

PROPOSTE PER STATI GENERALI DELL'AUTOTRASPORTO

OTTOBRE 2026

TAVOLI TEMATICI

oooooooooooooooooooo

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

a. **Modifica comma 4 bis art. 83 bis DL 112 /2008 – Verifica committente su regolarità vettore periodica**

Testo attuale art. 83 bis DL 112 /2008

“4-bis. Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, il committente è tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto tale regolarità mediante acquisizione del documento di cui al comma 4-sexies. In tal caso il committente non assume gli oneri di cui ai commi 4-ter e 4-quinquies.

4-ter. Il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater è obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso nei confronti del coobbligato secondo le regole generali.

4-quater. La verifica sulla regolarità del vettore è effettuata limitatamente ai requisiti e ai sensi del comma 4-bis, fino alla data di adozione della delibera del presidente del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. A decorrere dall'adozione della delibera di cui al primo periodo, la verifica sulla regolarità del vettore è assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento di servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa

opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli enti competenti l'informazione necessaria a definire e aggiornare la regolarità dei vettori iscritti.

4-quinquies. In caso di contratto di trasporto stipulato in forma non scritta il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater, oltre agli oneri di cui al comma 4-ter, si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito.

4-sexies. All'atto della conclusione del contratto, il vettore è tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

b. Verifiche regolarità – nuovi criteri di controllo (applicativo gestione istruttoria)

Tali disposizioni consentono al Comitato Centrale di avviare apposite procedure volte ad accertare l'adeguatezza e la regolarità delle imprese iscritte all'Albo, con particolare riferimento a taluni requisiti quali, tra l'altro, le modalità concrete di svolgimento dell'attività economica, la congruità fra il parco veicolare e il numero dei dipendenti autisti, la regolarità della copertura assicurativa dei veicoli, il controllo della continua rispondenza ai requisiti previsti per l'esercizio della professione come definiti ai sensi del regolamento CE n. 1071/2009 nonché la regolarità contributiva e previdenziale in cooperazione con gli Enti competenti.

c. Regolarità vettori – aggiornamento criteri (applicativo regolarità imprese)

Il servizio Regolarità Imprese permette agli utenti registrati ed abilitati di poter consultare online la regolarità contributiva di una impresa iscritta all'Albo.

Il servizio è rivolto ai committenti di servizi di trasporto che, ai sensi dell'art. 1, comma 248 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, preliminarmente alla stipula di un contratto di trasporto, devono assolvere all'obbligo di verifica della regolarità contributiva dell'impresa di autotrasporto, iscritta all'Albo, cui intendono affidare il trasporto stesso.

Il servizio opera in cooperazione applicativa con i sistemi informativi di INPS/INAIL e restituisce le informazioni rilasciate dai suddetti Enti competenti con le modalità e nei termini previsti nell'ambito della loro autonomia procedimentale. Per effettuare la visura di regolarità, è necessario registrarsi al servizio ed eseguire la procedura di autenticazione che

prevede l'assegnazione, esclusivamente via pec, di un PIN per l'accesso. La registrazione dovrà essere effettuata da una persona fisica. Una volta effettuato l'accesso, occorre digitare i dati identificativi dell'impresa sottoposta a verifica, che può anche essere selezionata da un apposito elenco. L'attestato di visura, con l'esito della verifica, viene inviato via pec all'indirizzo pec del committente, indicato in sede di registrazione.

▪ **PROPOSTE relative alle lettere a) b) e c)**

- Attualmente la disciplina di riferimento è contenuta nell'art. 83 bis del D.L. 112/2008 come richiamato dalla Delibera MIT n. 9 del 2016 che richiede il possesso di requisiti di regolarità dell'impresa (onorabilità, idoneità finanziaria, idoneità professionale, regolarità contributiva) ed un obbligo di controllo sull'adempimento degli obblighi contributivi e previdenziali da parte dell'impresa committente che oggi viene limitata alla consegna del DURC al momento della conclusione del contratto (comma 4 sexies).

Proposta 1: Aggiungere anche il requisito dell'adempimento di obblighi fiscali (comma 4 bis) da espletarsi attraverso la consegna del DURF o altra documentazione idonea (comma 4 sexies).

Proposta 2: Superare il mero controllo iniziale in favore di un controllo periodico ogni quattro mesi (120 giorni).

Ratio: rendere i controlli periodici per aumentare il livello di compliance del settore.

- Semplificazione della procedura di cancellazione delle imprese risultanti irregolari;
- Rafforzare i controlli ai fini della verifica dell'iscrizione all'albo per le imprese che svolgono consegna merci per conto terzi con veicoli fino a 1,5 t;
- Verifica versamenti IVA: mancato versamento Iva per due/tre periodi fanno scattare verifica sulla regolarità e possibilità che la circostanza sia segnalata sulla piattaforma;
- Dare effettività alla sanzione per il ritardo dei pagamenti delle fatture inerenti al trasporto di cui all'art. 83 bis co. 14 del D.L. 112/2008 andando a modificare del comma 15 dell'art. 83bis il quale ad oggi dispone che

“Le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689”.

