,522	1,210
Prezzo con taglio di 25 centesimi introdotto dal Governo italiano a decorrere dal 22 marzo 2022																											
2022	SE	FI	IE	DK	FR	EL	DE	HR	BE	ES	LV	AT	NL	LT	CY	IT	RO	SVK	CZ	SI	LU	PT	EE	BG	PL	HU	MT
5.12 €/l	2,237	2,077	1,887	1,865	1,820	1,890	1,854	1,790	1,790	1,764	1,752	1,735	1,784	1,750	1,746	1,765	1,716	1,718	1,645	1,646	1,671	1,643	1,856	1,601	1,639	1,457	1,210
2022	SE	FI	DE	DK	EL	HU	NL	FR	BE	EE	IE	IT	CY	AT	LT	PL	ES	LV	SVK	PT	LU	HR	CZ	SI	RO	BG	MT
26.12 €/l	2,118	1,985	1,818	1,810	1,791	1,778	1,754	1,749	1,736	1,712	1,693	1,689	1,663	1,654	1,654	1,652	1,643	1,643	1,616	1,607	1,597	1,595	1,559	1,545	1,532	1,524	1,210
Prezzo con taglio di 15 centesimi a seguito dell'incremento delle accise di 10 centesimi introdotto dal Governo italiano a decorrere dal 1° dicembre 2022																											
2023	SE	FI	IT	DE	DK	FR	HU	NL	FR	BE	EE	AT	IE	ES	LV	LT	PL	PT	LU	CY	SVK	HR	CZ	RO	SI	BG	MT
02.01 €/l	2,152	2,081	1,890	1,850	1,831	1,796	1,782	1,781	1,766	1,757	1,749	1,685	1,677	1,660	1,658	1,651	1,639	1,634	1,626	1,612	1,612	1,611	1,563	1,529	1,510	1,458	1,210
2023	FI	SE	FR	IT	DE	DK	BE	EL	EE	NL	AT	IE	LV	ES	HU	HR	LT	SVK	LU	PT	CY	CZ	SI	PL	RO	BG	MT
13.03 €/l	2,007	1,998	1,838	1,812	1,732	1,727	1,723	1,713	1,696	1,652	1,646	1,646	1,607	1,592	1,586	1,565	1,563	1,558	1,556	1,552	1,549	1,518	1,514	1,514	1,504	1,422	1,210
2023	SE	FI	IT	FR	BE	DE	EL	DK	IE	NL	EE	AT	HU	LV	HR	SI	ES	CY	SVK	PT	LU	PL	CZ	LT	RO	BG	MT
8.05 €/l	1,86	1,83	1,67	1,66	1,66	1,59	1,55	1,53	1,52	1,49	1,49	1,49	1,48	1,47	1,47	1,47	1,43	1,43	1,42	1,40	1,37	1,37	1,36	1,33	1,31	1,27	1,210
2023	SE	FI	BE	FR	IT	DE	DK	EL	HU	NL	EE	AT	SI	IE	PT	SVK	ES	LU	LV	HR	CY	PL	RO	CZ	LT	BG	MT
5.06 €/l	1,86	1,76	1,68	1,66	1,66	1,57	1,56	1,55	1,50	1,50	1,49	1,48	1,45	1,45	1,43	1,42	1,41	1,39	1,39	1,38	1,38	1,37	1,33	1,32	1,29	1,23	1,210
2023	SE	FI	BE	IT	FR	DK	NL	DE	EL	AT	PT	HU	SI	IE	HR	CY	EE	LV	SVK	ES	LU	PL	LT	CZ	RO	BG	MT
24.7 €/l	1,94	1,78	1,72	1,71	1,70	1,68	1,68	1,66	1,61	1,56	1,54	1,533	1,53	1,527	1,527	1,50	1,497	1,479	1,475	1,465	1,462	1,407	1,37	1,359	1,355	1,25	1,210
2023	SE	FI	BE	DK	FR	IT	NL	DE	EL	PT	AT	HU	EE	IE	LU	SVK	SI	LV	HR	ES	CY	CZ	LT	RO	PL	BG	MT
14.8 €/l	2,05	1,903	1,887	1,835	1,834	1,827	1,821	1,775	1,742	1,706	1,691	1,677	1,629	1,614	1,614	1,614	1,607	1,603	1,596	1,586	1,585	1,556	1,496	1,456	1,438	1,354	1,210
2023	SE	FI	BE	IT	DK	FR	NL	DE	EL	PT	AT	HU	IE	HR	EE	LV	SVK	CY	LU	ES	SI	CZ	LT	RO	PL	BG	MT
28.8 €/l	2,10	1,90	1,86	1,847	1,83	1,823	1,824	1,78	1,76	1,72	1,70	1,69	1,69	1,67	1,639	1,634	1,633	1,623	1,622	1,61	1,60	1,57	1,52	1,48	1,44	1,38	1,210
2023	SE	FI	BE	IT	NL	FR	DK	IE	EL	DE	HR	AT	HU	LV	PT	CY	SI	EE	SVK	ES	CZ	LU	LT	RO	BG	PL	MT
09.10.2023	2,138	2,080	1,934	1,921	1,903	1,892	1,861	1,858	1,835	1,813	1,779	1,773	1,758	1,746	1,744	1,721	1,689	1,687	1,684	1,682	1,649	1,601	1,590	1,543	1,455	1,331	1,210
2024	FI	DK	NL	IT	FR	BE	DE	IE	AT	EL	SE	LU	HU	PT	HR	EE	LT	LU	SVK	ES	SI	PL	CZ	CY	RO	BG	MT
15.01.2024	1,782	1,742	1,739	1,724	1,722	1,719	1,714	1,681	1,634	1,644	1,622	1,487	1,597	1,561	1,559	1,559	1,510	1,487	1,485	1,483	1,468	1,467	1,464	1,448	1,438	1,321	1,210
2024	FI	IE	BE	IT	NL	DK	FR	SI	PT	DE	EL	HR	HU	AT	LV	SE	CY	EE	PL	SVK	RO	LU	ES	CZ	LT	BG	MT
23.09.2024	1,769	1,639	1,630	1,622	1,600	1,584	1,581	1,539	1,536	1,529	1,525	1,502	1,493	1,488	1,487	1,466	1,462	1,421	1,413	1,402	1,397	1,391	1,367	1,344	1,328	1,233	1,210
2024	NL	IE	FI	BE	DK	IT	FR	DE	PT	EL	SI	SE	AT	EE	HR	LV	HU	SVK	CY	PL	LU	ES	LT	CZ	RO	BG	MT
30.12.2024	1,719	1,714	1,712	1,695	1,678	1,656	1,655	1,617	1,611	1,574	1,573	1,554	1,553	1,540	1,538	1,531	1,530	1,474	1,469	1,447	1,468	1,442	1,437	1,415	1,401	1,294	1,210





