



Contributo Unilavoro PMI su DL Infrastrutture

Redazione a cura di
Unilavoro PMI Confederazione Nazionale delle Piccole e Medie Imprese





Preg.mi Onorevoli,

Unilavoro PMI è lieta di poter dare il proprio contributo sull'importante documento oggi in discussione presso codesta Commissione, sicura dell'importanza che quanto in analisi potrà avere nell'Economia del nostro Paese.

Venendo all'analisi della 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, per praticità sistemica e facilità di lettura proporremo brevi riflessioni per ogni Articolo dell'atto in discussione.

In riferimento all'art. 1, sul tema del Ponte sullo stretto di Messina, opera strategica fin troppo rimandata nella sua realizzazione, invitiamo Governo e Parlamento, di cui riteniamo fondamentale la funzione sia di proposta Legislativa sia di controllo, a verificare con assoluto rigore il rispetto dei tempi di costruzione dell'opera, affinché non si cada per l'ennesima volta in un avventuroso percorso di rinvii.

La data del 2032, attualmente stimata come termine di conclusione dei lavori, è già un tempo quasi infinito, se si considera la velocità di transizione economica, finanziaria e strutturale del mondo odierno. Andare oltre rischierebbe dunque di vedere infruttuose le risorse investite, ben 13,5 miliardi di Euro, con conseguenze molto pesanti sull'intera macchina Statale. Per questo invitiamo Governo e Parlamento a tracciare una procedura di controllo che sia garante per il Paese del rispetto di tempi e costi, poiché in quella che forse può essere definita la più grande opera infrastrutturale del dopo guerra è in gioco la credibilità e la forza rappresentativa dell'Italia, valori e funzioni che non possono essere che spesi bene ed in tempi assolutamente certi. Ci pare consono richiamare quanto previsto all'art. 2 dell'atto oggi in discussione in tema di ritardi, con specifico riguardo al comma 3 del nuovo articolo che "consente, per gli affidamenti degli interventi disciplinati con le ordinanze di protezione civile di cui all'articolo 25 codice della protezione civile, in occasione di eventi per i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza nazionale in conformità all'articolo 24, comma 1, codice della protezione civile, di prevedere penalità per danni da ritardo e corrispondenti premi per l'ultimazione anticipata dei lavori ", prendendo dunque questa come base di ragionamento per il rispetto dei tempi di realizzazione.



Un rapido cenno lo poniamo anche sulla necessità di strutturare opere complementari che siano loro stesse in tempi e sostanza adeguate a quella cui afferiscono, elemento questo di pari importanza rispetto alla realizzazione del Ponte stesso per non vedere dilapidato tutto il lavoro che sarà fatto.

Riguardo all'art. 2, segnaliamo l'opportunità di integrare quanto previsto dall' «articolo 15, comma 2, primo periodo, relativamente alla necessaria individuazione del RUP tra i dipendenti della stazione appaltante o dell'ente concedente, per consentire alle stazioni appaltanti, ove strettamente necessario, di individuare il RUP tra soggetti idonei anche estranei alle stazioni appaltanti medesime, purché dipendenti di ruolo di altri soggetti o enti pubblici », integrando la possibilità di scelta di RUP tra soggetti esterni alla P.A, individuati tra professionisti o società che svolgono tale ruolo, rispondenti ad ogni criterio di Legge per requisiti e professionalità. Questo per dare maggiore snellezza, celerità e garanzia di risultato alle procedure anche attraverso il ricorso a professionalità attualmente non strettamente impiegate in altre P.A. e dunque, per loro natura, già impegnate in favore dell'Amministrazione.

Riguardo all'art. 4, Unilavoro PMI, riporta come, a seguito della sentenza della Corte di Giustizia UE del 4 settembre 2014, la legge 23 dicembre 2014, n. 190, è intervenuta nella materia dei costi minimi del trasporto, ma successivamente il Ministero aveva provveduto, proprio per tutelare la parte debole del contratto degli autotrasportatori, a pubblicare sul sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti i Valori di riferimento dei costi di trasporto come da decreto Direttoriale 508 del 10/12/2024, pure restando un regime di libera concorrenza tra le aziende di trasporto i valori vengono stabiliti su una forbice tra minimi (sotto i quali l'azienda non può far fronte alla sicurezza stradale, al pagamento degli oneri sociali, alle imposte e tasse) e una massima, pur avendo abrogato le disposizioni contenute nel citato articolo 83-bis del decreto-legge n. 112 del 2008 e facendo salve, anche le disposizioni in materia di tempi di pagamento. Tali disposizioni divengono centrali nel sistema di tutela della parte contrattuale debole, rappresentata – all'interno della fattispecie del trasporto – dagli autotrasportatori. Se solo uno di questi elementi "fondamentali" per l'autotrasporto venisse meno : tempi di carico e scarico, valori di riferimento dei costi del trasporto e tempi di pagamento ; significherebbe indebolire ulteriormente un anello fondamentale per l'economia italiana, il che potrebbe provocare una forma di protesta che aggraverebbe notevolmente l'economia attuale già in sofferenza per la crisi dei costi energetici. In riferimento alle disposizioni normative su tempi di pagamento ed indennizzo, oltre ai tempi di carico/scarico, Unilavoro PMI non ha accolto con particolare soddisfazione la « Mini Riforma » introdotta dal Ministero dei Trasporti sui tempi di pagamento e sui tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci.



