



FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE  
IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

# PROPOSTA DI LEGGE A.C. 2416 - CONVERSIONE IN LEGGE DEL D.L. 21 MAGGIO 2025, n. 73

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.

---

Contributo di Fedespedi  
in vista dell'esame da parte delle  
Commissioni riunite IX Trasporti e VIII Ambiente  
della Camera dei Deputati

Roma, 06 giugno 2025

## Fedespedi

Fedespedi è stata costituita l'11 giugno 1946, ha sede a Milano ed è presente su tutto il territorio nazionale con oltre **30 Associazioni Territoriali**. Ne fanno parte ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), ANTEP (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e FISI (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali). Ad oggi, è l'**unica** organizzazione imprenditoriale che rappresenta e tutela gli interessi delle **imprese di spedizioni internazionali in Italia**: un settore che genera un fatturato di oltre 15 miliardi di euro l'anno – circa il 20% del fatturato italiano dell'intero settore dei trasporti e della logistica – impiega circa 50.000 addetti e dà il proprio determinante contributo all'industria italiana della logistica, che incide per il 9% sul PIL del Paese e attrae investimenti privati per 6 miliardi di euro. Fedespedi è anche parte di un network associativo internazionale: aderisce a CONFETRA a livello nazionale e a CLECAT e FIATA, rispettivamente a livello europeo e mondiale.

## Premessa

Fedespedi accoglie con favore l'attenzione che il Decreto-Legge 21 maggio 2025, n. 73 – cosiddetto "Decreto Infrastrutture" – riserva al settore della logistica e dei trasporti, riconoscendo il **ruolo strategico** che esso riveste per la competitività del sistema Paese, per la tenuta della supply chain e per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Nel suo impianto complessivo, il provvedimento affronta alcune **urgenze e nodi strutturali** che interessano il comparto, intervenendo su ambiti rilevanti quali la continuità nella realizzazione delle infrastrutture, la gestione dei contratti pubblici e il corretto funzionamento del sistema dei trasporti ferroviari e stradali, nonché su aspetti connessi all'organizzazione del demanio portuale e marittimo.

Pur apprezzando l'intento generale del Decreto di razionalizzare e potenziare l'efficienza del sistema infrastrutturale e logistico nazionale, Fedespedi ritiene necessario porre l'attenzione su alcune disposizioni che, seppur nate con l'obiettivo di risolvere criticità reali, **rischiano di non produrre gli effetti sperati**.

In particolare, l'**articolo 4 del Decreto** – dedicato alla **disciplina dell'autotrasporto** – presenta una serie di misure che incidono direttamente sull'attività di diversi segmenti della filiera logistica, determinando un aggravio di oneri e responsabilità che potrebbe contribuire ad accentuare le inefficienze invece che risolverle.

Le osservazioni contenute nel presente documento si concentrano, quindi, sull'articolo 4, al fine di contribuire a una **valutazione complessiva e sistemica** delle misure previste, nell'auspicio che il Parlamento voglia considerarle in fase di conversione.

## Osservazioni sull'art. 4 del D.L. n. 73/2025: disposizioni in materia di autotrasporto

Le imprese di spedizioni si collocano in una posizione centrale della supply chain, poiché **organizzano il percorso delle merci** stipulando i contratti di trasporto con i vettori per conto del committente. Di conseguenza, la disciplina dell'autotrasporto ricopre un'importanza strategica per tali attività, che sono esposte ad ogni possibile modifica o novità normativa.

Per tali motivazioni, Fedespedi ritiene utile presentare le proprie osservazioni al PDL di conversione in legge del Decreto-Legge 21 maggio 2025, n. 73 c.d. "Infrastrutture", in particolare con riguardo all'art. 4 "Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto", considerate le possibili implicazioni di tali modifiche sui soggetti da essa rappresentati.

### I. Modifica della disciplina dei tempi di attesa per il carico/scarico delle merci e della franchigia (art. 4, comma 1)

Il Decreto Infrastrutture ha modificato radicalmente la disciplina di cui all'art. 6-bis del D.Lgs. 21/11/2005, n. 286 relativa al carico e scarico delle merci, **aggravando ulteriormente gli obblighi a carico della committenza, dei caricatori e delle imprese di spedizioni.**

Tra le **novità** si annoverano, ad esempio:

- la riduzione del periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per il carico e scarico da due ore a **novanta** minuti;
- l'incremento dell'indennità di franchigia da 40 a **100 euro**, con l'introduzione di un meccanismo di **rivalutazione automatica**;
- la previsione della **responsabilità in solido del caricatore** insieme al committente per l'obbligo di corresponsione dell'indennità;
- la previsione esplicita dell'obbligo di indennizzo anche nell'ipotesi in cui siano **superati i tempi di esecuzione materiale** delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto.

