



STRATEGIE ED INDIRIZZI PER L'AUTOTRASPORTO ITALIANO: LA VERSIONE DI FAI

FAI, Federazione Autotrasportatori Italiani, rappresenta le imprese italiane di autotrasporto merci in conto terzi. Fa parte di Confrasperto, l'organizzazione che raccoglie tutte le imprese di trasporto e logistica operanti in Italia.

PREMESSA

Lo sviluppo del sistema economico europeo e nazionale, la piena attuazione del mercato unico, la competitività delle imprese e la vitalità socio-economica dei territori dipendono in modo diretto dall'accessibilità dei luoghi e dalla capacità delle aziende di trasporto e logistica di operare in maniera efficiente. Il 74% delle merci trasportate via terra nell'Unione Europea viaggia su strada, percentuale che in Italia raggiunge l'84%. Questo dato evidenzia come l'autotrasporto merci rappresenti una colonna portante del sistema produttivo e un elemento essenziale per l'economia e la società europea, che non può essere trascurato né penalizzato.

Le politiche di settore, a livello nazionale e sovranazionale, devono partire da questa evidenza per individuare soluzioni concrete. Intermodalità, equa ripartizione modale, sostenibilità ambientale e accessibilità territoriale sono temi centrali che vanno affrontati con realismo. Scelte non coerenti con le effettive disponibilità tecnologiche e organizzative rischiano infatti non solo di penalizzare le imprese, ma anche di rallentare la mobilità di merci e persone, compromettendo lo sviluppo dell'intero sistema europeo.



L'autotrasporto italiano garantisce la continuità delle filiere produttive, la distribuzione delle merci, la competitività delle imprese e la coesione dei territori. Tuttavia, il settore sta attraversando trasformazioni profonde, legate alla transizione ambientale e digitale, all'aumento dei costi operativi, alla crescente complessità normativa, alla carenza strutturale di conducenti e a criticità infrastrutturali che rendono sempre più delicati i corridoi europei strategici.

Per affrontare queste sfide è necessario superare interventi frammentati e adottare una visione strutturale di medio-lungo periodo, fondata su due pilastri fondamentali: la neutralità tecnologica e la centralità del lavoro. A questi si affiancano priorità infrastrutturali e regolatorie da affrontare in stretto coordinamento con le istituzioni.

POLVERIZZAZIONE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Il settore dell'autotrasporto italiano continua ad essere caratterizzato da una forte frammentazione dimensionale, con una netta prevalenza di micro-imprese e padroncini e una presenza limitata di operatori dotati di flotte di dimensioni rilevanti. Questa struttura riduce il potere contrattuale lungo la filiera, limita la capacità di investimento in innovazione, sostenibilità e digitalizzazione e rende più difficile competere con operatori europei maggiormente strutturati.

In un contesto già segnato da elevati costi operativi, inefficienze infrastrutturali e forte pressione sui prezzi, la ridotta dimensione media delle imprese rappresenta quindi un fattore di debolezza sistemica. Per colmare questo divario è necessario promuovere un percorso di rafforzamento industriale del settore, favorendo processi di aggregazione tra imprese – come fusioni, acquisizioni, reti e consorzi operativi – sostenuti da strumenti di incentivazione selettiva orientati alla crescita dimensionale e alla produttività.



Parallelamente, è fondamentale accompagnare le imprese in un percorso di managerializzazione e capitalizzazione, facilitando l'accesso a competenze, tecnologie e fonti di finanziamento. Un ruolo decisivo è svolto dalla digitalizzazione, quale leva per aumentare l'efficienza e abilitare modelli collaborativi, come il physical internet. Infine, va incentivata la specializzazione e l'integrazione con la logistica, favorendo l'evoluzione delle imprese da semplici vettori a operatori di servizi a maggior valore aggiunto, anche attraverso relazioni più stabili e trasparenti con la committenza.

NEUTRALITÀ TECNOLOGICA E TRANSIZIONE SOSTENIBILE

La decarbonizzazione del settore rappresenta un obiettivo condiviso, ma non può essere perseguita attraverso l'imposizione di soluzioni tecnologiche rigide e uniformi. Le politiche devono essere pragmatiche e adattarsi alle diverse tipologie di trasporto, alle percorrenze, ai carichi, alla disponibilità delle infrastrutture e alla sostenibilità economica delle imprese.

