



Sommario

- Sciopero: logistica servizio essenziale
- MUD 2026: scadenze e operatività
- Stop alla RCA auto in aree private
- Contributo Art: esclusioni e obblighi
- Milleproroghe: rinvii e stabilità
- Il Mit aggiorna i costi: gasolio +30%
- Sea Modal Shift: nuove opportunità
- Ambiente: proroghe e transizione digitale
- I doeneità finanziaria: chiarimenti Mit
- Reti di impresa: incentivi e vantaggi

di marzo-aprile 2026

a cura di Anna De Rosa



SCIOPERO: LOGISTICA SERVIZIO ESSENZIALE

Delibera Commissione di Garanzia Scioperi n. 88 dell'11.03.2026

Una delle novità più rilevanti della delibera approvata dalla Commissione di Garanzia (e - aggiungiamo - particolarmente criticata dai sindacati dei lavoratori) riguarda il perimetro di applicazione della disciplina sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali. La Commissione di Garanzia ha chiarito in modo netto che le attività di logistica collegate al trasporto merci su gomma devono essere considerate parte integrante di tali servizi. Questo passaggio segna un cambio di prospettiva significativo. In passato, infatti, l'applicazione della legge n. 146/1990 veniva spesso limitata alle attività direttamente connesse a beni essenziali. Con la nuova interpretazione, invece, l'intera filiera logistica viene coinvolta, anche quando movimentata merci che, singolarmente considerate, non rientrerebbero tra quelle indispensabili.

In concreto, ciò significa che anche attività di magazzino, piattaforme distributive e operazioni di supporto al trasporto possono essere ricondotte all'interno della disciplina.

Per le imprese ciò comporta un cambio di approccio. La proclamazione di uno sciopero dovrà rispettare pro-

cedure formali stringenti, ma soprattutto sarà necessario valutare preventivamente gli effetti reali sull'operatività aziendale. Anche quando lo sciopero viene dichiarato come limitato o circoscritto, l'impatto sulla catena logistica può determinare comunque l'applicazione delle regole previste per i servizi essenziali.

Dal punto di vista gestionale, questo implica la necessità di rafforzare il presidio interno delle relazioni industriali. Le aziende più strutturate dovranno dotarsi di procedure codificate per la gestione delle crisi operative legate a scioperi, prevedendo scenari alternativi, turnazioni di emergenza e modalità di continuità dei servizi minimi. Nei settori come la grande distribuzione organizzata, il farmaceutico o l'alimentare, dove la continuità è un fattore critico, la pianificazione diventa un elemento imprescindibile. Inoltre, aumenta la responsabilità in capo all'impresa nel monitorare le dinamiche sindacali lungo tutta la filiera, non solo all'interno della propria organizzazione ma anche nei confronti di fornitori e subappaltatori. Una interruzione a monte o a valle può infatti produrre effetti rilevanti sulla capacità di garantire i servizi minimi richiesti.



MUD 2026: SCADENZE E OPERATIVITÀ

PCM 30.01.2026 - G.U. n.53 del 05.03.2026

Il nuovo Modello Unico di Dichiarazione ambientale, relativo ai dati 2025, dovrà essere presentato entro il 3 luglio 2026. Si tratta di un adempimento consolidato, ma che continua a rappresentare un passaggio critico per molte imprese, soprattutto per quelle che gestiscono volumi rilevanti o flussi articolati di rifiuti.

La compilazione del MUD non è un'attività meramente formale, ma richiede una ricostruzione puntuale dei flussi gestiti nel corso dell'anno. Questo comporta la verifica della coerenza tra formulari, registri di carico e scarico e documentazione amministrativa. In molti casi, proprio in questa fase emergono disallineamenti che possono essere indice di criticità organizzative o di errori nella gestione operativa. Per le aziende di autotrasporto coinvolte nella movimentazione dei rifiuti, il tema assume una rilevanza ancora mag-

giore. La qualità del dato dipende infatti dalla correttezza delle informazioni raccolte lungo tutta la catena, dalla presa in carico alla consegna. Un errore nella classificazione o nella registrazione può propagarsi e riflettersi sull'intera dichiarazione.