Dopo due anni di confronto incentrati su proposte di riforma del Mercato del Trasporto Merci e Logistica, riteniamo che siano necessari interventi più incisivi, capace di rilanciare la competitività delle imprese di autotrasporto. Si partiva dal fatto che le leggi di settore introdotte con la riforma avviata nel 2005 non hanno mai funzionato correttamente e l'autotrasporto ha continuato ad essere troppo debole e destrutturato sul mercato e nei rapporti contrattuali con la committenza. Sarebbe stato necessario riformare le regole della Corresponsabilità dei Committenti e della filiera su Tariffe di riferimento ministeriali, Attese al carico, Tempi di pagamento, violazione dei livelli di Subvezione e di Intermediazione in posizione dominante o non strutturata. I Controlli non hanno mai funzionato perché le norme hanno sempre impegnato le imprese di Autotrasporto nella comunicazione alle autorità di controllo delle irregolarità della committenza, con ciò costringendo il trasportatore a rinunciare oppure a decidere di chiudere i rapporti commerciali e di mercato. Pmia unilavoro aveva già chiesto con una proposta legislativa scritta in modo semplice e funzionale, di "Ribaltare l'onere della prova" sul Committente. Nella nostra proposta l'Autorità Garante della Concorrenza doveva essere incaricata di effettuare i controlli diretti su tutto il mercato del trasporto merci, impegnando le Imprese Committenti a dimostrare la regolarità tariffaria e contrattuale, così da poter procedere al sanzionamento degli irregolari. Siamo certi che con poche Sanzioni alle irregolarità di mercato, accompagnate da Sanzioni pecuniarie gravose (l'autorità non scherza in questo senso) si sarebbe avviato un rapido processo "correttivo" delle molte "distorsioni" di dumping tariffario, dei Pagamenti allungati, dei livelli infiniti di subvezione e dell'intermediazione di chi utilizza posizioni dominanti condizionando l'assegnazione dei trasporti oppure non ha investito nulla per strutturare trasporto di merce. La mini riforma ha invece lasciato al Trasportatore la responsabilità di segnalare le violazioni. Pmia unilavoro ha contestato la parziale inadeguatezza del decreto dichiarandosi insoddisfatta per rappresentare quanto prodotto Le Associazioni che oggi "festeggiano" sono quelle che hanno mediato al "ribasso" prima nel Comitato Centrale dell'Albo e poi con il Ministero. Riportiamo di seguito una sintesi degli elementi di maggiore interesse:

- Tempi di Attesa al Carico e allo Scarico – Valore indennizzo 100 euro. Tempo Franchigia ridotto a 1,5 ore.
- Il Decreto riduce il limite di franchigia dalle attuali due ore a novanta minuti (1,5,ore).

-Inoltre è previsto che il committente e destinatario della merce devono fornire al vettore indicazioni su luogo e ora di svolgimento delle operazioni di carico e scarico e sulle modalità per accedere a tale luogo, ma se tali indicazioni non vengono fornite il vettore può dimostrare l'orario di arrivo al carico, vale a dire il momento da cui scatta l'inizio della franchigia, tramite le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione.



-Viene aggiornato anche il Valore dell'indennizzo orario per l'attesa che il Committente e il Caricatore sono tenuti in solido a corrispondere per il superamento del tempo di attesa in franchigia (1,5 ore): diventa 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo.

-Nel decreto viene inoltre chiarito che l'importo di 100 euro è valevole per il 2025, mentre in seguito sarà rivalutato in modo automatico ogni anno facendo riferimento all'indice Istat dei prezzi al consumo per famiglie di operai e impiegati. L'indennizzo va richiesto entro 1 anno dalla maturazione, perché oltre questo tempo scatta la prescrizione, seppure rimane valida la possibilità di presentare domanda di ingiunzione. Il diritto a ottenere l'indennizzo rimane garantito anche se il tempo effettivamente atteso vada a superare i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto.

-Infine, se anche il carico e lo scarico possono avvenire in assenza dell'autista, il decreto precisa che, viste le responsabilità di cui si addossa e le sanzioni che eventualmente rischia, il conducente può richiedere di visionare la regolarità di tutte le operazioni e in particolare della sistemazione della merce sui veicoli.