## TRASPORTO MERCI - DATI DI CONTESTO: PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA CIRCOLAZIONE - POTENZIALI EFFETTI SULLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO E SULL'ECONOMIA

Gli autotrasportatori percorrono quotidianamente i circa settemila chilometri di rete autostradale italiana; lo **fanno, frequentemente, in sicurezza precaria, con pesanti allungamenti dei tempi di percorrenza, conseguenti importanti aumenti dei costi e deciso peggioramento della qualità della vita.**

Una situazione che evidenzia **diverse potenziali criticità che si ripercuotono sulle imprese di autotrasporto e sull'economia in generale:**

- **Riduzione del traffico commerciale:** La chiusura - circolazione alternata - restringimenti-etc. di tratti stradali, potrebbe portare a una diminuzione del volume di traffico commerciale, con conseguente riduzione dei trasporti e delle operazioni per le imprese locali
- **Aumento dei costi di trasporto:** Le imprese sono costrette ad utilizzare percorsi alternativi più lunghi o meno efficienti, aumentando i costi di carburante, manodopera e manutenzione dei veicoli.
- **Impatto sulla supply chain:** La chiusura-circolazione alternata-restringimenti-etc. potrebbe causare ritardi nelle consegne e influenzare negativamente la catena di approvvigionamento, con possibili conseguenze per la soddisfazione dei clienti.
- **Calo della competitività:** Le imprese locali potrebbero subire un calo di competitività rispetto a quelle di altre regioni che non subiscono interruzioni nei collegamenti stradali e ferroviari.
- **Possibili fallimenti o riduzioni dell'attività:** Alcune piccole imprese potrebbero trovarsi in difficoltà economica a causa della diminuzione dei ricavi, portando a chiusure o a una significativa riduzione dell'attività.
- **Effetti Sui Lavoratori:** Gli autisti e i lavoratori del settore potrebbero dover affrontare una diminuzione delle ore di lavoro, cambiamenti nei modelli di impiego finanche il licenziamento.
- **Sicurezza:** Gli itinerari alternativi potrebbero non essere sempre ugualmente sicuri, aumentando il rischio di incidenti stradali.
- **Impatto sulle economie locali:** La diminuzione dell'attività di autotrasporto può influenzare le economie locali, con ricadute negative su occupazione, fatturato e qualità dei servizi offerti.

