Camera dei Deputati

XIX Legislatura

Commissioni riunite IX Trasporti e VIII Ambiente

Audizione Unatras

AC 2416

Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti

Roma, 4 giugno 2025

Premessa

Ringraziamo i Presidenti e i commissari delle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera dei Deputati per l'invito all'audizione odierna rivolto ad UNATRAS, l'Unione delle Associazioni nazionali dell'Autotrasporto merci.

UNATRAS è di gran lunga la principale rappresentanza di settore in Italia, a cui aderiscono le federazioni nazionali Confartigianato Trasporti, CnaFita, Fai-Conftrasporto, Fiap, SnaCasartigiani, Unitai, Federlavoro Confcooperative, Legacoop Produzione Servizi, tutte presenti nel Comitato centrale dell'Albo degli Autotrasportatori in seno al Ministero Infrastrutture e Trasporti.

La scelta di intervenire in audizione in qualità di soggetto unitario in rappresentanza delle singole sigle aderenti risponde a due esigenze specifiche: agevolare i lavori delle Commissioni e, soprattutto, fare sintesi tra tutte le più importanti associazioni dell'autotrasporto che, seppur associano tipologie di impresa diverse e ciascuna rappresenta sensibilità differenti, da tempo hanno deciso convintamente di trovare i punti unificanti per rappresentare con voce unica, nei confronti degli interlocutori istituzionali Governo e Parlamento, le esigenze del complesso settore dell'autotrasporto merci.

Il provvedimento in esame, cosiddetto "Decreto Infrastrutture", interviene su materie particolarmente sensibili per il comparto economico-produttivo italiano e, in particolare, per le imprese di trasporto e logistica. Alcune misure sono il risultato del confronto istituzionale che il coordinamento UNATRAS ha avuto in questi mesi con il Governo, emerse proprio nell'ambito del "Tavolo Autotrasporto" istituito al Ministero Infrastrutture e Trasporti dal Ministro Matteo Salvini e coordinato dal Viceministro Edoardo Rixi, i cui lavori hanno vissuto anche momenti di forte tensione tra le parti.

Pertanto, l'occasione che ci viene fornita costituisce un passaggio fondamentale per ribadire in generale la soddisfazione di UNATRAS per l'inserimento nel provvedimento delle misure inerenti all'autotrasporto come volute ed attese dalla categoria e, allo stesso tempo, approfondire la portata degli interventi e, laddove possibile, calibrarne meglio l'ambito di applicazione, al fine di renderne più efficace l'impatto.

L'attuale scenario economico, caratterizzato da forti incertezze, richiede l'adozione di politiche che creino condizioni di contesto più competitive per liberare le energie delle imprese, a partire dalle piccole e medie.

In tal senso, si inseriscono le nostre osservazioni che riportiamo di seguito affrontando le singole norme d'interesse del decreto-legge.

In via generale, in materia di Autotrasporto, riteniamo che le norme accolte nel "Decreto Infrastrutture" costituiscano anzitutto un segnale concreto di attenzione da parte del Governo verso le esigenze operative manifestate dalle imprese del comparto e rappresentino strumenti atti a garantire la salute e sicurezza dei lavoratori del comparto, poiché hanno effetti diretti sul rispetto delle normative sociali, diminuendo le possibilità di incidentalità stradale e le morti sul lavoro.

L'art. 4, commi 1 e 2, dell'AC n. 2416 contiene la revisione delle condizioni contrattuali che regolano sotto il profilo normativo la disciplina dei tempi di attesa di carico e scarico oltreché dei tempi di pagamento dei corrispettivi contrattuali per i servizi di trasporto. Nonostante la formale vigenza delle norme di legge oggetto di revisione, si può ben affermare che nella realtà pratica il materiale conseguimento dell'indennizzo per i lunghi tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci, nonché le difficoltà nell'ottenere il pagamento del servizio di trasporto nei tempi stabiliti,

abbiano dato luogo a criticità di lungo periodo per le imprese del settore in merito al rispetto dei contratti di trasporto di merci su strada.

Problematiche rappresentate a più riprese, nella già citata interlocuzione con il Governo, da UNATRAS e dalle federazioni aderenti, le quali hanno sollecitato un intervento di tipo precettivo da apportare sul piano della legge.

Esprimiamo, dunque, parere positivo per i contenuti della disposizione in commento, la quale interviene nel merito della disciplina, provando a perequare attraverso la leva della legge il rapporto negoziale intercorrente tra impresa-vettore e grande committenza organizzata.

Riteniamo, tuttavia, che in sede di conversione in legge del decreto n. 73/2025 possano essere apportati alcuni interventi correttivi, utili a rendere le novelle legislative maggiormente chiare ed efficaci.