Proposta di modifica

*“Le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese **nonché su segnalazione all'Agenzia delle Entrate delle imprese di trasporto creditrici** per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689”.*

d. Modifica art. 10 d.lgs. 284/2005 - Criteri verifica rappresentatività Associazioni di categoria

1. Il Comitato centrale è composto dai seguenti membri effettivi, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: [°]

f) un rappresentante espressione delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, nonché un rappresentante espressione delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo giuridicamente riconosciute dal Ministero competente ai sensi delle vigenti disposizioni, che abbiano i seguenti requisiti:

1) ordinamento interno a base democratica, sancito dallo statuto;

2) potere di rappresentanza, risultante in modo esplicito dallo statuto, della categoria degli autotrasportatori, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;

3) anzianità di costituzione, avvenuta con atto notarile, di almeno cinque anni, durante i quali siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria;

4) non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale, ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila tonnellate;

5) organizzazione periferica comprovata con proprie sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali;

6) essere stata firmataria, nel corso degli ultimi dieci anni, di rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione;

7) essere rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, direttamente o per il tramite della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria.

▪ **PROPOSTE**

Attualmente l'art. 10 prevede tra i requisiti per poter far parte del Comitato Centrale dell'Albo che un'associazione sia rappresentata direttamente o per il tramite di una confederazione al CNEL.

Proposta: precisare che la Confederazione sia datoriale.

Ratio: garantire la partecipazione di associazioni che siano espressione diretta delle aziende della quali sono portatori di interesse.

2. Competitività dell'autotrasporto: interventi normativi

a. CMR elettronica – ampliamento utilizzo in ambito nazionale

▪ PROPOSTE

- Unificazione dei documenti di trasporto in modo da agevolare i controlli digitali da parte delle forze dell'ordine e ridurre i tempi di attesa durante un controllo.

b. Contratto scritto e non scritto

Art. 6 “Forma dei contratti” D.lgs. n. 286/2005

1. Il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta e, comunque, con data certa per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

2. Con decreto dirigenziale della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono determinati modelli contrattuali tipo per facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto di merci su strada.

3. Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

- a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;*
- b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;*
- c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;*
- d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento, nonché clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato;*

e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario;

e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.

4. Elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

a) termini temporali per la riconsegna della merce;

b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a) del comma 3.

5. Per i trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al comma 3 ed alla lettera a) del comma 4, nonché gli estremi della licenza comunitaria e di ogni altra eventuale documentazione prevista dalle vigenti disposizioni.

6. In assenza di anche uno degli elementi indicati al comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

6-bis. Al fine di mitigare gli effetti conseguenti all'aumento dei costi del carburante per autotrazione incentivando, al contempo, il ricorso alla forma scritta nella stipulazione dei contratti di trasporto di merci su strada, il corrispettivo, nei contratti di trasporto di merci su strada conclusi in forma non scritta, si determina in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 1, comma 250, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

▪ **PROPOSTE**

- Creare uno standard che sia compilabile sia in cartaceo per chi vuole scaricarlo oppure direttamente in via digitale su portale;

c. Filiera

Art. 6-ter "Disciplina della sub-vettura" D.lgs. n. 286/2005

1. Il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori nel caso in cui le parti concordino, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla sub-vettura. Il vettore assume gli oneri e le responsabilità gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del sub-vettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

2. In mancanza dell'accordo di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale sub-vettura il contratto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

3. Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto è nullo, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il sub-vettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

4. All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, è concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.

▪ **PROPOSTE**

- Mancato rispetto del limite di subvezione: applicazione delle sanzioni su trasporto abusivo (art. 26 e 46 della 298/1974); rimane salvo il diritto dell'ultimo sub vettore ad esser pagato anche con azione diretta D.lgs. n. 286/2005.

• **PROPOSTE**

Allineamento del testo del Codice della Strada (Articolo 61 comma 2) con il Regolamento del Codice della Strada per permettere la regolare circolazione dei semirimorchi con lunghezza massima complesso veicolare fino a 18,5 metri. Dossier tecnico in elaborazione

L'Articolo 61, comma 2, del Codice della Strada (D.lgs. 285/1992) nella sua formulazione rigida, continua a porre limiti che non riflettono l'evoluzione tecnologica dei semirimorchi di nuova generazione e le estensioni autorizzate per specifiche combinazioni d'ingombro.