Spesso, lo stato critico delle strade e delle infrastrutture italiane, **è determinato dalla mancanza/carenza di programmazione della manutenzione e rappresenta un problema sistemico** che richiede un **intervento deciso da parte delle autorità competenti.**

**Una responsabilità che non può ricadere sopra le spalle degli autotrasportatori.** È fondamentale che vengano adottate misure che garantiscano la manutenzione programmata delle strade e delle opere d'arte nonché **strategie di lungo termine per garantire la sostenibilità del settore dell'autotrasporto e la sicurezza,** riducendo al contempo i costi e migliorando la qualità della vita per tutti gli attori coinvolti.

**TRASPORTO MERCI - DATI DI CONTESTO: PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA CIRCOLAZIONE – ALCUNI CASI ECLATANTI**

Rispetto ai pesanti effetti causati dalle problematiche della circolazione, ne riportiamo alcuni che sono veramente eclatanti.

**GENOVA E LA LIGURIA**, rappresenta uno dei casi emblematici di territori in cui è in atto una sorta di lockdown da manutenzione stradale. Pur condividendo gli interventi che garantiscono la sicurezza, stigmatizziamo che l'adeguamento ai requisiti minimi di sicurezza delle gallerie superiori a 500 metri in atto nel territorio ligure, è sancito da una Direttiva europea che risale al lontanissimo 2003; programmare i lavori nell'arco di 22 anni avrebbe sicuramente arrecato meno danni di quelli disastrosi che l'incuria di chi le ha gestite sino ad ora sta determinando.

**A24 "STRADA DEI PARCHI"**, collega l'ovest con l'est del Paese e, dal sisma del 2009, è ritenuta arteria strategica in caso di eventi tellurici. Nonostante ciò, sono anni che si cerca di mettere in piena e definitiva sicurezza i numerosi viadotti.

**TUNNEL DEL MONTE BIANCO** Questo traforo è stato chiuso dal 2.9. al 16.12. 2024; una chiusura temporanea però, purtroppo, si dovrebbe ripetere puntualmente per i prossimi 18 anni. Abbiamo calcolato che le imprese di autotrasporto con sede in Valle D'Aosta, nei tre mesi di chiusura del traforo stradale del Traforo del Monte Bianco, per la sola movimentazione delle 107 mila tonnellate di merce (dato ISTAT 2022), con origine in Valle D'Aosta e destinazione i Paese esteri, hanno subito perdite di fatturato per oltre un milione di euro, che in 18 anni ammontano 19.449.738 euro. Nel caso invece di utilizzo della via alternativa del Traforo stradale del Frejus, la perdita di fatturato per maggiori costi da sostenere, sempre nell'arco di tre mesi, sarebbero state quasi 475mila euro (8.549.820 euro in 18 anni). Ma il danno per le imprese di autotrasporto locali, potrebbe ammontare a 4.322.163 euro se, a seguito delle criticità emergenti, venisse completamente meno la disponibilità di movimentare questo quantitativo di merce destinato ai Paesi Esteri. Le ripercussioni delle importanti criticità sulla viabilità stradale del Monte Bianco e su quella della rete ferroviaria Aosta - Ivrea, potrebbero inoltre influire sulla movimentazione del totale delle merci che hanno origine nella Valle D'Aosta e destinazione le altre regioni d'Italia; potrebbero influire sull'intero sistema logistico di questa Regione. Per le imprese di autotrasporto valdostane, le 1.390.096 tonnellate (ISTAT 2022) di merce con origine in Valle D'Aosta e destinazione in territorio italiano, rappresentano, con una stima prudenziale, un potenziale volume di affari che va oltre i 56 milioni di euro; un impatto pari a più di 14 milioni di euro trimestrali.