Tempi di attesa ai fini del carico e scarico (Art. 4. co. 1)

L'art. 4, co. 1, del decreto in esame, interviene sull'art. 6-*bis* del d. lgs n. 286/2005, sostituendone integralmente i contenuti regolatori. Tra le altre cose, si prevede che la figura del "caricatore" sia tenuta, in solido con il committente, a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del tempo di franchigia. Si tratta di un'apprezzabile riscrittura della norma, sebbene – a nostro avviso – andrebbe in via preliminare definito l'ambito di attività del c.d. caricatore. In buona sostanza, sarebbe utile chiarire, ai fini dell'applicazione del nuovo precetto legislativo primario, se per caricatore debba intendersi colui che si limita all'attività di carico e alla relativa sistemazione della merce sul veicolo, oppure se il profilo professionale in questione integri anche le attività della figura chiamata ad effettuare le operazioni di scarico della merce. Questo perché, nel caso in cui la definizione di caricatore sia da ricondurre

esclusivamente «all'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto» (art. 1, co. 3, del decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del 24 marzo 2011, n. 69), riteniamo necessario che il decreto in parola menzioni anche la figura dello "scaricatore".

A completamento delle nostre osservazioni, affinché si intervenga su chi si rende effettivamente responsabile del mancato rispetto dei tempi di attesa nel contesto della movimentazione delle merci, si chiede che, tra i soggetti della filiera del trasporto tenuti in solido all'indennizzo, siano inserite anche le figure del "destinatario della merce" e dell'"operatore logistico".

Vale la pena altresì rilevare che il comma 5 della precedente versione dell'art. 6-*bis* del d.lgs n. 286/2005 prevedeva esplicitamente l'attuazione della disciplina mediante un decreto dirigenziale al fine di stabilire le modalità applicative delle nuove disposizioni inerenti alla disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Tanto che fu emanato il sopracitato D.D. n. 69/2011. Considerata la profonda ricalibratura dell'art. 6-*bis*, è da osservare come, in effetti, la nuova versione non preveda più tale necessità. Per tale ragione, allora, chiediamo di chiarire se il decreto dirigenziale produca ancora effetti (seppure parziali). In caso affermativo, riteniamo che debba essere previsto un nuovo atto di fonte amministrativa che renda i suoi contenuti conformi alla nuova formulazione dell'art. 6-*bis*.

In ultimo, avuto riguardo alla quantificazione dei tempi di franchigia, sarebbe auspicabile precisare a livello amministrativo tutte le attività che debbono essere prese in considerazione per il suo computo.

Tempi di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada (Art. 4, co. 2)

Sul fronte dei tempi di pagamento del servizio prestato dalle imprese di autotrasporto, il D.L. n. 73/2025, ha inserito il comma 15-*bis* all'art. 83-*bis* del D.L. n.112/2008. A nostro avviso, tra gli aspetti più rilevanti contenuti in questa nuova disposizione, vi è la previsione dell'intervento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), per l'adozione di diffide e l'applicazione di eventuali sanzioni di cui all'art. 15 della l. 287/1990 per il mancato rispetto dei tempi di pagamento. Sul punto, stante le oggettive difficoltà ad accertare a livello giuridico-formale la configurazione di una fattispecie di abuso di dipendenza economica e quindi della verifica della stato di dipendenza, è di fondamentale importanza l'aver subordinato l'esercizio del potere di diffida - ovvero sanzionatorio - della Autorità Antitrust al solo riscontro della «violazione diffusa e reiterata della disciplina di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, posta in essere ai danni delle imprese, con particolare riferimento a quelle piccole e medie» (cfr. l'art. 9, co. 3-*bis*, secondo periodo, della l. 192/1998).

Ciò significa che l'osservanza e l'attuazione della direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali si fa ancora più pregnante e decisiva. L'auspicio, quindi, è che l'AGCM si faccia sollecita interprete della necessità di censurare e punire quelle condotte attuate da soggetti della filiera dell'autotrasporto che non costituiscano vicende isolate ma risultino ripetute nel tempo e diffuse in ordine al numero delle violazioni riscontrate. Questo affinché venga data materiale declinazione alle nuove norme introdotte in modo apprezzabile dal Governo con lo scopo di tutelare secondo effettività il contraente debole della filiera del trasporto (vale a dire i vettori artigiani, piccole e medie imprese riconducibili al perimetro dell'autotrasporto).

Recupero fondi autotrasporto (Art 4. co. 3)

Con tale disposizione si recupera parzialmente il taglio di 12 milioni (sui 240 milioni strutturali per l'autotrasporto) precedentemente tagliati dall'ultima legge di bilancio. La norma in esame provvede positivamente al ripristino di questi fondi, stabilendo che le risorse da dedicare al ricambio del parco veicolare siano incrementate di 6 milioni per il 2025 e 6 milioni per il 2026, nel pieno rispetto del principio di neutralità tecnologica.