Per questo motivo, è consigliabile avviare con largo anticipo le attività preparatorie, coinvolgendo le diverse funzioni aziendali. L'integrazione tra ufficio traffico, amministrazione e consulenti ambientali consente di ridurre il rischio di errori e di migliorare la qualità complessiva dei dati.

Un ulteriore elemento da considerare è la progressiva digitalizzazione dei sistemi di tracciabilità. L'utilizzo di gestionali integrati e la standardizzazione dei processi interni possono rappresentare un vantaggio competitivo, oltre che un supporto concreto nella gestione degli adempimenti.



STOP ALLA RC AUTO IN AREE PRIVATE

Legge annuale sulle PMI 11 marzo 2026, n. 34 (GU 23.03.26 n. 68)

Dal 7 aprile cambia il regime assicurativo per muletti e altri veicoli aziendali utilizzati esclusivamente in aree private: non sarà più obbligatorio sottoscrivere l'RC auto per i mezzi fermi in stabilimenti, magazzini o depositi, purché non immatricolati e coperti da una polizza di responsabilità civile verso terzi.

La novità arriva con la Legge annuale sulle PMI 2026 (L. 34/2026), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 68 del 23 marzo, che introduce l'articolo 9 e modifica l'articolo 122-bis del Codice delle assicurazioni private, chiarendo le deroghe all'obbligo assicurativo per i veicoli che operano in contesti aziendali o in aree a accesso limitato.

In pratica, la deroga riguarda:

- **Carrelli elevatori e veicoli simili** utilizzati esclusivamente all'interno di stabilimenti, magazzini o depositi, purché non immatricolati.
- **Veicoli impiegati solo in zone non accessibili al pubblico** all'interno di porti, aeroporti o aree ferroviarie, a

condizione che siano coperti da polizza di responsabilità civile verso terzi diversa dall'RC auto tradizionale.

Resta invece obbligatoria l'assicurazione per i muletti immatricolati e per tutti i veicoli che circolano anche solo occasionalmente in aree aperte al pubblico.

La norma nasce per superare le incertezze create dal decreto legislativo 184/2023, che aveva esteso l'obbligo assicurativo anche ai veicoli fermi in aree private, includendo tutti i mezzi a motore con determinate caratteristiche di velocità o peso, indipendentemente dal loro utilizzo. Con la Legge 34/2026, le regole vengono chiarite, semplificando la gestione assicurativa e riducendo il rischio di sanzioni.

Parallelamente, il Governo ha avviato un percorso correttivo del decreto 184/2023 per introdurre ulteriori precisazioni, escludere esplicitamente i veicoli privi in modo stabile delle componenti essenziali per il funzionamento.



CONTRIBUTO ART: ESCLUSIONI E OBBLIGHI

Determina n. 218/2025

Viene confermata l'esclusione delle imprese che svolgono esclusivamente trasporto merci su strada dal sistema contributivo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Questo consente a una larga parte del settore di evitare un adempimento amministrativo e un costo aggiuntivo.

La situazione cambia però per le imprese che presentano una struttura più articolata. Quando al trasporto si affiancano attività come la logistica, la gestione di piattaforme o servizi di spedizione non direttamente legati al trasporto su gomma, l'obbligo di contribuzione torna ad applicarsi.

In questi casi, diventa centrale la corretta individuazione della base imponibile. La distinzione tra attività incluse ed escluse non è sempre immediata e richiede un'analisi accurata della composizione dei ricavi. Una valutazione superficiale può portare a errori, con conseguenti contestazioni da parte dell'Autorità.

Per le imprese più strutturate, è quindi opportuno integrare questo adempimento nei processi di controllo interno, coinvolgendo sia l'area amministrativa sia quella gestionale, al fine di garantire coerenza e correttezza nella dichiarazione.