FAI sottolinea quindi la necessità di adottare politiche realmente tecnologicamente neutrali, accompagnate da incentivi non distortivi, tempi di transizione realistici e un pieno coinvolgimento delle aziende nelle scelte strategiche. È inoltre essenziale valutare attentamente l'impatto del sistema ETS sull'autotrasporto, prevedendo meccanismi compensativi che evitino un aggravio insostenibile dei costi.

La sostenibilità ambientale deve procedere in equilibrio con quella economica e sociale, garantendo un percorso di transizione che sia al tempo stesso efficace e sostenibile.



CENTRALITÀ DEL LAVORO E VALORIZZAZIONE DEI CONDUCENTI

La carenza di conducenti rappresenta una criticità strutturale che incide direttamente sulla competitività del sistema nazionale. Secondo il Global Driver Shortage Report 2024 dell'International Road Transport Union, in Europa mancano oltre 500.000 conducenti, mentre in Italia il fabbisogno stimato è di circa 20.000 unità.

Per affrontare questa emergenza, FAI propone di rendere più accessibile il percorso per il conseguimento della CQC. Uno degli ostacoli principali all'ingresso nella professione è rappresentato dall'obbligo di frequenza in presenza del corso per il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), della durata di 140 ore (formazione accelerata) o 280 ore (formazione ordinaria), esclusivamente in lingua italiana, quale requisito per accedere all'esame finale. Riteniamo che il vero elemento discriminante debba essere l'esame, che consente di promuovere esclusivamente i candidati effettivamente preparati.

In subordine, sarebbe auspicabile consentire lo svolgimento dei corsi obbligatori anche in lingue diverse dall'italiano, così da facilitare l'ingresso nella professione da parte di conducenti provenienti da Paesi terzi.

Altrettanto utile sarebbe permettere lo svolgimento della parte teorica dei corsi in modalità a distanza, offrendo ai candidati extra-UE la possibilità di formarsi nei Paesi di origine, fermo restando l'obbligo di sostenere in presenza, in Italia, l'esame finale. Contestualmente, occorrerebbe prevedere la possibilità di effettuare simulazioni d'esame da remoto, al fine di rendere più efficace l'attuazione degli strumenti normativi esistenti, come il Decreto Flussi e il Decreto Cutro.

In aggiunta, appare ormai improcrastinabile avviare una revisione dei test attualmente previsti, eliminando i quesiti non strettamente pertinenti rispetto alle competenze richieste, pur mantenendo elevati standard di sicurezza.



Accanto a queste misure, è fondamentale investire sulle nuove generazioni, restituendo dignità alla professione dell'autista sia nell'immaginario collettivo sia nelle condizioni concrete di lavoro. Ciò implica, da un lato, il miglioramento delle infrastrutture di supporto – a partire dalle aree di sosta attrezzate – e, dall'altro, una valutazione della revisione dei requisiti di accesso, incluso un possibile abbassamento dell'età per il conseguimento delle patenti professionali, al fine di favorire un ingresso più precoce nel settore.

FAI è inoltre coinvolta, quale unica associazione italiana, nel progetto Skilled Driver Mobility for EU (SDM4EU), un'iniziativa volta a rispondere alla grave carenza di conducenti professionali nel trasporto su strada. Finanziato dalla Migration Partnership Facility, il progetto coinvolge Marocco, Italia, Egitto e Romania e promuove un modello di "skills mobility", che combina migrazione legale e sviluppo delle competenze nei Paesi di origine. L'iniziativa si basa su una stretta collaborazione tra autorità pubbliche, federazioni di settore, agenzie di reclutamento, enti di formazione e imprese, con l'obiettivo di definire standard comuni per la formazione, il riconoscimento delle qualifiche, il reclutamento e l'integrazione. Elemento centrale del progetto è il rafforzamento del coordinamento pubblico-privato e il superamento delle barriere strutturali al reclutamento internazionale, come il complesso riconoscimento delle patenti extra-UE, la frammentazione degli standard e le procedure amministrative onerose. Attraverso strumenti condivisi e raccomandazioni operative, SDM4EU punta a costruire un modello replicabile in altri Stati membri e nei Paesi aderenti alle Talent Partnership. In tema di valorizzazione del lavoro, FAI evidenzia anche l'importanza del rinnovo del CCNL Autotrasporto e Logistica del 6 dicembre 2024, che, grazie alla sua ampia diffusione, si applica a circa 800.000 lavoratori e al 99% delle imprese del settore, configurandosi di fatto come il contratto leader nazionale. Garantire condizioni di lavoro competitive e sostenibili è essenziale per attrarre e trattenere personale qualificato.



