Senato della Repubblica

8ª Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)

AS n. 2074

Conversione in legge del decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193, recante disposizioni urgenti e misure di sostegno ai settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca

Memoria CNA Confartigianato Casartigiani

4 novembre 2026

Sommario

1. Introduzione 3

2. Nel merito del c.d. DL Autotrasporto 4

2.1. Le misure di contenimento del caro carburante 4

2.2. Le misure per garantire la regolarità del mercato dell'autotrasporto 8

2.3. La moratoria dei canoni di leasing 10

2.4. La disciplina applicabile ai contratti di autotrasporto 11

2.5. La digitalizzazione delle informazioni contrattuali 12

1. Introduzione

Egregio Presidente, Onorevoli Senatori, in qualità di rappresentanti delle Confederazioni dell'artigianato – **CNA**, **Confartigianato** e **Casartigiani** – ringraziamo l'ottava Commissione del Senato per averci dato l'opportunità di rappresentare le gravi difficoltà in cui versa, in particolare, il settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi. Ciò ci consente di esprimere i nostri orientamenti sulle misure apprestate dal Governo. Più precisamente, sui contenuti del **d.l. n. 193/2026**, recante "Disposizioni urgenti e misure di sostegno ai settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca". Orbene, nell'ambito della grave crisi energetica che sta investendo il Paese, l'autotrasporto è sicuramente tra i settori che risentono in maniera più incisiva di questa situazione di impennata dei prezzi dei prodotti energetici, vieppiù determinata dall'instabilità internazionale, ma anche da una forte azione speculativa sui prezzi. Allo scopo di rappresentare compiutamente le sofferenze patite dal citato settore, ricordiamo che solo un anno fa il prezzo del gasolio alla pompa registrato in Italia dalla Commissione europea recava in media un importo pari ad euro 1,615/Litro[1]; al 26 ottobre di quest'anno la stessa Commissione denuncia un prezzo pari a euro 2.246,71/litro. In una ipotetica e infausta graduatoria tra i Paesi europei con il maggior prezzo del carburante, l'Italia si collocherebbe al 7° posto, preceduta da Finlandia, Danimarca, Olanda, Belgio, Francia e Germania. Un quadro, questo, in cui la Spagna si collocherebbe, invece, al terzultimo posto con un prezzo pari ad euro 1,75/ litro, la Polonia al penultimo con euro 1,467/litro ed Malta all'ultimo posto, con un prezzo alla pompa pari ad euro 1,21/litro.

In questo scenario, occorre soggiungere che il *price cap* stabilito da ENI e da altre compagnie petrolifere non è intervenuto sul prezzo extrarete, mettendo in grave difficoltà la maggior parte delle imprese che dispongono di depositi privati di rifornimento. Inoltre, a causa della forte impennata dei prezzi del carburante, il potere d'acquisto garantito dalle carte carburante in dotazione alle imprese si è quasi dimezzato. Ciò sta causando oggettive difficoltà operative, soprattutto per le aziende impegnate in tratte a lungo raggio.

Come Confederazioni dell'artigianato, riconosciamo al Governo di aver preso atto delle gravi difficoltà sofferte dalle imprese dell'autotrasporto. Tuttavia, chiediamo un impegno supplementare se si intende continuare a proteggere il sistema trasportistico italiano quale motore essenziale per la crescita economica e lo sviluppo del Paese. Al contempo, va dato atto che le **principali associazioni della categoria aderenti ad UNATRAS** hanno sempre operato con senso di responsabilità, bilanciando le legittime aspettative delle imprese con gli insuperabili vincoli di finanza pubblica.

[1] Osservatorio sui prezzi dell'energia (https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/)

D’altra parte, sta proprio nella ricerca di questo delicato equilibrio che risiede il valore insostituibile di una rappresentanza sociale largamente rappresentativa degli interessi della categoria, capace di perseguire il bene pubblico mediante una assennata astrazione di interessi plurali e diffusi, già di per sé prossimi al conseguimento dell’interesse collettivo. Un motivo in più per riconoscere il primato delle formazioni che per consistenza associativa, radicamento territoriale e patrimonio di conoscenze tecniche hanno da sempre organizzato gli interessi delle categorie produttive.