**TUNNEL DEL GRAN SASSO** In questo traforo è stata introdotta, dal 14 ottobre 2024, per 45 giorni, la circolazione a senso unico alternato, ma si prevede che la circostanza si possa riproporre nel tempo a seguito del completamento dei lavori di manutenzione della galleria. Abbiamo stimato che ogni camion che ha dovuto necessariamente transitare per il **traforo stradale del Gran Sasso**, nei 45 giorni di chiusura, per l'allungamento di 1 ora dei tempi di percorrenza, ha subito **maggiori costi pari a euro 89,75** (euro 40,00 in base al costo orario del lavoro calcolato per i tempi di attesa al carico/scarico ma calcolato nel 2011, 13 anni fa). Considerato che, in media, un'azienda che effettua la tratta nazionale, nell'arco temporale considerato, può effettuare **29 passaggi** al Traforo del Gran Sasso, i **maggiori costi complessivo a veicolo nei 45 giorni di chiusura, si stima, sono stati pari a euro 2.602,75**. Tenuto conto che nelle due province abruzzesi, Teramo e L'Aquila, maggiormente penalizzate dalla chiusura del traforo del Gran Sasso insistono, rispettivamente **35.271 e 34.763 camion**; se 1/4 di questi camion avesse utilizzato quotidianamente questa via di comunicazione, potremmo affermare che, nei 45 giorni di chiusura, le imprese di autotrasporto del teramano, hanno subito maggiori costi per 22.950,398 euro, mentre per quelle con sede in provincia di L'Aquila, i maggiori costi sono stati pari a 22.619.849 euro. Anche volendo applicare la tariffa oraria di 13 anni fa, l'importo complessivo per maggiori costi che le imprese di queste due province hanno dovuto sostenere per i 45 giorni di chiusura, sarebbe stato esorbitante: 10.228.590 di euro Teramo e 10.081.270 di euro L'Aquila. I maggiori tempi di consegna potrebbero influire e pregiudicare i trasporti delle oltre 17milioni di tonnellate di merce con origine la Regione Abruzzo e destinazione le altre regioni d'Italia (ISTAT 2022); un **potenziale volume d'affari di quasi 700 milioni di euro, oltre 85 milioni di euro in 45 giorni**.

**SICILIA** L'autostrada A19 in Sicilia, è un cantiere perenne. Da un nostro studio di qualche anno fa sui maggiori costi che l'autotrasporto di merci c/terzi siciliano deve sostenere per disagi alla viabilità, emergeva che i frequenti e duraturi obblighi di uscita dall'A19, determinano allungamenti del tragitto di molte ore/mese con maggiori costi mensili che vanno da 24.000 a 45.000 euro al mese per ogni camion. Inoltre si stima che si perda il 50% della produttività non riuscendo, a causa dell'allungamento dei tempi di percorrenza, a garantire gli stessi viaggi che si effettuano senza le deviazioni.