L'Articolo 61, comma 2, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) ha recepito la possibilità di estendere la lunghezza totale del complesso veicolare fino a 18,75 metri (compresi i sistemi di ottimizzazione aerodinamica posteriore o l'allungamento del

semirimorchio per motivate esigenze logistiche e di intermodalità), purché siano rispettati i raggi di curvatura e di svolta (coronamento).

Proposta di Modifica Testuale (Formulazione Tecnica)

Si richiede di modificare l'art. 216 del Regolamento di Esecuzione e Attuazione (D.P.R. n. 495/1992), introducendo una chiara clausola di rinvio o di adeguamento automatico alle lunghezze massime stabilite dal Codice della Strada per i complessi veicolari dotati di semirimorchi allungati omologati.

Permettere alle officine private di effettuare le revisioni dei mezzi pesanti senza la presenza obbligatoria dei tecnici della motorizzazione.

La carenza cronica di personale nelle Motorizzazioni Civili genera attese importanti per le imprese che spesso sono costrette a viaggiare con proroghe cartacee che non sono riconosciute all'estero, bloccando di fatto i trasporti internazionali e azzerando la produttività.

Si ritiene perciò fondamentale trasformare il ruolo della Motorizzazione da esecutore a ente controllore ex-post, consentendo alle officine private autorizzate di svolgere l'intero ciclo di revisione in totale autonomia.

Proposte di azione:

- Firma e responsabilità all'Ispettore: riconoscere la piena responsabilità dell'esito della prova ai Responsabili Tecnici (Ispettori abilitati secondo le direttive UE).
- Antifrode digitale: trasmettere i dati dei macchinari (banchi rulli, opacimetri) in tempo reale alla Motorizzazione per via informatica, rendendo superflua la presenza fisica del funzionario statale.
- Controlli statali a campione: ricollocare il personale pubblico in attività ispettive a sorpresa e di vigilanza sui centri privati.
- Abilitazione biennale delle officine autorizzate: prevedere un percorso di accreditamento da rinnovare con cadenza regolare per le officine che vogliono dare il servizio.

Modifica dell'art. 174 co. 8 C.d.s. relativo alla sanzione per il mancato rispetto della norma sulle interruzioni di cui all'art. 7 del Regolamento CE n. 561/2006

Ad oggi l'art. 174 co. 8 C.s.d. dispone che *“Il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla*

sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 a euro 672". Alla sanzione consegue, altresì, la decurtazione di n. 2 punti.

Detta impostazione non prevede delle fasce di gravità della violazione come previsto per le altre impostazioni sanzionatorie dell'art. 174 C.d.s. in ordine ai tempi di guida e riposo. La conseguenza è una sanzione sproporzionata visto che si applica la medesima sanzione al conducente che sfora i tempi di 1 solo minuti rispetto a chi non rispetti in toto le previste interruzioni.

Pertanto, si propone di introdurre un impianto sanzionatorio che preveda una progressione graduale negli importi come per le altre fattispecie di cui all'art. 174 C.d.s.

Presa di posizione del Ministero affinché insista sull'aumento a 44tonnellate per i trasporti internazionali oggi in discussione con il dossier "Pesi e dimensioni"

Attualmente, il trasporto stradale merci italiano opera stabilmente e in sicurezza con il limite dei complessi veicolari a 44 tonnellate nei traffici nazionali. Tuttavia, nei trasporti internazionali intra-UE, il limite standard è rigidamente ancorato alle 40 tonnellate. Il dossier europeo in discussione rappresenta un'occasione storica e irripetibile per armonizzare questo parametro, consentendo la circolazione transfrontaliera a 44 tonnellate tra Stati membri confinanti che già adottano tale standard a livello interno.

Si richiede pertanto al Ministero un intervento politico immediato e autorevole nelle sedi comunitarie per sostenere questa linea, respingendo le spinte protezionistiche o i vincoli eccessivi che rischiano di penalizzare l'economia e la logistica del nostro Paese.

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

a. Controlli su strada

▪ PROPOSTE

- Scheda di controllo multilingua condivisa;
- Digitalizzazione della documentazione per velocizzare i controlli di polizia;

b. Green deal

▪ PROPOSTE

- Presa di posizione del Ministero dell'impossibilità degli obiettivi attuali (presentazione dossier con i dati presentati all'IRU). Vedi allegato 1.

c. Regolamento 561/2006

▪ PROPOSTE

- **Modifica all'articolo 7 e all'articolo 8 del Regolamento (CE) n. 561/2006 per l'introduzione della "Flessibilità frazionata autogestita"**

L'attuale rigidità del blocco di riposo giornaliero (pari a 11 ore stabili, o 9 ore ridotte) e il frazionamento della pausa di guida (rigidamente divisa in 15 + 30 minuti) non tengono conto degli imprevisti logistici reali, come i ritardi nei magazzini o il traffico. Questa rigidità costringe spesso il conducente a interrompere la guida in momenti non sicuri o a stressare i ritmi biologici pur di rientrare nei parametri del cronotachigrafo.