Sui tempi di pagamento delle fatture di trasporto: L'Antitrust viene incaricato di sanzionare il mancato rispetto dei termini. La novità normativa introdotta sta nel fatto che, nei casi di mancato pagamento nei termini delle fatture di trasporto, ad adottare le sanzioni sarà l'Autorità garante della concorrenza, sia d'ufficio sia su segnalazione del creditore o del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

Una importante novità per la quale noi Unilavoro PMI avevamo incentrato le maggiori richieste di riforma su tutta la regolamentazione del trasporto. Ricordiamo che l'attuale normativa sui Tempi di Pagamento delle Fatture di Servizi di Trasporto prevede che Il termine di pagamento non può superare i 60 giorni che decorrono dalla data di emissioni della fattura. Il committente che non rispetta i termini è tenuto a pagare gli interessi di mora. L'attuale normativa dice anche che ove il Committente ritardi oltre i 90 giorni è soggetto anche alle sanzioni pecuniarie pari al 10% dell'importo e comunque non inferiori a 1.000 euro.

La precedente norma non ha mai funzionato in quanto prevedeva che le violazioni per il superamento dei tempi di pagamento erano constatate «dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese». Anche se poi il Ministero delle Infrastrutture ha chiarito come, su segnalazione di Agenzia delle Entrate e Guardia di Finanza, a comminare le sanzioni amministrative dovessero essere gli uffici della motorizzazione civile competenti per territorio.



Riguardo all'art. 6 « La disposizione precisa, altresì, che, al di fuori della stagione balneare, è sempre consentita l'apertura delle strutture balneari qualora attivino il servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per soli fini elioterapici. La norma è finalizzata esclusivamente a disciplinare gli aspetti relativi alla sicurezza nell'utilizzo delle spiagge e del mare, che, nel riparto di competenze tra lo Stato e le Regioni e gli enti locali, sono di esclusiva competenza statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera h) ». Quanto sopra indicato ci pare meriti una riflessione più ampia anche in raccordo con il Ministero del Turismo e le Regioni per promuovere, in favore dei territori e delle strutture che decideranno di allungare la stagione turistica, forme di agevolazione al lavoro anche in raccordo con gli Istituti Scolastici operanti in quelle aree, favorendo, in periodi che comunque risulteranno inizialmente di minor sviluppo turistico, forme di avvio al lavoro sul modello del PCTO che consentano una migliore crescita ed approccio dei più giovani al mondo dell'occupazione. Oltre a questo sarà necessario accompagnare con ancora più forza le PMI in una costante opera di formazione e crescita, migliorando la loro capacità di essere competitive sul mercato di riferimento.

Per ciò che attiene l'art. 8 ed in generale le funzioni di RAM spa, proponiamo un miglior coordinamento dei progetti di cui la società si è fatta carico nel tempo, con particolare riferimento a quelli « Marebonus » e « Ferrobonus », ai fini di una miglior diffusione degli stessi anche tra le Associazioni datoriali per una migliore fruizione e conoscibilità dei progetti stessi.

Relativamente all'art.11 invitiamo il Legislatore a prendere in esame alcuni spunti di riflessione. Come infatti indicato nell'articolo stesso «del D.L. 201/2011, è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflativo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF, in coerenza con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022. Il pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale. Riguardo allo stesso appare evidente come il sistema vada rimodulato in riferimento a 2 elementi:

-La tariffa per i motocicli ed in generale i mezzi a 2 ruote non può essere identica a quella per le autovetture, in funzione della diversa occupazione della sede stradale, della diversa capacità di carico di persone e merci, del differente uso soprattutto in funzione del peso del tratto autostradale. Si deve perciò abbattere il costo per i motocicli del 50% rispetto agli autoveicoli, misura che risulta consona in rapporto ad un corretto concetto di tariffa.



-Nei tratti autostradali, alloquando sugli stessi insiste un cantiere permanente o una ridefinizione strutturale di un tratto, appare assolutamente congruo prevedere una temporanea rivisitazione della tariffa, da abbattersi in maniera percentuale al previsto aumento di tempo. Gli odierni mezzi di calcolo della tariffa consentono sicuramente di addivenire ad una modulazione che riteniamo equa per tutti gli usufruttori, soprattutto in rapporto alla tariffa dei mezzi pesanti

In rapporto a quanto stabilito dall'art. 14, vista l'importanza strategica delle tratte inteteressate in funzione economico – finanziaria – commerciale e di tutela delle economie di scala dei territori, si invita il Legislatore a prevedere all'interno dei dispostivi normativi strumenti di controllo dei tempi di realizzazione delle opere che non penalizzanino le PMI presenti nelle aree colpite, disponendo in favore dell'Autorità competente concreti strumenti di intervento sanzionatorio per ingiustificati ritardi nelle opere i quali possono avere pesanti ripercussioni sulle PMI colpite dalle disfunzioni viarie.

Fiduciosi di aver dato un contributo proattivo alla discussione del documento in esame, disponibili ad avere ogni altra interlocuzione sul tema, l'occasione è gradita per porgerVi i più cordiali saluti.