MILLEPROROGHE: RINVII E STABILITÀ

DL n.200/2025 convertito in legge n.26/2026

Il decreto Milleproroghe interviene su diversi aspetti del quadro normativo, introducendo una serie di rinvii che contribuiscono a garantire maggiore stabilità.

Il blocco temporaneo dell'aumento delle sanzioni del Codice della strada consente alle imprese di operare in un contesto più prevedibile, mentre la proroga di alcune scadenze tecniche riduce il rischio di criticità operative.

L'estensione degli incentivi all'occupazione e la conferma del Fondo di garanzia per le PMI rappresentano ulteriori elementi di supporto, soprattutto in una fase caratterizzata da incertezza economica.

Nel complesso, si tratta di misure che, pur non introducendo cambiamenti strutturali, offrono alle imprese un margine temporale utile per pianificare investimenti e adeguamenti.



Made in Italy

LA NOSTRA STORIA È LA NOSTRA FORZA



IL MIT AGGIORNA I COSTI: GASOLIO +30%

Sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal 15 marzo

Il costo per tenere in strada un autoarticolato oggi è sensibilmente più alto rispetto a pochi mesi fa. Le tabelle del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aggiornate a marzo 2026 per i veicoli oltre 26 tonnellate (classe D), fotografano una dinamica chiara: gasolio in forte crescita (+30%), assicurazioni in rilevante aumento (+10%) e pedaggi sostanzialmente stabili (+0,5%) rispetto ai valori pubblicati nell'agosto 2025.

Si tratta di valori "indicativi", ma sempre più utilizzati come riferimento concreto nei rapporti tra vettori e committenti, soprattutto in assenza di contratti scritti.

L'ultimo aggiornamento disponibile risaliva, in termini di pubblicazione, ad agosto 2025. Da allora, per circa sette mesi, il settore ha operato senza un riferimento aggiornato ufficiale. In questo arco temporale sono intervenuti tre fattori principali:

- **Forte volatilità del gasolio**, con una fase rialzista significativa tra fine 2025 e inizio 2026
- **Aumento dei costi assicurativi**, legato sia alla sinistrosità sia all'inflazione dei risarcimenti
- **Sostanziale stabilità dei pedaggi**, con ritocchi minimi.

Il risultato è che il mercato reale si è mosso più velocemente delle tabelle ministeriali, creando scollamento tra costi effettivi e valori ufficiali di riferimento.

L'aggiornamento di marzo 2026 riallinea i valori, ma lo fa con aumenti molto evidenti, soprattutto sulla componente carburante. Il dato più rilevante è senza dubbio quello del gasolio: oltre 11 centesimi/km in più nella fascia minima, che diventano quasi 20 centesimi/km nella fascia massima.

Tradotto in termini concreti: solo il gasolio può costare fino a 20.000 euro in più all'anno per veicolo. E non serve che ripercorriamo tutte le vicende che sono accadute dallo scorso agosto ad oggi. Atteniamoci ai numeri che mai come in questo caso parlano chiaro.

Ma a cosa servono le tabelle ministeriali? Non sono un ta-

ANDAMENTO PETROLIO BRENT A 3 MESI



PREZZI EXTRARETE



tendenza

	NORD		CENTRO		SUD E ISOLE	
	min	max	min	max	min	max
GASOLIO EURO/000L	1490	1504	1496	1508	1518	1526

LA FEBBRE DEL GASOLIO

rilevazione del 27.03.2026

riffario obbligatorio, ma piuttosto un parametro tecnico di riferimento, con un valore pratico significativo. Nei contratti non scritti, diventano il principale riferimento oggettivo, nei contenziosi, sono sempre più utilizzate dai giudici, aiutano a verificare se una tariffa è sufficiente a coprire almeno i costi di esercizio.