2. Nel merito del c.d. DL Autotrasporto

Oltre agli impegni già assunti dal Governo grazie alla proficua cooperazione intessuta con le associazioni del settore, il percorso di confronto ha altresì condotto all’emanazione del decreto-legge in commento. **Il giudizio complessivo sull’impianto dell’atto legislativo ora oggetto di conversione è moderatamente positivo**. Pur valutando favorevolmente gli stanziamenti economici approntati e le novelle normative introdotte, riteniamo che, per contrastare efficacemente la straordinaria fase di criticità che sta vivendo il sistema trasportistico, sia necessario un ulteriore e più incisivo sforzo. Di seguito, pertanto, evidenziano le proposte d’intervento condivise prospettate da CNA, Confartigianato e Casartigiani.

2.1. Le misure di contenimento del caro carburante

Partiamo, anzitutto, dalla disamina dell’art. 1, atto ad integrare le risorse finanziarie già stanziate. Sul punto, gli ulteriori 42,5 milioni di euro, previsti per il periodo marzo-agosto 2026, portano a 480 milioni di euro la cifra complessivamente stanziata per il riconoscimento del credito di imposta per questi sei mesi. Tale importo, oltre a coprire per intero i 464,8 milioni di euro equivalenti al 70% dei maggiori costi sostenuti dalle imprese, genera un residuo di circa 16 milioni di euro che potrebbe essere finalizzato alla copertura finanziaria del periodo intercorrente tra il 1° settembre e il 5 ottobre. Quanto alla restante parte del mese di ottobre e ai primi giorni di novembre, occorre dire che – sebbene sia intervenuta la proroga del *price cap* commerciale fino a dicembre 2026 – i prezzi alla pompa permangono su livelli insostenibili. Il tetto tariffario individuato (pari a circa 2,25 euro al litro), giacché soggetto a possibili rialzi in funzione della volatilità dei mercati, non costituisce una reale misura calmierante. A partire dal 6 ottobre scorso, quindi, le imprese di autotrasporto si trovano sprovviste di tutele pubbliche a fronte di un costo del carburante superiore di ben 55 centesimi al litro rispetto al periodo pre-crisi. Risulta pertanto indispensabile **prevedere un ulteriore stanziamento finanziario** che estenda la copertura del credito d’imposta sui maggiori oneri a copertura del quarto trimestre 2026. Ciò anche in coerente attuazione con gli impegni assunti al “tavolo di confronto” con il Ministero, che prevedevano uno stanziamento proporzionale ad ogni taglio delle accise al fine di

compensare la progressiva erosione del vantaggio competitivo rispetto a chi aveva fatto investimenti virtuosi. In ordine al termine finale per la compensazione del credito d'imposta, consideriamo positiva la possibilità di sfruttare l'intero 2027 per l'impiego della spesa fiscale di settembre 2026. Tuttavia, come già sostenuto in precedenti occasioni, si rende necessario il posticipo al 31 marzo dell'anno venturo il termine entro cui usufruire fiscalmente del credito d'imposta gasolio riferibile al periodo marzo-agosto.

V'è poi la questione dell'allineamento dei prezzi riferibili alla c.d. **extrarete**. Sotto tale profilo, come associazioni delle imprese di autotrasporto non possiamo che denunciare il grave paradosso caratterizzante i rifornimenti in modalità extrarete. La mancata applicazione di prezzi calmierati su questo canale di approvvigionamento determina non soltanto effetti economici estremamente negativi, ma sta inducendo molti autotrasportatori a rifornirsi (quando possibile) presso gli impianti stradali ordinari. Tale dinamica, tra le altre cose, sta ingenerando il rapido ed anomalo esaurimento delle disponibilità di carburante presso i distributori della rete fissa. Occorre, pertanto, **prevedere un meccanismo operativo che consenta al canale dell'extrarete distributiva condizioni d'acquisto equiparabili a quelle praticate sulla rete ordinaria fissa**.

