



AUDIZIONE SUL DDL INFRASTRUTTURE (A.C.2416)

Commissioni riunite VIII Ambiente e IX Trasporti

Camera dei Deputati

9 giugno 2025

Costituita il 13 aprile 1946, la Confetra rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari. Oltre a vantare la maggiore rappresentatività nel settore di riferimento, la Confetra è anche l'unica organizzazione di livello confederale del tutto autonoma da qualsiasi altra organizzazione e da sempre presente nel CNEL.

Nell'ambito del DDL Infrastrutture si evidenziano le norme che riguardano il settore e sulle quali si formulano alcune considerazioni; si tratta in particolare delle disposizioni in materia di autotrasporto e di ordinamento portuale.

AUTOTRASPORTO (ART. 4)

Seppure il rispetto dei tempi di pagamento così come la necessità di riconoscere una fee ai vettori per i tempi di attesa al carico e scarico delle merci sono misure condivisibili, la Confetra esprime alcune perplessità sulle disposizioni in esame.

➤ Tempi di attesa al carico e scarico

Il comma 1 dell'art. 4 riscrive completamente l'art. 6 bis del Decreto Legislativo 286/2005, che disciplina la materia dei tempi di attesa al carico e allo scarico.

- La franchigia viene ridotta a 90 minuti per ciascuna operazione (in precedenza erano due ore), e l'indennizzo legato al superamento della suddetta franchigia è divenuto pari ad € 100 per ogni ora o frazione di ora (in precedenza il compenso era di 40 euro) e sarà soggetto a rivalutazione annuale automatica in applicazione dell'indice Istat FOI. Inoltre tale indennizzo ora spetta anche in caso di superamento dei tempi di carico e scarico fissati nel contratto di trasporto che, come è noto, rappresentano uno degli elementi essenziali del contratto di trasporto di cui all'art. 6 del d.lgs. 286/05.
- È stata introdotta la responsabilità solidale tra committente e caricatore per il pagamento dell'indennizzo dovuto al superamento della franchigia per le attese al carico e scarico. Infatti insieme al committente il vettore potrà rivolgere le sue pretese (nel termine di prescrizione di un anno, stabilito dall'art. 2951 del c.c.) anche

nei confronti del caricatore. In caso di inadempimento il vettore può proporre domanda di ingiunzione nei loro confronti a norma degli articoli 633 e seguenti del Cpc. Queste due ultime precisazioni sembrano del tutto superflue perché come è noto tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono in un anno ai sensi dell'art. 2951 c.c. come risulta superfluo anche il richiamo all'art. 633 c.p.c. che disciplina il procedimento di ingiunzione con cui il titolare di un credito liquido, certo ed esigibile, fondato su prova scritta, può ottenere, mediante presentazione di un ricorso al giudice competente, il decreto ingiuntivo con il quale ingiunge al debitore di adempiere l'obbligazione di pagamento.

Ad avviso della Confetra tale modifica normativa appare inefficace ed onerosa poiché l'impianto normativo attualmente vigente sui tempi di attesa al carico e allo scarico (art. 6-bis del D. Lgs. n. 286/05) è già sufficiente ed esaustivo e sarebbe più opportuno intervenire preventivamente per ridurre le inefficienze.

➤ **Tempi di pagamento dei servizi di trasporto**

Premesso che non si vede la necessità di modificare l'attuale impianto normativo sui tempi di pagamento dei servizi di trasporto, si nutrono perplessità sul coinvolgimento dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) alla quale sono attribuiti poteri sanzionatori e di diffida in presenza di determinate violazioni sul mancato rispetto dei termini di pagamento. Si ritiene, infatti, che l'attuale norma che individua nell'Agenzia delle Entrate e nella Guardia di Finanza i soggetti preposti ai controlli del rispetto dei tempi di pagamento sia già idonea e pertanto non si vede la necessità di aggiungere ulteriori soggetti.

Inoltre la modifica sarebbe doppiamente inefficace anche dal punto di vista sostanziale perché in pratica lascerebbe inalterato l'impianto sanzionatorio in vigore (commi dal 12 al 15 dell'art. 83 bis del Decreto-Legge 112/2008) aggiungendo tuttavia una norma che ha lo scopo di rafforzare il rispetto dei tempi di pagamento dei servizi di autotrasporto che sono pari a 60 giorni dall'emissione della fattura da parte del vettore. Si prevede che in caso di violazioni della norma sui tempi di pagamento, il vettore (creditore), o il Comitato Centrale

per l'Albo degli Autotrasportatori, possano richiedere l'intervento dell'AGCM che può agire anche d'ufficio.

Questi poteri dell'AGCM sono previsti dall'articolo 15 della legge n. 287 del 1990, e possono essere esercitati nel caso in cui le violazioni dei commi 12, 13 e 13-*bis* del citato articolo 83-*bis* integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998 e cioè si sia in presenza di abuso di dipendenza economica. In questo caso, l'Autorità diffida il committente e può applicare la sanzione prevista dall'art. 15 della L.287/1990 che può arrivare fino al 10% del fatturato dell'impresa committente. Si ritiene che tale sanzione sia sproporzionata e in ogni caso l'art. 83 bis già prevede una sanzione amministrativa pecuniaria del 10% dell'importo della fattura del servizio di trasporto e comunque non inferiore ad € 1.000 che appare congrua con lo scopo della norma.