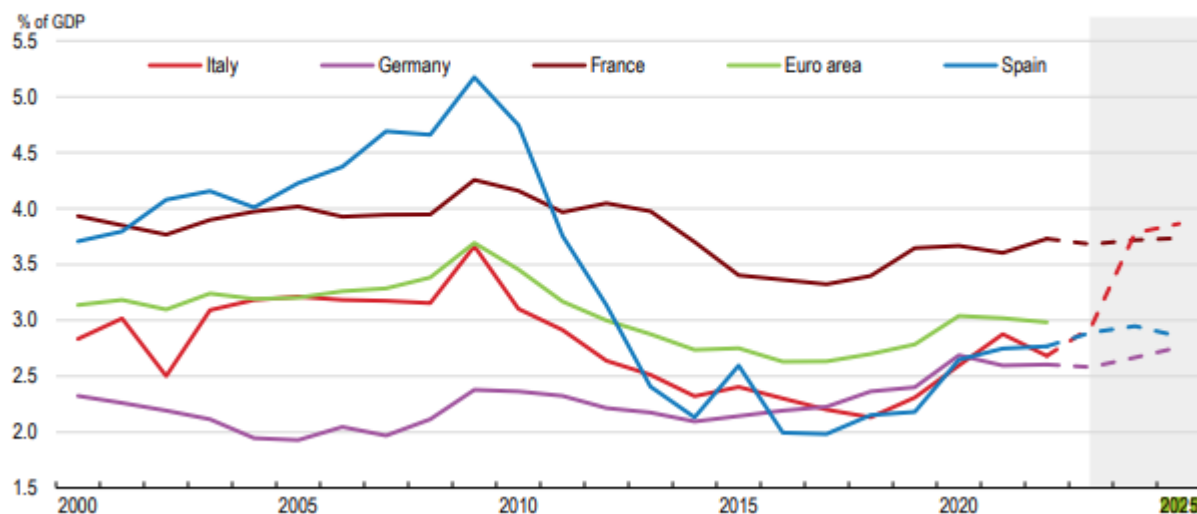
TRASPORTO MERCI – **SCENARIO 2025**

Nonostante lo **scenario politico-economico** contribuisca a far le opportunità della categoria e determini pesanti effetti indotti sulle imprese di autotrasporto, ci auspichiamo che, per l'anno 2025, segnali positivi possano concretamente venire da altri indicatori che di seguito evidenziamo brevemente.

**PNRR** – I 191 miliardi previsti dal PNRR a cui si aggiungono i circa 30 miliardi del Fondo complementare (D.L. 6.5.2021 n°59) stanziati dal Governo italiano per finanziare tutti i programmi non rientranti nel PNRR, rappresentano una importante opportunità da cogliere entro **GIUGNO 2026**, termine dei tempi previsti per questi cantieri. Nonostante i ritardi nell'attuazione dei progetti di investimento pubblico nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), il Governo ha adottato misure volte ad accelerarne l'attuazione come dimostrato dalla tabella riportata sotto ed estratta dai dati sulle prospettive economiche forniti dall'OCSE, l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico ([68453d0b-it.pdf](#))

**Figura 1.16. Dopo una fase di debolezza, gli investimenti pubblici sono in ripresa, sostenuti dal PNRR**

Investimenti pubblici, in percentuale del PIL



Fonte: banca dati delle Prospettive economiche dell'OCSE.

I cantieri e i progetti finanziati dal PNRR possono rappresentare un importante impulso per le imprese di autotrasporto, non solo in termini di **volume di lavoro**, ma anche per la **modernizzazione delle infrastrutture e l'ottimizzazione della logistica**.

Il PNRR prevede investimenti significativi in infrastrutture, sostenibilità e digitalizzazione, che possono portare a una **maggiore efficienza operativa** e a **ridurre i tempi di viaggio con conseguente riduzione dei costi di gestione**.

Nel 2025 l'autotrasporto potrebbe beneficiare degli effetti positivi di alcune aree in sensibile crescita.

Ecco alcuni aspetti che potrebbero contribuire a un recupero dei volumi di merce trasportata:

1. **E-commerce e logistica:** La continua espansione dell'e-commerce potrebbe portare a una maggiore domanda per le imprese di autotrasporto.
2. **Sostenibilità:** L'interesse crescente per pratiche sostenibili potrebbe portare a investimenti in infrastrutture verdi e a politiche governative che incentivano il trasporto ecologico, creando nuove opportunità per le aziende che si adeguano.

Infine, lo studio economico predisposto a Gennaio 2024 dall'OCSE (l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), nell'analizzare la situazione economica italiana, evidenzia che nel 2025, seppur contenuta, ci sarà una crescita economica.

L'accelerazione della spesa dei fondi del PNRR, anche mediante il riorientamento del Piano verso progetti di investimento di grandi dimensioni gestiti a livello centrale, come pianificato dal Governo e approvato dalla Commissione europea, potrebbe stimolare gli investimenti ([68453d0b-it.pdf](#))

### Tabella 1. Proiezioni macroeconomiche

Tassi di crescita annuali, se non diversamente specificato	2023	2024	2025
Prodotto Interno Lordo (PIL)	0,7	0,7	1,2
Tasso di disoccupazione	7,6	7,8	7,6
Indice dell'inflazione di fondo	4,5	3,1	2,5
Debito pubblico lordo (% del PIL)	141,4	141,4	140,5

Fonte: OCSE.