A prescindere dal contenuto dei nuovi obblighi, Fedespedi intende porre in evidenza il **contesto complessivo** nel quale tali previsioni si collocano e, in particolare, i problemi sottesi all'introduzione delle nuove disposizioni.

La durata prolungata delle tempistiche di carico e scarico delle merci nei terminal rappresenta già da tempo un **problema noto e conclamato** che colpisce tutti gli attori della catena di distribuzione. In questo senso, si condivide che non sia corretto che il maggior costo ricada su singoli attori della filiera, che siano il cosiddetto "anello debole", o la committenza contrattuale, che poco può incidere sul cambiamento delle modalità di esecuzione delle operazioni in questione.

In sostanza, i ritardi lamentati dagli autotrasportatori sono direttamente connessi con l'esecuzione di precise fasi operative, presso i nodi logistici, e determinati da fattori esterni o da **inefficienze organizzative di specifici anelli della filiera**, che causano una situazione di **congestione** – ormai non più solo in orari o giornate di punta – e rallentano il processo, costringendo tutti gli attori della filiera a riorganizzare i percorsi e le tempistiche del trasporto.

Il problema, dunque, si colloca in un quadro più esteso e richiede soluzioni di ampio respiro – quali **il controllo delle performance erogate nei nodi logistici** nonché **il ruolo attribuito alle autorità deputate a garantire un livello ottimale delle prestazioni** – per essere davvero risolto.

Proprio su questi ultimi aspetti, si rivela cruciale il ruolo delle **Autorità di Sistema Portuale**, le cui **funzioni regolatorie** possono garantire il funzionamento ottimale dei nodi logistici, il corretto espletamento delle attività operative, il rispetto di adeguati standard di servizio e al contempo il controllo dei livelli delle prestazioni erogate, prevenendo e disincentivando le inefficienze organizzative.

Di conseguenza, l'aggravamento di oneri disposto dal D.L. Infrastrutture:

- **non risolve il problema**, perché non incide né sulle reali cause dei ritardi né sui soggetti realmente responsabili;
- **causa ulteriori complicazioni** incidendo sulla corretta operatività delle fasi del commercio internazionale svolte dagli altri attori della filiera;
- **si limita a insistere su misure già esistenti**, che, tuttavia, fino ad ora non hanno portato alcun beneficio;
- **porta inevitabilmente ad un innalzamento dei costi**, con un ribaltamento degli stessi a carico della merce, indebolendo, quindi, la competitività del sistema logistico al servizio del commercio internazionale, senza considerare che tutti gli anelli della filiera subiscono allo stesso modo le conseguenze dei disservizi;
- **potrebbe comportare un inasprimento del contenzioso**, a causa dell'innalzamento dell'indennizzo e del nuovo meccanismo di calcolo dello stesso, rendendo altresì necessaria una revisione dei contratti in essere per adeguarli al nuovo impianto normativo e prevedere adeguate misure cautelative.

È opportuno, infine, evidenziare che tali previsioni si aggiungono alle c.d. "**congestion fee**", che recentemente alcuni autotrasportatori stanno applicando in diversi porti italiani per far fronte al perdurare delle lunghe attese per il carico e lo scarico delle merci. Tuttavia, come già ribadito, tale aggravamento di costi non risolve i problemi alla base delle citate inefficienze né ripristinano l'operatività delle attività, ma hanno come unico effetto l'innalzamento dei costi.

## II. Introduzione di sanzioni antitrust per la violazione dei termini di pagamento dei corrispettivi agli autotrasportatori (art. 4, comma 2)

La norma in commento introduce quale nuova conseguenza della violazione delle disposizioni relative al pagamento dei corrispettivi agli autotrasportatori (tra cui ad esempio il mancato pagamento entro 60 giorni dalla data di emissione della fattura, la mancata corresponsione degli interessi moratori) gli **effetti tipici della normativa antitrust** connessi alle intese restrittive della libertà di concorrenza e all'abuso di posizione dominante.

In particolare, in presenza di determinati presupposti delle violazioni, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, d'ufficio o su segnalazione del creditore ovvero del Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, può adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.