Prevedere l'intervento dell'AGCM sembra poco opportuno considerato che, da una parte, creerà sicuramente un aggravio di costi e, dall'altra parte, appesantirà ulteriormente il settore già sottoposto ad una stringente regolazione normativa e amministrativa da parte di altre Authority come l'ART (Autorità di regolazione dei trasporti) e l'AGCOM (Autorità per le garanzie nelle comunicazioni). A tal fine si ritiene auspicabile l'istituzione di un tavolo di confronto per valutare una revisione complessiva del sistema di contribuzione alle Authority e per riconsiderare anche il perimetro delle loro competenze.

Sarebbe inoltre opportuno prevedere espressamente all'interno dello stesso provvedimento che, qualora vengano introdotte norme che realizzino una parziale riforma della disciplina del contratto di trasporto (responsabilità solidale, corresponsabilità e sistema sanzionatorio) e delle regole del settore in generale, siano coinvolte non solo le Associazioni dell'autotrasporto ma anche le rappresentanze di tutta la filiera logistica.

Ad avviso della Confetra queste nuove disposizioni anziché favorire la trasparenza dell'attuale contesto normativo apportano un aggravamento delle stesse norme con il rischio di aumentare il contenzioso e di irrigidire la libera contrattazione con aggravio di costi e penalizzazione competitiva per le imprese della filiera.

La Confetra accoglie invece con favore la disposizione dell'articolo 4 laddove i fondi per l'autotrasporto, che erano stati interessati dai tagli orizzontali da parte dell'ultima Legge di Bilancio (per un totale di 12 milioni di euro), sono stati invece qui ripristinati e andranno ad implementare la dotazione dei contributi per il ricambio del parco veicolare (6 milioni per il 2025 e 6 milioni per il 2026).

Si coglie l'occasione per fare un richiamo in merito ai tagli ai fondi per la sicurezza stradale previsti sempre nella Legge di Bilancio 2025 che, come è noto, destano preoccupazione in capo a molti amministratori locali. In particolare, l'UPI (Unione Province Italiane) ha lanciato l'allarme a causa della riduzione delle risorse già assegnate a Province e Città metropolitane e destinate agli investimenti per la messa in sicurezza e l'efficientamento di centinaia di migliaia di chilometri di strade che collegano il Paese. La Confetra ha seguito con interesse sia i chiarimenti forniti dal Viceministro Rixi in risposta alle interrogazioni presentate da alcuni gruppi parlamentari, sia quanto emerso nell'incontro tra il Vicepremier e Ministro Matteo Salvini e gli amministratori locali secondo cui il recupero delle somme dovrebbe avvenire proprio con la conversione in legge di questo decreto Infrastrutture. Poiché la sicurezza stradale rappresenta un interesse primario per lo Stato e gli Enti Locali così come per le imprese del settore - per le quali sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli è parte imprescindibile della loro attività - si insiste affinché venga mantenuto l'impegno di ripristinare queste risorse nel presente provvedimento.

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ORDINAMENTO PORTUALE (ART. 6)

Per quanto riguarda le disposizioni in materia di ordinamento portuale si rappresentano forti perplessità sulla norma contenuta nel provvedimento in esame con cui si interviene sulle modalità di aggiornamento dei canoni demaniali modificando l'indice dei prezzi da applicare.

Se da una parte si condivide la necessità di intervenire su una disposizione controversa che rischia di provocare contenziosi contro l'Amministrazione, dall'altra parte, si ritiene che non sia questa la corretta impostazione da dare alla disposizione oggetto di modifica. Infatti l'articolo 04, comma 1, del decreto-legge 4 ottobre 1993, n. 400 (convertito dalla legge 5 dicembre 1993, n. 494) prevede attualmente per l'aggiornamento dei canoni relativi alle

concessioni demaniali marittime il calcolo della media degli indici determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (FOI) e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso. Tuttavia, poiché da tempo l'ISTAT non diffonde più l'indice relativo al mercato all'ingrosso, si ritiene che il riferimento a tale indice debba essere soppresso e non sostituito, come invece intende fare la norma in esame, con l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali che riguarda tutt'altra fase del processo economico ed è soggetto a variazioni improvvise di anno in anno che provocherebbero, così come già accaduto nel 2023, un aumento esagerato dei canoni demaniali. Pertanto, in un'ottica di semplificazione normativa, si ritiene necessario rivedere i relativi meccanismi di adeguamento con la modifica del DL 400/1993 prevedendo l'utilizzo del solo indice FOI per l'aggiornamento dei canoni.

ULTERIORI OSSERVAZIONI SU PORTI E AEROPORTI

Si coglie l'occasione per sottolineare la necessità di sbloccare due questioni particolarmente rilevanti per l'intera filiera della logistica e per tutto il Sistema Paese, soprattutto in questo periodo di cambiamenti geopolitici e crisi globali di cui risentono in particolare porti e aeroporti che svolgono un ruolo strategico per l'Italia.

E' urgente quindi che vengano sbloccati al più presto il processo di nomina dei Presidenti delle Autorità portuali e dare attuazione alla preannunciata riforma portuale su cui la Confetra ha già espresso da tempo la propria posizione; parimenti deve concludersi rapidamente anche l'iter di approvazione (ormai fermo da tempo) del Piano Nazionale Aeroporti (PNA), uno strumento necessario sia per orientare maggiormente gestori aeroportuali e attori della filiera del cargo aereo sia per potenziare la competitività del sistema economico nazionale.