

Roma, 15 maggio 2026

Audizione Conftrasporto-Confcommercio su conversione Decreto-Legge 30 aprile 2026, n. 62

Conftrasporto-Confcommercio ringrazia la Commissione per la possibilità di intervenire sul provvedimento in oggetto, che affronta alcuni aspetti che riguardano la nostra base associativa.

Conftrasporto rappresenta, all'interno di Confcommercio, le imprese operanti nel settore del trasporto e della logistica, sia con riferimento alle merci che alle persone, e i servizi connessi alla mobilità.

In totale, il fatturato riconducibile alla base associativa è di oltre 40 miliardi, con oltre 270 mila occupati diretti e 15 mila imprese rappresentate.

Si indicano di seguito alcuni dei punti su cui si intende richiamare l'attenzione della Commissione.

Esclusione del trasporto pubblico non di linea

Con riferimento al Capo III del testo, si chiede di escludere dal campo di applicazione del provvedimento i servizi di trasporto pubblico non di linea, attualmente regolamenti dalla Legge 21 del 1992.

Il Capo III appare essere maggiormente riferito al tentativo di inquadrare il fenomeno del delivery, ma che presenta caratteristiche operative completamente diverse dai soggetti che effettuano trasporto pubblico non di linea.

Infatti, tale comparto è contraddistinto da elementi strutturali del tutto differenti: sulla base del quadro normativo vigente, i conducenti operano in forza di autorizzazioni amministrative individuali, in piena autonomia organizzativa e gestionale, nell'ambito di una disciplina pubblicistica che già presidia le condizioni di esercizio dell'attività.

In tale contesto, le piattaforme digitali svolgono una funzione di mera intermediazione tecnologica, senza esercitare i poteri di direzione e controllo che costituiscono il presupposto applicativo della presunzione di cui al comma 3 dell'articolo 12.

L'assenza di un'espressa esclusione settoriale esporrebbe gli operatori del comparto a un'applicazione automatica della presunzione che non corrisponde alla realtà organizzativa del settore e si porrebbe in contrasto con una normativa settoriale che già tratta le modalità di



svolgimento del servizio, come anche riconosciuto nelle premesse della direttiva sul lavoro tramite piattaforma digitale.

Applicazione Capo III al food delivery

Con riferimento, invece, all'effettivo settore oggetto di regolazione dagli articoli legati alle piattaforme, Conftrasporto apprezza l'intendimento del Governo di superare alcune criticità del settore.

Conftrasporto condivide l'obiettivo di rafforzamento delle tutele dei lavoratori che operano tramite piattaforme digitali in tale ambito, anche al fine di prevenire irregolarità. Tale obiettivo, tuttavia, può essere efficacemente perseguito solo attraverso regole chiare, certe e neutrali. Conftrasporto, quindi, ha avviato un percorso per affrontare il tema nel dialogo con le organizzazioni sindacali attraverso la contrattazione, considerata la strada maestra per definire i criteri operativi.

Il settore del lavoro tramite piattaforma rappresenta oggi una componente strutturale dell'economia dei servizi e richiede un quadro regolatorio che sappia tenere insieme esigenze diverse: tutela dei lavoratori, sostenibilità economica degli operatori, buon funzionamento dei mercati e riduzione del contenzioso. In questa prospettiva, il decreto legge in esame presenta profili di criticità che meritano un'attenta valutazione, in particolare con riferimento agli articoli 12 e 14, il cui impianto normativo risulta eccessivamente aperto a interpretazioni difformi.

Lavoro portuale

In fase di conversione del decreto in oggetto si rende evidente intervenire con due misure a sostegno del lavoro portuale, settore che sta attraversando profonde trasformazioni, per ragioni interne ed esterne.

In primo luogo, si chiede che venga reso pienamente operativo il fondo per l'incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori portuali, istituito nel 2021 ma mai reso effettivamente operativo per mancanza di strumenti idonei alla gestione della risorse.

Inoltre, si rende necessari intervenire per classificare alcune limitate figure professionali che operano in ambito portuale (gruista e rizzatore) come lavori usuranti, considerando l'intenso e continuativo impegno fisico e psicofisico.

Il combinato delle due misure garantirebbe un ricambio generazionale e una capacità per le imprese portuali di poter gestire al meglio la fase evolutiva che il settore attraversa.