UNATRAS, apprezzando il mantenimento degli impegni assunti dal Governo di recuperare parte dei fondi che erano stati decurtati a causa del taglio lineare del 5% sui capitoli del MIT, ritiene si possa e si debba compiere un ulteriore sforzo per recuperare l'interezza delle somme "tagliate", vale a dire ulteriori 12 milioni complessivi (6 per ciascuno degli anni 2025 e 2026) per consentire di accompagnare davvero migliaia di imprese del comparto nella difficile sfida della transizione ecologica imposta dagli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione. Ciò consentirebbe a migliaia di imprese del comparto di avere certezza degli incentivi per far fronte alle suddette sfide al fine di programmare gli importanti investimenti nel rinnovo del parco con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale sociale con mezzi nuovi, tecnologicamente avanzati e a bassissime emissioni inquinanti.

Sempre in tema di "autotrasporto", si evidenzia l'esigenza di verificare lo spazio di manovra per promuovere, in sede di conversione parlamentare, alcune proposte affini per materia che rispondono all'esigenza di fornire adeguate risposte ad altre importanti questioni.

Ci riferiamo, in particolare, alla revisione degli obblighi formativi per il conseguimento della CQC iniziale, prevedendo l'eliminazione dell'obbligatorietà della formazione e mantenendo l'esame finale che certifica la qualificazione del conducente, senza il superamento del quale non si ottiene la CQC. Centinaia di ore di formazione, come previsto dall'ordinamento italiano, finiscono per rappresentare un ostacolo all'accesso alla professione di conducente professionale. Intervenire normativamente rimanendo nell'ambito di manovra concesso dalla direttiva comunitaria di riferimento, potrebbe essere una misura per sopperire al gravoso fenomeno della carenza autisti che già oggi sta mettendo a repentaglio l'operatività delle imprese e, nell'immediato futuro, potrebbe finire per compromettere intere catene del valore della mobilità delle merci.

Infine, in ambito di manutenzione stradale, non possiamo sottacere la preoccupazione, resa ancora più attuale dal dibattito di questi giorni, per i tagli alle risorse destinate alla manutenzione straordinaria della rete viaria delle Province e delle Città metropolitane. I recenti dati diffusi dall'Unione delle Province Italiane evidenziano, infatti, una drastica riduzione dei fondi previsti per gli anni 2025-2029. L'analisi dei dati relativi ai tagli ai fondi per la manutenzione straordinaria delle strade provinciali e metropolitane per gli anni 2025 e 2026 rivela un quadro estremamente preoccupante per la tenuta infrastrutturale dei territori. Secondo i dati forniti dall'UPI a livello nazionale, il totale delle risorse assegnate ammontava a 500 milioni di euro per il biennio 2025-2026. Tuttavia, con i tagli previsti, 385 milioni di euro vengono sottratti, lasciando disponibili soltanto 165 milioni, pari a una riduzione del 70%. La riduzione del 70% è applicata uniformemente a tutte le province e città metropolitane, a prescindere dal loro stato di manutenzione, dalla densità della rete viaria o dalla vulnerabilità geologica. Con il 70% in meno di risorse, la manutenzione ordinaria e

straordinaria sarà fortemente compromessa su molte arterie secondarie, aumentando il rischio di incidenti, frane e dissesti.

In un momento in cui si discute della necessità di rafforzare la resilienza infrastrutturale del Paese, e si invoca il potenziamento degli investimenti sulla manutenzione del territorio, queste misure rischiano di andare esattamente nella direzione opposta, compromettendo la sicurezza della rete secondaria e aggravando il divario infrastrutturale tra i territori.

Per questo motivo, abbiamo apprezzato le dichiarazioni del Viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi, proprio dinanzi alla Commissione Ambiente della Camera, con cui ha negato la volontà di dirottare i fondi per la manutenzione delle strade provinciali per finanziare il ponte sullo Stretto di Messina.

Su questo UNATRAS ribadisce il profondo convincimento di dire sì alle infrastrutture strategiche utili allo sviluppo della mobilità del Paese, senza che ciò venga fatto sottraendo alcuna risorsa alla viabilità secondaria.

Riteniamo, infatti, che parallelamente alla realizzazione di opere infrastrutturali strategiche occorra rafforzare la programmazione ordinaria e promuovere una manutenzione preventiva e continua delle infrastrutture locali, evitando che la gestione del territorio avvenga solo in modalità emergenziale, proprio per attuare una visione strategica di medio-lungo periodo.