**TRASPORTO MERCI – UNIRE LE FORZE: PER CONTENERE I COSTI, GARANTIRE SICUREZZA E MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA**

CNA FITA – OO.SS.: TEMATICHE OGGETTO DI POTENZIALI AZIONI COMUNI	
TEMA	PROPOSTA
<b>INDENNITÀ DI TRASFERTA</b>	<p>a far data dal 1° Gennaio 202..., le <b>indennità di trasferta</b> previste dal comma 5, articolo 51, del D.P.R. n.917/1986, sono aggiornate ai seguenti importi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>fuori del territorio comunale = euro 60,42</b> (in luogo degli attuali euro 46,48 che convertono le lire 90.000 testualmente indicate nel Tuir);</li> <li>• <b>estero = euro 100,69</b> (in luogo degli attuali 77,46 che convertono le lire 150.000 altresì stabilite nel Tuir).</li> </ul> <p>Tale intervento oltre ad <b>aggiornare le cifre all'incremento del costo della vita</b>, consente alle <b>imprese di ridurre il costo del lavoro e recuperare competitività industriale</b>; l'aumento degli stipendi netti aiuta <b>ad un migliore Appel per la professione di autista</b></p>
<b>DECONTRIBUZIONE PER I DATORI DI LAVORO DELL'AUTOTRASPORTO CHE HANNO SEDE IN REGIONI PENALIZZATE DA INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI PERENNEMENTE IN MANUTENZIONE E NON HANNO VIABILITÀ ALTERNATIVA</b>	<p>“Dal 1° gennaio 202....., alle imprese di autotrasporto di merci che hanno sede in territori penalizzati da infrastrutture autostradali e stradali perennemente in manutenzione, è <b>riconosciuto un esonero del versamento dei contributi pari al 30% dei complessivi contributi previdenziali da essi dovuti</b>”.</p>
<b>CONTENIMENTO COSTO DEL CARBURANTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- portare al <b>5% l'aliquota IVA</b> applicata al gasolio per autotrazione</li> <li>- consentire la <b>compensazione del rimborso dell'accisa</b> ( agevolazione attualmente prevista per le imprese di autotrasporto con veicoli di classe ambientale euro V e superiori e di massa complessiva pari o superiore a 7,5 Ton) <b>dal giorno successivo alla presentazione della do manda, senza attendere i 60 giorni</b> attualmente previsti dal comma 2 dell'articolo 4, DPR n.277 del 9.6.2000 (regolamento recante disciplina all'agevolazione fiscale a favore degli esercenti le attività di trasporto merci, a norma dell'articolo 8 della legge 23 dicembre 1998 m.448)</li> <li>- Intervenire per ripristinare la possibilità di comprendere, nella definizione di “usi commerciali di cui all'articolo 7, paragrafo 3, lettera a” della Dir. n.2003/1996/CE, <b>anche i veicoli di peso a pieno carico massimo ammissibile pari o superiori a 3,5 tonnellate</b> (Art. 18, paragrafo 11, Dir. 2003/1996/CE) ; in tale maniera si include anche questa tipologia di veicoli <b>attualmente esclusi dal beneficio</b></li> <li>- Promuovere la <b>modifica la Dir. 2023/1996/CE</b> includendo <b>anche l'autotrasporto tra i settori per i quali gli Stati possono applicare un livello di tassazione fino a zero</b> per i prodotti energetici (art. 15, comma 3, Dir. 2023/1996/CE)</li> </ul>



**TRASPORTO MERCI – UNIRE LE FORZE: PER CONTENERE I COSTI, GARANTIRE SICUREZZA E MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA**