NORMATIVA E SICUREZZA STRADALE

FAI propone interventi di aggiornamento del Codice della Strada, in particolare in materia di sospensione breve della patente per autisti professionisti, introducendo correttivi che tengano conto della specificità dell'attività e del principio di proporzionalità.

Più in generale, è necessario assicurare che la normativa sul trasporto merci sia coerente con le esigenze operative delle imprese, senza compromettere i livelli di sicurezza stradale.

INFRASTRUTTURE E CORRIDOI EUROPEI

La permeabilità dell'arco alpino rappresenta un elemento strategico per l'economia italiana e per il funzionamento del mercato unico europeo. È necessario garantire un coordinamento a livello europeo dei lavori di manutenzione, superare limitazioni unilaterali e discriminatorie – come quelle introdotte dall'Austria lungo l'asse del Brennero – e tutelare il principio della libera circolazione delle merci.

In questo contesto, la gestione dei corridoi TEN-T non può essere affidata a decisioni unilaterali che penalizzino l'autotrasporto italiano. È inoltre fondamentale rafforzare la retroportualità e l'integrazione tra porti, interporti e piattaforme logistiche interne, al fine di rendere più efficienti i flussi di merci e valorizzare il ruolo dell'autotrasporto nella distribuzione e nell'ultimo miglio.

Opere strategiche come la Gronda di Genova, il Terzo Valico dei Giovi e il Ponte sullo Stretto di Messina devono essere inserite in una visione unitaria di sistema: infrastrutture in grado di migliorare l'affidabilità dei collegamenti, rafforzare l'intermodalità e ridurre i divari territoriali, sostenendo concretamente la competitività del Paese.



A questa visione deve affiancarsi con urgenza lo sviluppo di aree di sosta attrezzate per i veicoli industriali, oggi uno degli anelli più deboli della rete infrastrutturale.

Il tema è ormai centrale anche a livello europeo: già nel 2019 la Commissione Europea stimava una carenza di almeno 100.000 parcheggi sicuri nell'Unione, sottolineando la necessità di sviluppare aree protette e integrate nella rete TEN-T.

In Italia la situazione è particolarmente critica: le aree esistenti sono insufficienti e spesso inadeguate, con carenze in termini di spazio, servizi e condizioni dignitose per gli autisti, che troppo spesso sono costretti a soste improprie lungo la rete autostradale.

È quindi indispensabile un piano organico di investimenti volto alla realizzazione di infrastrutture sicure, accessibili e dotate di servizi adeguati, in linea con i principali standard europei, per garantire il rispetto dei tempi di riposo, la sicurezza delle merci e la qualità del lavoro nel settore.

TRASPORTI ECCEZIONALI

FAI chiede la prosecuzione del tavolo di confronto per la revisione delle linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità, al fine di garantire uniformità applicativa, ridurre le incertezze interpretative, semplificare le procedure autorizzative ed evitare blocchi operativi per le imprese.



TRASPORTO RIFIUTI

FAI chiede la piena attuazione del sistema informatico di tracciabilità RENTRI entro il 15 settembre 2026, includendo la geolocalizzazione degli autoveicoli adibiti al trasporto di rifiuti pericolosi, la semplificazione del formulario digitale (XFir) e l'eliminazione delle autovetture MI già autorizzate alla movimentazione degli scarti.

Per i trasporti transfrontalieri di rifiuti, si richiede invece il mantenimento degli adempimenti cartacei fino a quando il nuovo regolamento UE 2024/1157 e il sistema DIWASS non saranno pienamente operativi ed efficaci.