Particolare attenzione deve essere rivolta alla **tutela dei "piccoli veicoli"**. Il riferimento è alle migliaia di imprese che effettuano la distribuzione urbana delle merci facendo ricorso a portate di ridotte dimensioni, per inciso inferiori ai 75 quintali di massa complessiva. In altre parole, per l'esercizio della loro attività di autotrasporto impiegano dei mezzi dalle grandezze contenute. Queste imprese, a parte il taglio delle accise praticato direttamente alla pompa, non hanno ricevuto nessun contributo necessario alla loro sostenibilità. **Vale la pena stabilire dunque risorse specifiche, allargando la platea dei beneficiari anche alla mobilità non di linea (taxi ed NCC)**.

Chiarito ciò, una delle principali criticità riscontrate dalle imprese in questa protratta fase di emergenza riguarda la **lentezza dei tempi di effettivo riscontro operativo delle misure individuate**. È indispensabile adottare strumenti che garantiscano immediate condizioni di miglior favore nell'acquisto del carburante alla pompa, superando la logica di agevolazioni riconosciute solo a posteriori e liquidate a distanza di mesi. Per latro verso, l'estrema volatilità dei prezzi rende impossibile la rinegoziazione di contratti di trasporto coerenti con gli andamenti del mercato. Il che non infrequentemente, espone i vettori al rischio di operare al di sotto dei costi di produzione.
Per tali ragioni, si ritiene che i tempi siano ormai maturi per introdurre un regime di "**Gasolio professionale a prezzo calmierato**", sul modello già collaudato nel campo dell'impresa agricola.

Fermo restando il mantenimento del rimborso delle accise per la platea degli aventi diritto, proponiamo la sperimentazione, anche a carattere temporaneo, di un nuovo trattamento riservato all'autotrasporto issato su tre direttrici fondamentali:

a) la riduzione immediata del prezzo al momento del rifornimento per i soli veicoli adibiti al trasporto merci per conto terzi (di qualsiasi massa e classe ambientale), mediante l'utilizzo della tessera carburante associata al codice fiscale/partita IVA dell'impresa iscritta all'Albo oppure tramite il ricorso a specifiche applicazioni;
b) l'individuazione di una soglia di prezzo di riferimento (ad esempio pari ai livelli pre-crisi incrementati del solo tasso di inflazione programmatico), oltre la quale l'eccedenza viene compensata direttamente dallo Stato/Compagnie petrolifere ai distributori tramite scomputo fiscale o credito di compensazione;
c) l'azzeramento delle fluttuazioni repentine del carburante, utile a definire nei contratti tariffe di trasporto certe e sostenibili, eliminando il rischio di erogazione di servizi in perdita.

Ma non è tutto. Sebbene in questa fase il caro-gasolio arrivi ad incidere fino al 40% sui costi operativi d'impresa, va evidenziato come l'insieme delle restanti voci di costo abbia subito forti rincari, gravando pesantemente sui bilanci aziendali. Il che suggerisce che sarebbe opportuno procedere, anche temporaneamente, con il contenimento dei costi di gestione unitamente a quelli legati al tema "lavoro". Per garantire la certezza operativa di questo comparto strategico e nevralgico per l'intera catena logistica del Paese, riteniamo necessario che i lavori di conversione in legge del d.l. n. 193/2026 valutino l'introduzione delle seguenti e ulteriori misure.