Il punto centrale riguarda il carburante. La normativa (art. 6 d.lgs. 286/2005 e art. 83 bis d.l. 112/2008) prevede che, nei contratti continuativi, la componente carburante debba essere adeguata quando la variazione supera il 2%. Qui siamo intorno al +30%. E quindi è possibile, proprio facendo alle tabelle di marzo 2026, comparate a quelle di agosto, avanzare una formale richiesta al committente per chiedere un adeguamento della percentuale che, all'interno del servizio di trasporto, viene destinato alla spesa carburante.



SEA MODAL SHIFT: NUOVE OPPORTUNITÀ

Decreto MIT n.14 del 27.02.2026

Il rafforzamento del programma Sea Modal Shift amplia le possibilità di utilizzo del trasporto intermodale, introducendo nuove rotte incentivabili.

Per le imprese, questo si traduce nella possibilità di rivedere l'organizzazione dei flussi logistici, valutando soluzioni alternative al trasporto esclusivamente su gomma.

L'accesso agli incentivi richiede una pianificazione accurata e la capacità di integrare le diverse modalità di trasporto. Non si tratta di un cambiamento immediato, ma di un'opportunità che può generare benefici nel medio periodo, sia in termini economici sia ambientali.



Scansiona e
accedi al nostro
e-commerce





AMBIENTE: PROROGHE E TRANSIZIONE DIGITALE

Decreto legge n. 200/2025 convertito in legge n. 26/2026

Le novità introdotte in ambito ambientale si inseriscono in un percorso di progressiva digitalizzazione e rafforzamento dei sistemi di controllo. Le proroghe previste non rappresentano un rallentamento, ma piuttosto una fase di transizione.

Il rinvio dell'obbligo pieno di utilizzo del RENTRI consente alle imprese di continuare temporaneamente con strumenti tradizionali, ma allo stesso tempo impone di prepararsi al passaggio definitivo verso sistemi digitali.

Analogamente, il differimento dell'obbligo di geolocalizzazione dei mezzi che trasportano rifiuti pericolosi offre più tempo per adeguare le flotte, ma non modifica la direzione del cambiamento. Per le imprese, questo significa pianificare investimenti in tecnologia, formazione e integrazione dei sistemi. L'adozione di soluzioni digitali non deve essere vista solo come un obbligo normativo, ma come un'opportunità per migliorare l'efficienza e il controllo dei processi.



IDONEITÀ FINANZIARIA: CHIARIMENTI MIT

Circolare MIT 17.02.2026

La circolare ministeriale interviene su un tema centrale per la continuità dell'attività di autotrasporto: la dimostrazione dell'idoneità finanziaria.

Vengono forniti chiarimenti sulle modalità di presentazione della documentazione, con particolare riferimento ai soggetti legittimati. Il fatto che la documentazione non possa essere trasmessa direttamente dai certificatori rappresenta un elemento che ha già generato criticità e che richiede attenzione nella gestione operativa.

La verifica annuale del requisito impone alle imprese un monitoraggio costante della propria situazione economico-finanziaria. Non si tratta di un adempimento formale, ma di una condizione sostanziale per il mantenimento dell'autorizzazione. Una gestione accurata della documentazione e il rispetto delle procedure consentono di evitare ritardi, contestazioni e possibili sospensioni dell'attività, garantendo continuità operativa in un contesto normativo sempre più esigente.



RETI D'IMPRESA: INCENTIVI E VANTAGGI

Legge annuale sulle PMI 11.03.2026, n. 34 (GU 23.03.26 n. 68)

La nuova disciplina sulle reti di impresa introduce un incentivo fiscale che può incidere in modo significativo sulle strategie di sviluppo delle aziende di autotrasporto.

La possibilità di destinare utili a investimenti comuni senza che questi concorrano alla formazione del reddito rappresenta un'opportunità concreta per rafforzare la capacità competitiva. In un settore caratterizzato da frammentazione e forte pressione sui margini, la collaborazione tra imprese

può consentire di raggiungere economie di scala, condividere investimenti e accedere più facilmente al credito.