CNA FITA – OO.SS.: TEMATICHE OGGETTO DI POTENZIALI AZIONI COMUNI	
TEMA	PROPOSTA
CONTROLLI SU CONGRUITÀ DEI PREZZI DI TRASPORTI	<p>Nei casi di trasporti eseguiti <b>IN ASSENZA DI CONTRATTI SCRITTI</b>, c'è necessità di <b>introdurre una norma</b> che, nel caso in cui il <b>valore minimo dei costi di esercizio pubblicati dal MIT non sia rispettato, preveda una verifica ed una sanzione pecuniaria nei confronti del committente</b> graduata secondo la gravità e la durata dell'incongruità accertata. <b>Per le verifiche potrebbe essere coinvolto il Garante per la Sorveglianza dei prezzi (<a href="https://www.mise.gov.it/index.php/it/component/content/article?id=2021811:mister-prezzi-garante-per-la-sorveglianza-dei-prezzi#:~:text=Il%20Garante%20per%20la%20sorveglianza,per%20arginare%20i%20fenomeni%20speculativi">https://www.mise.gov.it/index.php/it/component/content/article?id=2021811:mister-prezzi-garante-per-la-sorveglianza-dei-prezzi#:~:text=Il%20Garante%20per%20la%20sorveglianza,per%20arginare%20i%20fenomeni%20speculativi</a>)</b> con il supporto operativo della <b>Guardia di Finanza</b>.</p> <p>Infine chiediamo di disporre che, accertata l'incongruenza, <b>se il committente non provvede al pagamento delle differenze entro i quindici giorni successivi</b>, il vettore può proporre, <b>entro i successivi quindici giorni, a pena di decadenza, domanda d'ingiunzione di pagamento</b> mediante ricorso al giudice competente. Il giudice, verificata la regolarità della documentazione e la correttezza dei calcoli prodotti, <b>ingiunge al committente, con decreto motivato, ai sensi dell'articolo 641 del codice di procedura civile, di pagare l'importo dovuto al vettore senza dilazione, autorizzando l'esecuzione provvisoria del decreto</b> ai sensi dell'articolo 642 del codice di procedura civile (art. 83 -bis – abrogato dalla Legge n.190/2014).</p>
MIGLIORARE IL RAPPORTO TRA LE CRITICHE CONDIZIONI DELLA RETE INFRASTRUTTURALE E VIARIA ITALIANA E LA NECESSITÀ DI GARANTIRE UN'ADEGUATA VELOCITÀ COMMERCIALE DEI VEICOLI PESANTI.	<p>Oltre agli interventi di tipo economico per la manutenzione e la messa in sicurezza delle strade, <b>occorre introdurre misure che costringano gli enti proprietari-gestori a definire e completare L'ARCHIVIO NAZIONALE DELLE STRADE</b> previsto sin dal 1992 dal Codice della strada e dal suo regolamento di attuazione (art. 226 D.L.gs n° 285/92 – art. 401 DPR n° 495/92):</p>
RINNOVO DEL PARCO VEICOLARE	<p><b>Il settore da solo o con le sole risorse messe a disposizione dal MIT, non riesce a sostenere i costi per il rinnovo dell'ingente parco veicolare.</b></p> <p>In tal senso dovremmo pensare ad un sistema che <b>introduca nel ciclo economico i costi da sostenere</b> ed in qualche maniera li <b>"ripartisca" tra gli stakeholder del settore (committenza, produttori dei veicoli, ecc.)</b>.</p> <p><b>L'UE dovrebbe favorire, con contributi diretti, la sostituzione del parco veicolare</b> (come ha fatto per sopperire alla carenza di aree di sosta e la loro messa in sicurezza prevista dal Reg. UE 2022/1012: 27 milioni di euro arrivati all'Italia tramite il progetto "PASS4CORE").</p>
REGOLAMENTARE E GARANTIRE MIGLIORI CONDIZIONI DI LAVORO NEL TRASPORTO CONTAINER E DI MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI NEI PORTI	<p>Nell'interesse generale dell'operatività dei porti, è dirimente <b>rendere più stringenti i compiti di indirizzo e coordinamento delle AdSP e promuovere, presso tutte le autorità di sistema portuale, l'accordo container</b> (accordo volontario di diritto privato") in vigore dal 1° Luglio 2021. È sempre più dirimente la necessità di individuare e condividere <b>possibili azioni per cercare di contenere l'abuso di posizione dominante di alcuni armatori e di uniformare le procedure di sistema dei porti</b></p>



**TRASPORTO MERCI – UNIRE LE FORZE: PER CONTENERE I COSTI, GARANTIRE SICUREZZA E MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA**