In primis, sosteniamo la necessità di **richiedere *ex lege* alle società concessionarie autostradali un contributo straordinario**. Analogamente a quanto avvenuto per i contributi di solidarietà addebitati ai colossi energetici e agli istituti di credito, si propone che una quota dei consistenti utili conseguiti dalle predette società venga destinata alla **costituzione di un fondo di perequazione per il settore dell'autotrasporto**. Tale fondo dovrebbe essere finalizzato all'integrazione della dotazione finanziaria gestita dal Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori, al fine di garantire a tutte le imprese aventi diritto la percentuale massima di rimborso autostradale pari al 13% (così come previsto dalla normativa vigente). Risulta irragionevole che, a fronte di una rete autostradale costantemente gravata da cantieri, rallentamenti e gravi disservizi tali da ingenerare un sistematico allungamento dei tempi di percorrenza (con ingenti perdite di produttività per le imprese di trasporto), i concessionari continuino a traslare sull'utenza i rincari tariffari, registrando sovrappiù di bilancio privi di qualsiasi giustificazione se si tiene conto della qualità del servizio effettuato. Per concludere

sul punto, senza considerare il recente obbligo legislativo ricadente in capo alle imprese di polizza per rischi catastrofali, sarebbe altresì ragionevole richiedere un contributo straordinario alle **compagnie assicuratrici**, le quali, nel tempo, hanno imposto un premio via crescente rispetto a garanzie accessorie, come ad esempio la copertura per eventi naturali (grandine, ecc.).

In secondo luogo, appare deciso **contenere il costo del lavoro**, avuto specifico riguardo alla retribuzione di fatto del personale viaggiante. Al fine di colmare la carenza di profili professionali (nuovi conducenti e mitigare l'impatto dell'inflazione sulle imprese senza penalizzare le retribuzioni nette dei conducenti, avanziamo la proposta di intervenire urgentemente su tre leve fiscali e contributive:

a) anzitutto, vale la pena valutare la **detassazione e la decontribuzione delle indennità di trasferta**. In particolare, si chiede l'innalzamento del 30% dei limiti di esenzione fiscale e contributiva previsti dall'art. 51, comma 5, del TUIR (D.P.R. 917/1986) validi per le indennità di trasferta dei conducenti professionali adibiti al trasporto merci c/terzi. La rimodulazione delle soglie esenti sarebbe pertanto così determinata: da € 46,48 a € 60,42/giorno per le trasferte nazionali e da € 77,46 a € 100,69/giorno per le trasferte all'estero. L'intervento agirebbe direttamente sull'aumento del reddito netto in busta paga del lavoratore, incentivando il reclutamento di nuovi autisti;
b) ancora, sarebbe il caso di incentivare il **lavoro notturno e straordinario**, **aumentando la soglia massima annuale**. Entro tale soglia, attualmente fissata a 1.500 euro l'anno, si applica nel settore del trasporto merci l'imposta sostitutiva agevolata del 15% sui compensi per lavoro notturno e festivo;
c) in ultimo, appare assai ragionevole procedere alla **defiscalizzazione dei premi di produttività**. Ciò estendendo l'aliquota agevolata per i premi di produttività legati all'efficienza di guida (es. risparmio di carburante e sicurezza) fino a un massimale annuo maggiorato, considerando anche che la struttura retributiva dell'autotrasporto si sviluppa su 14 mensilità.

Per concludere sul punto, l'attuazione di tali misure consentirebbe di incrementare la retribuzione netta dell'autista a parità di costo del lavoro sostenuto dall'impresa, grazie all'abbattimento del cuneo fiscale. Tale incremento del salario rappresenterebbe, al contempo, una leva fondamentale per accrescere l'attrattività della professione verso le giovani generazioni, contrastando il fenomeno gravoso della carenza di personale qualificato.

2.2. Le misure per garantire la regolarità del mercato dell'autotrasporto

L'Art. 2. co. 1, del decreto in esame si occupa dell'adeguamento automatico in fattura del costo del carburante, facendo leva su una **disciplina più cogente circa la pubblicazione e l'impiego dei valori indicativi dei costi di esercizio** nella pratica estrinsecazione dell'autonomia negoziale. In particolare, nei contratti in forma non scritta, sulla base delle nuove disposizioni viene definita dal MIT (tramite i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio) l'esposizione in fattura dell'incidenza del costo del carburante; per i contratti in forma scritta, tali percentuali sono assunte a riferimento in sede di stipula. Urge, pertanto, aggiornare la struttura dei valori indicativi dei costi di esercizio e ripubblicarli il prima possibile, in ossequio alla nuova scansione temporale.