Il rinvio operato alla suddetta normativa, di conseguenza, comporta l'estensione alla committenza e agli altri attori della filiera delle sanzioni previste per fattispecie di ampia portata – quali le **intese restrittive della libertà di concorrenza** e l'**abuso di posizione dominante** – che ammontano **fino al 10% del fatturato**.

È importante osservare che questa previsione:

- **aggrava ulteriormente la posizione della committenza e degli altri attori della filiera**, che risultano già sanzionabili per il mancato pagamento nei termini sia attraverso le previsioni generali del D.Lgs. n. 231/2002 (lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali) sia con la disposizione speciale di cui all'art. 83-bis del D.Lgs. n. 112/2008 (sanzione amministrativa pecuniaria pari al **10 per cento** dell'importo della fattura e comunque **non inferiore a 1.000 euro**);
- **prescrive sanzioni di importo sproporzionato** per fattispecie diverse da quelle per le quali tali sanzioni erano state previste a tutela della concorrenza;
- può essere attivata non solo su segnalazione del creditore, ma anche **dell'Albo** nonché **d'ufficio**.

Ciò posto, si rammenta che – come ribadito dal nuovo art. 6-bis del D.Lgs. n. 286/2005 come modificato dal D.L. Infrastrutture – il vettore può **sempre** attivare i rimedi ordinari previsti dall'ordinamento per il mancato pagamento del corrispettivo stabilito dal contratto di trasporto e anche per l'indennizzo dovuto al superamento del termine previsto di attesa per il carico/scarico (domanda di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del c.p.c.).

Non si comprende, dunque, perché prevedere meccanismi di tutela che, oltre a risultare **sproporzionati** verso una parte contrattuale, instaurano **percorsi paralleli** attivabili d'ufficio

dall'AGCM o dalle associazioni di categoria degli autotrasportatori, disincentivando i rimedi tipici di cui l'altra parte dispone.

## Conclusioni

Alla luce delle osservazioni sviluppate nei paragrafi precedenti, Fedespedit ritiene che l'articolo 4 del Decreto-Legge n. 73/2025 necessiti di un **ulteriore approfondimento in sede di conversione**, al fine di evitarne un'applicazione che, pur animata da finalità condivisibili, rischia di produrre **effetti non risolutivi** delle problematiche riscontrate nel sistema logistico nazionale.

In tal senso, si ritiene opportuno rilevare che le modifiche introdotte in materia di tempi di attesa per il carico/scarico e i nuovi meccanismi sanzionatori per il ritardo nei pagamenti, per come attualmente formulate, potrebbero non tenere sufficientemente conto della **complessità della filiera** e del **ruolo effettivo dei diversi attori** che vi operano. L'aggravio di oneri a carico della committenza e delle imprese di spedizioni, infatti, non risponde in modo efficace alle criticità strutturali del sistema – come la **congestione nei nodi logistici** – e rischia di compromettere l'**equilibrio contrattuale** e la **competitività** delle imprese italiane sui mercati internazionali.

Fedespedit auspica pertanto che, in sede parlamentare, si intervenga per correggere gli squilibri generati dalle disposizioni attuali, adottando un **approccio realmente sistemico e inclusivo**, in grado di garantire una più equa distribuzione delle responsabilità e una maggiore efficacia nella risoluzione delle inefficienze logistiche.

Allo stesso modo, Fedespedit coglie l'occasione per evidenziare una crescente criticità legata all'operato dell'**Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**, che in più ambiti sembra **eccedere** i limiti del proprio ruolo di regolatore, sovrapponendosi di fatto all'attività legislativa con provvedimenti non sempre chiari – si pensi, in particolare, alla disciplina sul **contributo obbligatorio** – e intervenendo anche su ambiti e operatori del tutto liberalizzati, che non beneficiano di alcuna tutela regolatoria. Tali interventi, oltre a generare incertezza giuridica, creano un clima di instabilità per imprese che operano in regime di piena concorrenza e che non dovrebbero essere soggette a oneri impropri o vincoli di natura pubblicistica.

Ciò posto, si reputa essenziale una **consultazione** di tutte le categorie coinvolte, che consenta di elaborare una **visione d'insieme**, rappresentare le posizioni di tutti gli attori e superare le criticità dell'intero processo.

È in questa direzione che si colloca il presente contributo: con spirito costruttivo, al fine di concorrere al miglioramento del testo normativo e alla costruzione di un impianto regolatorio più bilanciato, funzionale e coerente con gli obiettivi di rafforzamento della supply chain nazionale.