<b>CNA FITA – OO.SS. : TEMATICHE OGGETTO DI POTENZIALI AZIONI COMUNI</b>	
<b>TEMA</b>	<b>PROPOSTA</b>
<b>CONTENERE I COSTI DEI NOLI MARITTIMI</b>	Per consentire alle imprese di autotrasporto con sede in Sardegna e/o Sicilia di sopravvivere, è necessario un interventi tempestivo che regolino il mercato e possa contribuire a contenere i continui aumenti imposti dagli armatori. A tal proposito proponiamo la <b>modifica dell'articolo 83-Bis, comma 5, 2° periodo del D.L. n°112 del 25 Giugno 2008</b> . Il disposto richiamato, tratta la "clausola di adeguamento del corrispettivo" per il servizio di trasporto effettuato. In tale contesto, chiediamo che sia <b>espressamente previsto che il corrispettivo per il servizio di trasporto, sia adeguato automaticamente in fattura contemplando anche i costi dei noli marittimi.</b>
<b>SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA</b>	CNA Fita e OO.SS. dovrebbero unire le forze per promuovere azioni che contribuiscano a semplificare procedure e attività che creano difficoltà lavorative agli autisti e determinano difficoltà di gestione alle imprese. Tra gli interventi possibili, quello di <b>distribuire le 35 ore di aggiornamento professionale per il rinnovo della CQC in un arco temporale di 5 anni</b> e consentire il <b>recupero delle accise senza attendere 60 gg.</b>
<b>ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE E ABUSO DI DIPENDENZA ECONOMICA</b>	Nel mercato dell'autotrasporto, si registrano in maniera sempre più diffusa, situazioni di imprese che detengono posizioni di monopolio o quasi monopolio sfruttando il loro potere per danneggiare i concorrenti ( <b>ABUSO DI POSIZIONE DOMINANTE</b> ); si riscontrano inoltre ulteriori situazioni in cui certi committenti del trasporto e della logistica, sfruttano la vulnerabilità economica ed organizzativa delle imprese di autotrasporto ( <b>ABUSO DO POSIZIONE ECONOMICA</b> ) Queste due comportamenti sono <b>fortemente lesivi dei diritti individuali delle PMI di autotrasporto</b> . È pertanto opportuno promuovere azioni condivise a loro protezione. A tal proposito, CNA Fita, nel suo programma di lavoro, ha inserito <b>l'iscrizione al Registro "CLASS ACTION" per promuovere azioni inibitorie collettive</b>
<b>REATO DI OMICIDIO STRADALE</b>	La nostra associazione, è <b>ufficialmente schierata per il rispetto delle regole e di ogni forma di legalità</b> ma, occorre <b>rivedere questa norma introducendo maggiori garanzie altrimenti si rischia di determinare effetti sproporzionati nei confronti di chi ha "provocato l'incidente</b> . Riteniamo che gli automatismi sono sempre sbagliati. Il <b>legislatore non ha lasciato ai giudici la possibilità di calibrare anche la sanzione amministrativa in base al grado di colpa</b> . In questo modo potrebbe paradossalmente accadere che anche a fronte di una preponderante responsabilità della vittima dell'incidente, <b>la controparte si vedrebbe comunque sospendere la patente per anni a seguito della condanna definitiva</b> . Con tutti gli effetti indotti che ne derivano. A nostro parere <b>sarebbe meglio lasciare ai giudici la possibilità di fare il loro mestiere, ossia accertare il grado della colpa e poter commisurare a ciò (e non alle conseguenze provocate) anche le altre sanzioni.</b>
<b>SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE</b>	<b>Congestione, restringimenti, deviazioni, carenza di aree di sosta</b> con conseguente allungamento dei tempi di percorrenza, <b>sono le condizioni in cui operano ogni giorno le imprese di autotrasporto</b> . Questi fattori possono <b>facilmente portare a superare l'esiguo limite del 20% dei tempi di guida o di quelli di riposo, anche senza intenzione di violare la legge da parte dell'autista</b> . Si crea pertanto un <b>paradosso: l'autista, che si trova a operare in un contesto complesso, critico e non controllabile, rischia di subire una penalizzazione che potrebbe compromettere pesantemente la sua attività o quella dell'azienda per cui lavora</b> . Considerando le difficoltà operative degli autotrasportatori, è <b>fondamentale che i decreti attuativi della riforma del codice della strada tengano pertanto conto delle specificità del settore</b> . L'obiettivo rimane quello di garantire la sicurezza stradale, ma è altrettanto importante <b>evitare che misure punitive possano danneggiare ingiustamente gli autisti e le aziende, creando un paradosso che potrebbe mettere a rischio la loro attività</b> . L'auspicio è che la <b>normativa venga rivista per trovare un equilibrio tra sicurezza e praticità operativa, tenendo conto delle reali condizioni di lavoro degli autotrasportatori</b>



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia

FITA – Trasporti



**Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia**

**FITA – Trasporti**