Attuale formulazione art. 7

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente osserva un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti: le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.

Proposta di modifica

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente osserva un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

Questa interruzione può essere sostituita da più interruzioni la cui somma non sia inferiore a 45 minuti nel rispetto del primo comma.

Il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.

- **Integrazione e ampliamento dell'Articolo 12 del Regolamento (CE) n. 561/2006 per la tutela della sicurezza del conducente e del carico (clausola sosta sicura).**

La cronica carenza di aree di sosta attrezzate e certificate in Europa (e in particolare lungo i corridoi italiani e alpini) costringe gli autisti che arrivano a fine turno a compiere una scelta drammatica: commettere un'infrazione dei tempi di guida per cercare un parcheggio oppure fermarsi in corsie di emergenza, svincoli autostradali o zone industriali isolate, esponendosi a rischi di furti, aggressioni e sanzioni per divieto di sosta.

Attuale formulazione art. 12 co. 1

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.

Proposta di modifica

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato.

Tale deroga è applicabile nel caso di conducente alla ricerca di area di sosta o luogo idoneo dove iniziare il riposo giornaliero e/o settimanale laddove, raggiunta un'area di sosta, questa non presenti la possibilità di fermare il veicolo all'interno degli spazi adibiti a norma di legge.

d. Permeabilità dell'arco alpino

▪ PROPOSTE

Per garantire la continuità operativa dei flussi e trasformare la gestione delle Alpi da emergenziale a strategica, si propone al Ministero l'adozione di un piano d'azione articolato su quattro pilastri:

- **Tavolo di coordinamento internazionale e contrasto ai blocchi unilaterali**

Promuovere con fermezza in sede europea (Consiglio UE) la nascita di un Osservatorio Permanente per la Mobilità Alpina che includa Italia, Austria, Francia, Germania e Svizzera.

Obiettivo: armonizzare i calendari dei divieti di circolazione e delle manutenzioni dei trafori per evitare la concomitanza dei blocchi. Chiedere l'intervento formale della Commissione UE

contro le misure unilaterali di contingentamento (Brennero) che violano il principio della libera circolazione delle merci.

- **Flessibilità dinamica degli orari di guida e dei divieti nazionali**

Introdurre un meccanismo normativo di "deroga automatica e temporanea" ai divieti di circolazione nazionali (es. divieti domenicali o festivi) e ai tempi di guida e riposo per i vettori diretti o provenienti dai valichi alpini, qualora si verificano blocchi imprevisti, frane o chiusure autostradali superiori alle 4 ore.

Obiettivo: consentire il riassorbimento rapido delle code e dei ritardi accumulati, salvaguardando l'operatività degli autisti e la freschezza delle merci deperibili o just-in-time.

- **Digitalizzazione e "slot management" dei flussi ai valichi**

Sviluppare, in sinergia con i gestori autostradali e transfrontalieri, una piattaforma digitale per la prenotazione e la gestione intelligente degli slot di transito per i mezzi pesanti (sfruttando l'infrastruttura dati eFTI ed e-CMR in corso di implementazione).

Obiettivo: monitorare i flussi in tempo reale, informare i vettori prima della partenza e canalizzare i veicoli verso aree di sosta attrezzate intelligenti (buffer zones), evitando la saturazione delle tratte autostradali alpine e garantendo la sicurezza stradale.

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

a. CQC: semplificazioni

- **PROPOSTE**

- Possibilità di riconoscere le ore di formazione in materia di sicurezza fatte durante i corsi di rinnovo da 35 ore anche ai sensi della normativa di cui al D.lgs. 81/2008;
- Possibilità di riconoscimento dei moduli A1 e A2 ai fini della formazione sul buon funzionamento del tachigrafo di cui al Decreto Dirigenziale - 12/12/2016 - Prot. n. 215 - Corsi di formazione sul funzionamento del tachigrafo digitale;

b. Carenza autisti: interventi

- **PROPOSTE**

- Supporto alle aziende che finanziano le patenti ai conducenti mediante sgravi e/o incentivi per abbatterne il costo;

- Semplificazione della normativa di cui al Decreto flussi per facilitare l'ingresso dei lavoratori extra UE;
- Aumento dell'età massima per guidare complessi veicolari con m.c.p.c. 44 ton da 68 a 70, visto che in molti Paesi UE non vi sono limiti di età;

c. Carenza aree di sosta: interventi

▪ PROPOSTE

- Modifica dei parametri per l'assegnazione dei fondi permettendo l'inserimento di attività commerciali all'interno dell'area di sosta in modo da incentivare gli investimenti nel settore;