

**AUDIZIONE INFORMALE
DI
ASSOTIR
PRESSO LE COMMISSIONI RIUNITE VIII E IX
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**

**OSSERVAZIONI SUL 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”.**

9 GIUGNO 2025

OSSERVAZIONI INERENTI L'ART.4 DEL DECRETO LEGGE N.73 DEL 21 APRILE 2025.

La presente nota si propone l'obiettivo di segnalare alcune criticità della nuova disciplina su due questioni particolarmente rilevanti per le imprese di autotrasporto, così come indicate all'art.4 del DL n° 73 del 21 aprile 2025:

1) - il contrasto alla prassi consolidata di sottoporre a soste eccessivamente lunghe i veicoli e i loro conducenti, nelle operazioni di carico e/o scarico delle merci (su questo punto, si interviene attraverso una nuova formulazione dell'art. 6 bis del decreto legislativo 21/11/2005 n° 286, commi 1, 2, 3, e 4).

2) - il rispetto dei tempi di pagamento delle fatture di trasporto, di cui all'art. 83 bis del DL 112/2008, convertito in legge 133/2008, del comma 15, che viene modificato dal citato DL 73/2025 all'art. 4, comma 2, introducendo un nuovo articolo 15 bis al DL 133/2008.

Dopo una sintetica analisi delle motivazioni alla base della debolezza dello schema normativo in vigore da circa venti anni - che non vengono, a nostro avviso, intaccati dall'art. 4 del DL 73/2025 -, si indicano alcune ipotesi di intervento, nell'auspicio di rendere maggiormente le nuove disposizioni sulla materia più aderenti alle reali condizioni in cui il settore si trova ad operare.

PREMESSA

L'iniziativa legislativa del Governo muove da un'esigenza ampiamente condivisa dagli operatori del trasporto e dalle loro Associazioni di rappresentanza. È notorio, infatti, che il problema riguardante, sia il riconoscimento dell'indennizzo per le soste eccessive al carico /scarico delle merci, sia il rispetto dei tempi di pagamento delle fatture di trasporto, da parte del committente, nasce, non certo dalla mancanza di norme, ma dalla verificata incapacità del trasportatore a farne ricorso, a causa della propria posizione di debolezza nel rapporto con la clientela. In parole povere, il vettore tendenzialmente "sceglie" di non esporsi per chiedere, ad esempio, al committente il proprio diritto ad essere pagato nei termini stabiliti dalla legge, attraverso denunce o segnalazioni al magistrato, per il timore di ritorsioni da parte dello stesso, compreso il rischio della perdita del lavoro. Infatti, come sopra accennato, nonostante le norme in oggetto siano in vigore da oltre venti anni, il ricorso ad esse da parte dei vettori è stato scarsissimo.

Di qui, l'esigenza, unanimemente riconosciuta, di attuare modifiche dirette a rendere effettivamente utilizzabili le tutele che la legge, in via teorica, già riconosce al vettore.

Da tale analisi deriva come conseguenza logica la necessità di introdurre interventi diretti a bilanciare l'attuale squilibrio nella relazione commerciale tra le due parti, caricando, almeno in parte, la responsabilità del rispetto della legge anche sul committente.

A tale scopo, appare necessario prevedere interventi, per i controlli sul rispetto delle norme - accanto alla già presente azione di parte (del vettore) -, anche da parte dello Stato, attraverso gli organi di controllo istituzionalmente preposti.

Questa esigenza non sembra essere stata colta nel citato art. 4 del DL 73/2025, se non in maniera parziale e con modalità, che fanno sorgere forti perplessità circa un reale avanzamento sul terreno dell'efficacia

Ad avviso della Scrivente, l'aver affidato all'Autorità garante della concorrenza e del mercato la funzione di controllo e sanzionatoria, sulla base dell'esistenza dei presupposti di cui all'art.9 comma 3bis, secondo periodo, della Legge 18 giugno 1998 n.192, limita notevolmente l'effettivo ambito operativo dell'azione di controllo, subordinandolo all'accertamento preliminare di contesti, di cui andrebbero verificate le ipotesi di abuso di dipendenza economica, difficilmente conciliabili con l'entità media degli eventuali singoli contenziosi (generalmente di dimensioni contenute).

Inoltre, le stesse segnalazioni che possono essere effettuate dal Comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori necessitano, a monte, di informazioni circostanziate, che rischiano di esporre, seppure per via indiretta, gli stessi vettori, i quali sono le fonti autentiche delle eventuali violazioni.

PROPOSTE

Art. 4 comma 1 DL 73/2025 (Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico).

Il protrarsi eccessivo delle soste al carico e scarico delle merci, al di là del danno economico arrecato al vettore, produce un'inefficienza complessiva per il sistema della logistica che, per il suo riconosciuto valore strategico, incide pesantemente sulla capacità competitiva dell'intero sistema economico nazionale. Questo fenomeno, pertanto, non può essere circoscritto all'ambito squisitamente privatistico, di un contenzioso tra operatori, bensì il suo rilievo è di ordine generale, perché ha a che fare con la qualità dello sviluppo del nostro sistema economico.

Sotto questo profilo, appare logico, oltre che necessario, prevedere per il committente e per il caricatore, l'introduzione di una SANZIONE AMMINISTRATIVA di € 100,00 per ogni ora di ritardo, in aggiunta all'indennizzo di pari importo già previsto, nelle fattispecie di cui al citato art.4 comma 1.

Tale impostazione presuppone e giustifica la previsione dell'INTERVENTO DIRETTO DELLO STATO SUI CONTROLLI, attraverso gli organi competenti.

Art.4 comma 2 DL 73/2025 (tempi pagamento).

Sulla base della constatazione che la normativa in oggetto, in vigore dal 2008, è stata pressoché costantemente disattesa, per le ragioni precedentemente indicate, si ritiene necessaria, ai fini di favorire un suo livello di applicazione migliore, l'introduzione di MECCANISMI AUTOMATICI, diretti essenzialmente a caricare di responsabilità la parte commercialmente più forte, cioè il committente.

Si propone, pertanto di inserire, dopo il comma 2 dell'art 4 DL 73/2025, il seguente comma:

“Le imprese esercenti la propria attività in Italia, in occasione della presentazione della domanda per accedere a contributi e agevolazioni fiscali pubbliche, devono presentare, a pena di esclusione dal beneficio, una dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa medesima, ai sensi dell' art.38 del DPR445/2000, sul regolare rispetto dei tempi di pagamento per le prestazioni di trasporto ricevute negli ultimi 12 mesi, ai sensi dell'art. 82 bis comma 15 del DL 25/6/2008, convertito in Legge 6/8/ 2008 n° 133. In caso di dichiarazione infedele, oltre alle conseguenze sul piano penale, al dichiarante viene applicata una sanzione equivalente al 20% del totale del beneficio ottenuto, con un minimo di € 10.000, 00”.