Sul piano della formulazione prescelta dalle norme in commento, **si ritiene indispensabile un chiarimento**, dal momento che la locuzione "**assunti a riferimento**" (co. 1, terzo periodo), esige un supplemento di obbligatorietà giuridica. In altre parole, occorre specificare espressamente che tali valori costituiscono una soglia minima inderogabile da cui muovere per la stipula del contratto di trasporto in forma scritta.

Su piano tecnico-amministrativo, al fine di garantire uniformità nelle modalità di fatturazione e una trasparente applicazione della clausola di adeguamento automatico del costo del carburante, si ritiene opportuno che il MIT predisponga un **fac-simile operativo di fatturazione**. Contestualmente, per assicurare la piena efficacia della norma, si evidenzia la necessità di introdurre tempestivamente un regime sanzionatorio proporzionato, individuando con chiarezza i soggetti deputati alle attività di controllo.

Venendo all'analisi del successivo comma, introduttivo della lettera "c-bis" nel corpo normativo del d.lgs. n. 286/2005, subito dopo la parola "stipula" andrebbe aggiunta la seguente espressione: "o dell'ultimo adeguamento effettuato". L'integrazione appare necessaria per garantire una corretta parametrazione del costo del carburante anche nei contratti di durata o ad esecuzione continuativa, ove il prezzo di riferimento iniziale venga periodicamente aggiornato nel corso del rapporto contrattuale.

Sempre in tema di automatico adeguamento del correspettivo, quale elemento essenziale del contratto di trasporto, le scriventi Confederazioni propongono alcuni aggiornamenti normativi della disciplina di riferimento. Difatti, nel corso dei passati interventi di riforma dell'art. 83-bis del d.l. n. 112/2008, **sono stati soppressi istituti di fondamentale garanzia per la parte debole del contratto**. Se ne propone, pertanto, la relativa riviviscenza. Da questo punto di vista, ci riferiamo in particolare:

a) al termine di prescrizione per l'esercizio dell'azione di rivalsa (già co. 8): chiediamo che sia fissato in anni 5 il termine di prescrizione dell'azione di rivalsa del vettore nei confronti del

committente per le prestazioni svolte in assenza di contratto in forma scritta, con decorrenza dalla data di completamento del trasporto. Il termine annuale attualmente vigente risulta eccessivamente penalizzante per le imprese di autotrasporto, limitando fortemente la tutela dei propri diritti creditori;

b) al ripristino della regola della provvisoria esecutività (già co. 9): proponiamo di reintrodurre la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo in caso di mancato pagamento del corrispettivo di trasporto entro il termine di 15 giorni. Tale misura costituisce un indispensabile ed efficace strumento di deterrenza contro i ritardi nei pagamenti e i fenomeni di abuso di dipendenza economica.

A ciò si aggiunga l'esigenza di riformulare la vigente impostazione normativa del comma 4, in modo da riaffermare la centralità dei costi minimi di sicurezza e l'aggiornamento mensile dei valori di riferimento: «4. *Al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, nel contratto di trasporto stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti. Tali costi minimi sono individuati e pubblicati con cadenza mensile tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*».

Altro aspetto cruciale che investe il settore dell'autotrasporto è la praticabilità dei c.d. **noli marittimi**. L'instabilità del mercato energetico non colpisce esclusivamente il trasporto su gomma, ma si riflette altresì sulle tariffe di traghettamento che devono essere sopportare dalle imprese che effettuano trasporti "da" e "per" le maggiori isole del Paese. A questo si lega l'entrata a regime delle nuove regole EU ETS (100% dal 1° gennaio 2026), le quali contribuiscono a rendere il costo del traghettamento una variabile non più trascurabile, tale da incidere significativamente sulla sostenibilità delle imprese del trasporto che usufruiscono del servizio. Per tale motivo, riteniamo non più procrastinabile introdurre una misura strutturale che riesca a contenere gli ulteriori e specifici costi che queste imprese devono sostenere.

