



Regione Sicilia



**C. F. T. service
di Giuseppe Bulla**

Consulenze,
Formazione,
Progetti di fattibilità
settore Trasporti



**Assicurazione
Servizi alle imprese**



**Servizio amm.vo
Procedure conciliative**

Sant'Agata Li Battiati, 14 Ottobre '26

Prot. n. 73/26

A: S.E. Il Prefetto

Dr. Pietro Signoriello

CATANIA

Oggetto: querelle Trasporto

questa associazione sindacale datoriale, componente del Comitato Centrale Albo Nazionale presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, si è sempre prodigata al sostegno delle aziende italiane del settore – in particolar modo piccole e medie imprese - e mai ha avanzato l'idea di affrontare le tante *problematiche* fuori dal contesto delle regole.

Nelle difficoltà ha sempre proposto al Ministero suggerimenti – allegato "A" – tali da consentire la quotidianità agli imprenditori dell'autotrasporto, bocciando coloro i quali speculano ed alimentano la subvezione a dismisura.

Assotir, in quest'ultimo periodo, chiedendo pure l'unione alle altre componenti dell'Albo, ha posto in itinere le proposte per risolvere la querelle del "caro carburante" che tantissimo danno sta arrecando.

. / .

assotir@libero.it – assotirsicilia@libero.it – assotirsicilia@pec.it

**Piazza Generale di Brigata Luigi Sapienza, 10 - 95056 - Sant'Agata Li Battiati (CT)
cell. 095.4655475 – 347/1276651**

In Sicilia purtroppo la situazione si aggrava considerando i tagli *arbitrari* che le aziende isolane subiscono nel riscontro dell'incentivo marittimo – *Sea Modal Shift* – con l'aggravante dell'imposta *ETS* che gli armatori ribaltano sui propri clienti- Allegato “B”.

La gravità dell'evento che si subisce da un paio di anni è accentuata perché le imprese Siciliane vivono la “*continuità territoriale*”, per cui subiscono un disagio economico senza limiti.

Detto ciò la ns. richiesta è quella di far notare al Governo nazionale e regionale la mancanza reale di un dialogo consistente e logico – Allegato “C” – al fine di consentire una vita più tranquilla a chi opera nel settore Trasporti che, tra investimenti ed oneri vari, sta perdendo il senno.

Oggi il “*Fermo*” invocato non è detto che è condiviso da molte aziende impegnate a gestire contratti particolari o da quelle che operano nel settore ATP – derrate alimentari – conscie che una sospensione del servizio danneggerebbe oltremodo i cittadini, per cui Assotir chiede tutela per coloro che intendono procedere nella loro attività.

A tal uopo si chiede di avviare un contatto telefonico o telematico con le Forze dell'Ordine a favore di chi potrebbe trovarsi in difficoltà.

Fiduciosi nel sostegno che la S.V. Ill.ma possa fornire, l'Assotir le porge sentiti ringraziamenti e distinti saluti.

dr. Giuseppe Butta


Caro-gasolio: ASSOTIR lancia quattro proposte al Governo per sostenere l'Autotrasporto

Manigrasso: nessuno sciopero ma, se non si interviene, i tir non saranno più in grado di camminare bloccando il sistema Paese

Roma, 25 Settembre 2026 – Aggiornare i valori minimi di riferimento dei costi di esercizio per le imprese di autotrasporto; applicare la normativa a tutela dei trasportatori, a iniziare dalla clausola di adeguamento automatico del gasolio; dare vita immediatamente alla Consulta dell'Autotrasporto per spingere la committenza a sostenere il peso della crisi; tassare gli extra-profitti delle compagnie energetiche per sostenere il settore dell'Autotrasporto. Sono le richieste al Governo che ASSOTIR ha avanzato questa mattina nel corso di una conferenza stampa indetta per fare il punto della situazione sul caro-gasolio, ora che il Governo si appresta a eliminare lo sconto sulle accise.

Aprendo i lavori della conferenza, la Presidente Nazionale di ASSOTIR Anna Vita Manigrasso ha esortato il Governo a *"Aprire subito un confronto, per non arrivare al 6 ottobre con un decreto già pronto"*. ASSOTIR ha quindi ricordato che il costo del gasolio è aumentato di oltre 60 centesimi da inizio marzo, e senza taglio delle accise l'aumento sarà ancora più consistente. A causa della crisi, i beni di consumo hanno subito rincari, spesso anche consistenti, con la "falsa" motivazione dell'aumento dei costi di trasporto. Effettivamente, le tariffe di trasporto sarebbero dovute aumentare di almeno il 15%, ma in realtà, ha sottolineato l'Associazione, nella quasi totalità dei casi le imprese non hanno beneficiato di nessun adeguamento. Insomma, *"l'impatto dell'emergenza è stato scaricato in gran parte sull'Autotrasporto"*, ha commentato ancora Manigrasso.