METODO DI CONFRONTO STRUTTURALE CON IL MIT

L'Italia sconta l'assenza di un Piano Nazionale della Logistica aggiornato, organico e pienamente operativo, capace di definire una visione strategica unitaria del sistema.

A fronte di strumenti esistenti ma parziali o datati, manca oggi un quadro coordinato in grado di integrare efficacemente trasporto stradale, ferroviario, marittimo e interportuale. Questa lacuna si traduce in frammentazione degli interventi, allocazione non sempre efficiente delle risorse pubbliche e ritardi nello sviluppo dei collegamenti strategici, in particolare nell'ultimo miglio portuale e nei nodi logistici.

Ne deriva una minore competitività del sistema Paese rispetto ai principali partner europei, dotati di strategie logistiche più consolidate e coerenti. L'assenza di una regia nazionale incide anche sulla promozione dell'intermodalità e rallenta i processi di digitalizzazione e semplificazione amministrativa.

Per le imprese di autotrasporto ciò comporta maggiore incertezza negli investimenti, costi operativi più elevati e difficoltà nella pianificazione strategica.



Per questo, emerge con forza l'esigenza di un piano nazionale condiviso, stabile e attuabile, che riconosca il ruolo centrale dell'autotrasporto nella catena logistica e ne sostenga l'evoluzione in chiave competitiva e sostenibile.

FAI propone inoltre l'istituzione di un tavolo permanente con il MIT sui principali temi strategici – transizione energetica, carenza di conducenti, semplificazione normativa, infrastrutture, impatto ETS e competitività internazionale – anche attraverso la ricostituzione di un organismo analogo alla Consulta dei trasporti e della logistica. L'autotrasporto deve essere riconosciuto come un asset strategico nazionale e valorizzato nelle politiche pubbliche.

CONCLUSIONE

Neutralità tecnologica, centralità del lavoro, tutela della competitività e difesa della permeabilità infrastrutturale rappresentano le direttrici fondamentali per il futuro dell'autotrasporto.

FAI è pronta a collaborare con il MIT per costruire un percorso di riforma strutturale capace di garantire efficienza logistica, sostenibilità ambientale, sicurezza e competitività al sistema Paese.

STRATEGIE E INDIRIZZI PER L'AUTOTRASPORTO ITALIANO

FAI-Conftrasportotutela le imprese italiane mediautotrasportomercini contoterzi, aderente a Conftrasporto-Confcommercio

PREMESSA

- L'autotrasporto su strada: 84% delle merci in Italia, colonna portante del sistema produttivo
- Sfide: transizione digitale e ambientale, costi operativi, complessità normativa, carenza conducenti, criticità infrastrutturali
- Visione FAI: neutralità tecnologica e centralità del lavoro, con priorità infrastrutturali e regolatorie



NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

- Politiche pragmatiche e tecnologicamente neutre
- Incentivi non distortivi, tempi realistici, pieno coinvolgimento imprese
- Valutazione ETS e meccanismi compensativi



LAVORO E CONDUCENTI

- Carenza: 20.000 autisti in Italia
- Misure: semplificazione accesso alla CQC, formazione semplificata, patenti estere riconosciute, corsi multilingue, formazione a distanza
- CCNL Autotrasporto e Logistica 6/12/2024: contratto di riferimento nazionale



NORMATIVA

- Aggiornamenti Codice della Strada: sospensioni patenti proporzionate, regole coerenti con esigenze operative

INFRASTRUTTURE

- Arco alpino e corridoi TEN-T: manutenzione coordinata, rimozione limitazioni, tutela libera circolazione



TRASPORTI ECCEZIONALI

- Linee guida uniformi, procedure semplificate, evitare blocchi operativi



CONFRONTO COL MIT

- Tavolo permanente su transizione energetica, conducenti, normative, infrastrutture, ETS, competitività
- L'autotrasporto come asset strategico nazionale



OBIETTIVO

- Neutralità tecnologica, centralità del lavoro, competitività e infrastrutture aperte
- Collaborazione FAI-MIT per efficienza, sostenibilità, sicurezza e competitività del sistema Italia