Nella struttura degli attuali valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto, si propone pertanto l'inserimento della seguente nota metodologica e della relativa "Addizionale Intermodale Marittima".

L'aggiornamento delle tabelle MIT diventerà sotto il profilo amministrativo lo strumento attuativo. Ma – a nostro giudizio – serve una norma di legge *ad hoc* che riconosca l'Addizionale Intermodale

Marittima e la formula del Coefficiente Navale Dinamico quale componente autonoma e inderogabile della struttura dei costi d'esercizio.

Per tale motivo, si propone di apportare le seguenti modifiche all'art. 83-bis del d.l. n.112/2008:

a) dopo il comma 4-sexies andrebbe inserita una disposizione secondo la quale: «*Per le prestazioni di trasporto intermodale che comprendono tratte di traghettamento marittimo, la determinazione dei costi indicativi di esercizio include l'Addizionale Intermodale Marittima, calcolata applicando un Coefficiente Chilometrico Navale distinto dalla percorrenza terrestre. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla pubblicazione e all'aggiornamento periodico dei costi industriali marittimi di riferimento (comprensivi di nolo base, addizionali carburante e impatti della normativa EU ETS) e del prontuario delle distanze nautiche ufficiali*»;
b) al comma 5, secondo periodo, in materia di contratti di trasporto in forma scritta, occorrerebbe soggiungere infine una formulazione di questo tipo: «*, nonché alle variazioni dei corrispettivi richiesti per l'effettuazione dei noli marittimi finalizzati a collegare porti situati in Italia ovvero negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo*».

2.3. La moratoria dei canoni di leasing

In ordine all'art. 3 del decreto oggetto di trattazione, vale la pena osservare come la misura di sospensione dei canoni di *leasing* ricadenti in capo alle imprese di autotrasporto appare tratteggiata in maniera analoga rispetto ad atti legislativi pregressi (in specie riferibili alla normazione in costanza di emergenza pandemica da Covid-19). L'analogia è vera, tuttavia, solo in parte, tanto che per l'utilizzatore della relativa misura paventiamo il **rischio di qualificazione come "cattivo pagatore"** (secondo la classificazione tipica dei ranking bancari).

Sulla scorta dei precedenti, l'art. 56 del c.d. DL "Cura Italia" (vale a dire il d. l. n. 18/2020) ha accompagnato una assai simile moratoria con una deroga espressa alle regole europee sulla classificazione dei crediti (default/forbearance), che vietava alle banche di segnalare le imprese (fruitrici della moratoria) alla Centrale Rischi della Banca d'Italia o nei SIC (CRIF). In altri termini, la moratoria di cui al richiamato art. 56 è risultata neutrale rispetto alle qualificazioni degli intermediari sulla qualità del credito, nel senso che non ha determinato un automatico cambiamento della classificazione per qualità creditizia delle esposizioni oggetto delle operazioni di moratoria.

Nel d. l. n. 193/2026 tale scudo normativo non è stato chiaramente enunciato. Per tali, motivi, chiediamo:

a) uno "scudo creditizio" espresso, vale a dire la garanzia per legge che l'accesso alla sospensione non comporti alcuna segnalazione negativa nelle centrali rischi e non pregiudichi

la concessione di nuovo credito. *Ergo*, occorrerebbe inserire una disposizione di questo tipo: «*Avuto riguardo alle disposizioni normative di cui ai commi 1 e 2, ai fini della segnalazione ai sistemi di informazioni creditizie, il soggetto finanziato non può essere classificato a sofferenza da parte di banche, intermediari finanziari previsti dall'articolo 106 del decreto legislativo del 1° settembre 1993, n. 385 e degli altri soggetti abilitati alla concessione di credito in Italia, dal momento in cui il beneficio è stato accordato*»;

b) l'estensione automatica della durata del *leasing*, ossia la certezza che le rate sospese vengano traslate alla fine del piano di ammortamento senza penali o tassi moratori;
c) la garanzia di tempi e moduli certi, da cui la rapida emanazione di una forma di modulistica standardizzata e semplificata a favore delle PMI;
d) la previsione di una disposizione che eviti l'aggiornamento della carta di circolazione nel caso di accesso alla sospensione del contratto di locazione finanziaria,
e) un chiarimento inteso ad accertare la piena compatibilità della sospensione del contratto di leasing e delle relative rate con i contributi assicurati dalla "Nuova Sabatini", là dove il posticipo del periodo di ammortamento finisca con il superare i 60 mesi quale limite temporale stabilito dalle norme per usufruire di quest'ultima misura.