In parte la responsabilità è anche del Governo: *"Il Ministero dei Trasporti dovrebbe aggiornare trimestralmente i valori minimi di riferimento dei costi di esercizio per le imprese di autotrasporto"* – ha aggiunto il Segretario Generale di ASSOTIR, Claudio Donati. – *Invece è fermo a marzo, ovvero a prima della crisi del caro gasolio. È un dato preistorico*". La prima richiesta dell'Associazione è quindi di aggiornare immediatamente i valori, *"i vettori disporrebbero di un punto di riferimento oggettivo per chiedere l'adeguamento delle tariffe. Senza contare che prima dell'emergenza il gasolio incideva per il 27% sui costi aziendali, oggi vale tra il 35 e il 40%"*. Donati ha chiesto inoltre di *"dare applicazione a quelle pochissime norme che tutelano gli autotrasportatori, prima fra tutte la clausola di adeguamento automatico del costo del gasolio. Perché stiamo affrontando questa crisi quasi a mani nude"*. E ancora, *"il Governo deve rispettare l'impegno di istituire la Consulta dell'Autotrasporto. È uno strumento indispensabile per spingere la committenza ad affrontare insieme ai vettori e con responsabilità il caro gasolio, e a farsi carico di una parte delle spese. Il provvedimento che dovrebbe dare vita alla Consulta è quasi pronto, ma se verrà sbloccato a Natale sarà inutile"*. Indispensabile infine introdurre una tassa sugli extra-profitti, *"lo scenario è talmente complicato che è impossibile credere che la risposta possa arrivare dal solo mercato"* ha commentato Donati. *"È evidente che delle aziende abbiano guadagnato risorse enormi grazie all'aumento del costo dei carburanti, adesso devono contribuire a sostenere chi invece è stato fortemente penalizzato dalla crisi. Anche in questo caso si tratta di un gesto di responsabilità, e crediamo che il governo debba fare una scelta e andare in una direzione precisa"*. ASSOTIR ha escluso almeno per il momento l'ipotesi di uno sciopero: *"Non credo che ci sia bisogno di proclamare nessuno sciopero, siamo convinti che il Governo sia perfettamente consapevole della situazione"* ha sottolineato Manigrasso. *"Tuttavia se il Governo rimarrà inerte, i trasportatori non si fermeranno per protesta, ma semplicemente perché senza gasolio i camion non si accendono. E inevitabilmente, tutto questo si ripercuoterà a macchia d'olio sull'intero sistema produttivo del Paese"*, ha concluso la Presidente Nazionale di ASSOTIR.

ALLEGATO "B"

ARS
XVIII LEGISLATURA

INTERROGAZIONE N. (...): Intermodalità. Drastica riduzione del *Sea Modal Shift* (ex ecobonus marittimo): richiesta chiarimenti urgenti.

Al Presidente della Regione
All'Assessore delle Infrastrutture e Mobilità

INTERROGAZIONE
(risposta scritta)

Premesso che:

- il contributo di 6 centesimi, con una riduzione dell'80%, non è più uno strumento adeguato alla reale domanda del mercato;
- la misura nasce con l'obiettivo di sostenere il trasferimento modale dalla strada al mare, onde favorire l'utilizzo delle autostrade del mare; ridurre il traffico stradale dalla congestione ed esternalità ambientali;
- il fabbisogno teorico delle imprese ammesse raggiunge circa i 240 milioni di euro e le risorse disponibili per la prima annualità sono pari a 52,9 milioni, trasformando il contributo da incentivo strutturale a ristoro parziale;

visto che:

- per le imprese siciliane il mare non è una scelta; il Sea Modal Shift non può essere letto soltanto come incentivo allo spostamento modale, ma deve essere valutato anche come strumento di riequilibrio della continuità territoriale, perché chi parte dalla Sicilia non compete alle stesse condizioni di chi muove merci lungo la penisola;
- ogni imbarco ha un costo; ogni incremento del nolo nave si scarica sulla marginalità; ogni aumento della componente fuel o ets incide sulla tariffa marittima; ogni ritardo nel contributo pubblico peggiora la capacità dell'impresa di pianificare. Per questo la riduzione da 30 a 6 centesimi diventa economicamente pesante: perché colpisce quella parte del sistema che più dipende dall'intermodalità marittima. Per le aziende siciliane il costo del trasporto si misura in gasolio, chilometri su strada e pure in mare.

Per sapere:

- se codesto governo non intenda risolvere la contraddizione che si è venuta a creare: da un lato si chiede alle imprese di utilizzare il mare, di ridurre l'impatto ambientale, di fare intermodalità, dall'altro, visto l'aumento dei costi del mare, il contributo viene ridotto dell'80%;

- quali siano le ragioni che hanno portato a una così drastica riduzione del contributo;
- se non si ritenga utile e necessario l'istituzione di un tavolo permanente sulla continuità logistica delle isole, nel quale Mit, Ram, Regione Sicilia, associazioni dell'autotrasporto e operatori marittimi possano stabilmente confrontarsi per monitorare costi, flussi, tariffe, criticità e strumenti compensativi.

