

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Non a tutto l'autotrasporto è piaciuto il 'Decreto infrastrutture'

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 20th, 2025

Le misure sull'autotrasporto approvate dal Governo con il Dl infrastrutture varato ieri dal Consiglio dei Ministri dividono la categoria.

“Ora abbiamo i fatti. Le misure varate dal Governo confermano gli impegni assunti dal ministro Salvini e segnano un passo importante sulla strada della responsabilità condivisa tra imprese e committenza, a tutela della sicurezza dei lavoratori e degli utenti della strada” commenta Paolo Uggè, presidente di Unatras e FAI-Conftrasporto.

Una nota dell'associazione spiega che “e nuove disposizioni rafforzano i principi già sanciti dalla legge 32/2005 e dal decreto legislativo 286/2005, confermando la centralità della sicurezza non solo sociale ma anche della circolazione. Accogliamo con favore l'approvazione del provvedimento così come concordato e riteniamo essenziale proseguire nel confronto costruttivo tra le parti sociali, anche su quegli aspetti ancora da definire che sono stati oggetto dei recenti incontri presso il ministero”.

Governo quindi promosso e apertura al dialogo: “In attesa del prossimo confronto con il ministro – conclude Uggè – riteniamo che quanto ottenuto finora dimostri la bontà del percorso avviato. Ora serve continuità per dare piena attuazione alle intese e costruire un futuro più sicuro, efficiente e sostenibile per l'autotrasporto italiano”.

Di tutt'altro tenore la reazione di Trasportounito: “Le disposizioni normative relative anche ai tempi di pagamento e all'indennizzo per l'attesa al carico e allo scarico dei mezzi, sino ad oggi rimaste inapplicate, con le nuove versioni della legge 127/2010 (che non tengono conto delle proposte avanzate da Trasportounito) continueranno a non esserlo”.

Pollice verso in particolare per l'intervento sui tempi di pagamento dei servizi di autotrasporto: “Trasportounito aveva chiesto di diminuire a 30 giorni anziché 60, attivando un sistema automatico relativamente ai controlli; e invece viene introdotto un ulteriore elemento burocratico per mascherare la volontà di perpetuare l'attuale distorsione del mercato a danno del soggetto più debole: viene incaricato l'antitrust di verificare e sanzionare ricevendo segnalazione dall'impresa di autotrasporto che, ovviamente, in attesa del giudizio dell'antitrust perderà soldi e lavoro. Ancor peggiore è l'effetto della disposizione che prevede l'indennizzo per l'attesa al carico e allo scarico dei mezzi di trasporto. Oltre alla riduzione della franchigia di base pari a 1,5 ore e all'aumento del valore orario pari ad euro 100,00, per il 2025, si conferma la totale assenza di adeguati meccanismi

di controllo. Trasportounito aveva chiesto altri tipi di intervento normativo puntualmente e totalmente ignorati dalle istituzioni come ad esempio le tariffe dei servizi, la migliore regolamentazione delle sub-vezioni oltre all'agevolazione in caso di ingiunzione del pagamento. Inoltre avevamo chiesto misure per migliorare le condizioni abilitative dei conducenti, migliori criteri per il codice della strada e interventi seri sulla sicurezza stradale fra infrastrutture, aree di sosta e fissaggio del carico. Risposta? Il nulla”.

Durissima anche la presidente di Ruote Libere, Cinzia Franchini, per cui “si finisce addirittura per peggiorare il quadro. Senza certezza su tempi di pagamento e senza tutele riguardanti le attese nelle procedure di carico e scarico, le piccole e medie imprese rimangono strozzate. Non solo perdono ulteriormente di competitività, ma cedono terreno all’ economia illegale che, agendo su dinamiche fuori mercato, ha tutto il tempo per aspettare. Eppure tutto questo, per l’ennesima volta, non è stato tenuto in nessuna considerazione dal legislatore, che pur ha sentito il bisogno di mettere mano al quadro normativo. Sui tempi di pagamento, invece di puntare su controlli serrati e su una riduzione rispetto ai due mesi previsti, si è introdotto un nuovo balzello burocratico rappresentato dalla verifica della Antitrust, attivata su segnalazione. Un passaggio che inevitabilmente allungherà i tempi reali di pagamento e che siamo certi difficilmente verrà attivata dagli autotrasportatori. Sul fronte dell’indennizzo per l’attesa carico-scarico dei mezzi di trasporto si è utilizzata la riduzione della franchigia di base a 1,5 ore come specchietto per le allodole per celare la mancata introduzione di meccanismi automatici di controllo. Scelte che si innestano in un quadro che lascia immutati tutti gli altri problemi della categoria, dal tema del rimborso pedaggi, al nodo della carenza infrastrutturale, passando per la costante discesa verso una de-professionalizzazione che non conosce argini”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, May 20th, 2025 at 8:45 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.