L'efficacia dello strumento dipende però dalla capacità di costruire progetti realmente condivisi e orientati a obiettivi chiari. Non si tratta solo di un vantaggio fiscale, ma di un cambio di approccio nella gestione dell'impresa, che richiede visione strategica e capacità di cooperazione.

COSTI DI GESTIONE marzo 2026

I primi mesi dell'anno hanno presentato il verticale aumento dei costi energetici, determinato dalla forte incertezza dei mercati, e caratterizzato, a differenza dei periodi precedenti, da un trend di costante incremento. I drammatici eventi di politica internazionale hanno prodotto forti turbamenti nei mercati sia finanziari che relativi alle materie prime. In ambito nazionale, i robusti aumenti delle quotazioni energetiche, causati anche dal riallineamento delle accise tra i vari prodotti raffinati, avvenuto all'inizio dell'anno, e da sospetti recenti elementi speculativi, solo parzialmente calmierati dagli interventi governativi, hanno prodotto il già citato incremento del prezzo del gasolio (rete ed extra-rete). Nel medesimo periodo, sono stati registrati altri aumenti in voci di spesa, tra i quali si sottolineano quelli dei mezzi, pedaggi autostradali, manutenzioni e dei premi assicurativi a listino (in particolare il ramo RCA), nonché un nuovo programmato incremento del costo del lavoro, quale conseguenza del rinnovo contrattuale del CCNL di categoria (avvenuto a dicembre 2024). Relativamente alla tassa di circolazione, sono stati segnalati incrementi in quanto presenti nella regione presa a campione (Emilia-Romagna), come da consuetudine.



CASSONATO

Trattore + semirimorchio P.T.T. 44 t,
prezzo di acquisto € 130.000; consumo 2,9 km/litro.

Km/ Anno	Costi di Gestione (€/km)								Totale	Costi personale (€/km)		Totale
	Ammortamento	Gasolio (+IVA)	Lubrificanti /AdBlue	Pneumatici	Manutenzione	Collaudi/ tassa di possesso	Assicurazioni	Autos-trade		Autista	Straord. Trasf.	
40.000	0,6430	0,5940	0,0501	0,1340	0,0760	0,0220	0,3860	0,1320	2,0371	1,1500	0,2140	3,4011
60.000	0,4290	0,5940	0,0501	0,1340	0,0500	0,0150	0,2570	0,1320	1,6611	0,7670	0,1430	2,5711
80.000	0,3210	0,5940	0,0501	0,1340	0,0380	0,0110	0,1930	0,1320	1,4731	0,5750	0,1070	2,1551
100.000	0,2570	0,5940	0,0501	0,1340	0,0300	0,0090	0,1540	0,1320	1,3601	0,4600	0,0860	1,9061



CISTERNATO

Trattore + semirimorchio P.T.T. 44 t,
prezzo di acquisto € 192.000; consumo 3,1 km/litro.

Km/ Anno	Costi di Gestione (€/km)								Totale	Costi personale (€/km)		Totale
	Ammortamento	Gasolio (+IVA)	Lubrificanti /AdBlue	Pneumatici	Manutenzione	Collaudi/ tassa di possesso	Assicurazioni	Autos-trade		Autista	Straord. Trasf.	
40.000	0,7560	0,5560	0,0501	0,1340	0,1210	0,0590	0,4620	0,1420	2,2801	1,3230	0,2140	3,8171
60.000	0,5040	0,5560	0,0501	0,1340	0,0810	0,0390	0,3080	0,1420	1,8141	0,8820	0,1430	2,8391
80.000	0,3780	0,5560	0,0501	0,1340	0,0600	0,0290	0,2310	0,1420	1,5801	0,6610	0,1070	2,3481
100.000	0,3030	0,5560	0,0501	0,1340	0,0480	0,0240	0,1850	0,1420	1,4421	0,5290	0,0860	2,0571