DIPASQUALE

Stati Generali delle Associazioni di categoria dell'autotrasporto

Roma 8 e 9 Ottobre 2026

Documento finale**Premessa**

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

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

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

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

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

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

A tali fini vanno attivati i seguenti interventi:

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

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

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

2. Competitività dell'autotrasporto: interventi normativi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

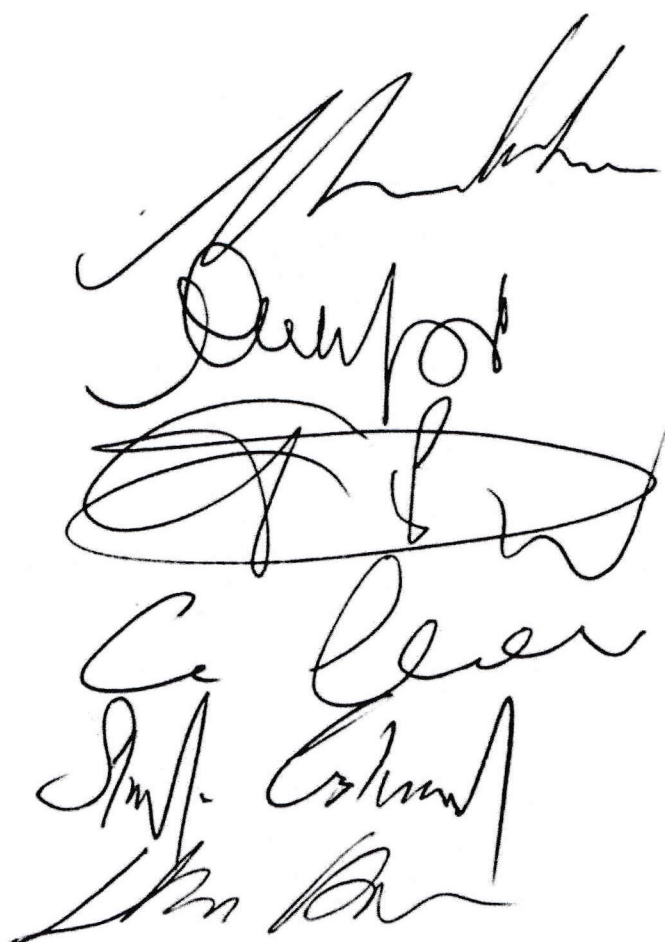
- Semplificare la normativa relativa alla Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), sfruttando le possibilità previste dalla normativa europea al fine di ridurre i costi ed i tempi di conseguimento della Carta. In particolare, con riferimento alla formazione, è proposto di razionalizzare e semplificare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

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

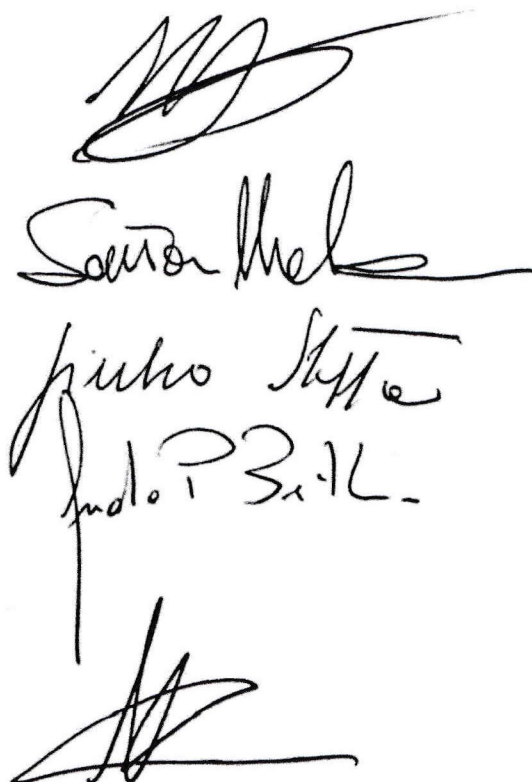
È stata infine evidenziata la necessità di rafforzare i controlli e le norme relative ai trasporti di merci per conto di terzi effettuati con veicoli fino a 1,5 tonnellate di massa complessiva.

Firmato:

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



A column of five handwritten signatures on the left side of the page. From top to bottom, they appear to be: a stylized signature, a signature that looks like 'Assotir', a signature that looks like 'CNA Fita', a signature that looks like 'Confartigianato', and a signature that looks like 'Confcooperative'.



A column of four handwritten signatures on the right side of the page. From top to bottom, they appear to be: a stylized signature, a signature that looks like 'Fai', a signature that looks like 'Fedit', and a signature that looks like 'Fiap'.