2.4. La disciplina applicabile ai contratti di autotrasporto

L'intento dell'art. 4 è, come chiarito dalla medesima relazione illustrativa, quello di **chiarire la linea di demarcazione tra contratto di trasporto e quello di appalto di servizi**, ai fini della corretta qualificazione contrattuale di determinate prestazioni rientranti, sul piano del fatto e del diritto, nell'ambito dell'autotrasporto di cose per conto di terzi. A nostro avviso, la predetta norma muove nella apprezzabile direzione di superare la prassi speculativa praticata da committenti e grandi operatori della logistica che ricorrono al negozio giuridico dell'appalto in luogo di quello del trasporto onde eludere la responsabilità solidale, sviare l'applicazione dei valori minimi dei costi di esercizio e aggirare il vincolo dell'adeguamento automatico del costo del carburante. Tuttavia, la principale osservazione che rileviamo è che il nuovo art. 1677-*bis* del codice civile non risulti perfettamente intellegibile nella sua rinnovata formulazione. Di conseguenza, ciò che si teme è che la sua efficacia giuridica possa mostrarsi piuttosto asfittica, attesa la debolezza del rapporto che può venire ad instaurarsi tra obiettivi prestabiliti e risultati ottenuti sulla base di accorgimenti tecnico-normativi a bassa intensità precettiva. Di qui, dunque, l'esigenza da noi rilevata di colmare con esattezza lo schema legale fissato dalla disposizione.

2.5. La digitalizzazione delle informazioni contrattuali

L'art. 5 del decreto in oggetto si occupa, infine, di digitalizzazione, introducendo la lettera di vettura elettronica (LVe) per i servizi di trasporto di merci per conto di terzi su strada. Questa misura rappresenta la traduzione normativa del principio ampiamente discusso e condiviso all'interno del "tavolo 2" degli Stati Generali dell'Autotrasporto (conclusi lo scorso 9 ottobre). Non abbiamo pertanto osservazioni, se non che la sua introduzione avvenga in maniera graduale. È bene che tale misura non si risolva, infatti, in un nuovo aggravio burocratico in capo alle imprese, ma sfrutti appieno l'interoperabilità delle piattaforme eFTI (regolamento UE 2020/1056) e dei sistemi già attivi sui veicoli. Riteniamo quindi necessario definire una disciplina transitoria che consenta alle imprese di continuare ad operare regolarmente durante il periodo di adeguamento.

Un'attenzione particolare va riservata ai sistemi informatici già utilizzati dagli operatori economici dell'autotrasporto. Le imprese che hanno investito in soluzioni digitali non devono essere costrette a sostenere ulteriori costi per duplicare documenti e procedure, laddove i sistemi esistenti possano garantire i necessari requisiti di interoperabilità e sicurezza. La digitalizzazione deve rappresentare una semplificazione e non un ulteriore vincolo all'agire d'impresa. Per le imprese artigiane, soprattutto quelle mono veicolari, è indispensabile che siano previste modalità operative semplici, accessibili e compatibili con la quotidiana organizzazione del lavoro. Un artigiano o piccolo imprenditore che guida personalmente il proprio automezzo non dispone di un ufficio amministrativo o di personale dedicato alla gestione delle piattaforme. Il sistema dovrà quindi essere costruito tenendo conto delle effettive caratteristiche del tessuto imprenditoriale italiano.

Auspichiamo, infine, che l'operatività della LVe rappresenti uno strumento di incentivazione del contratto di trasporto in forma scritta, contribuendo ad arginare il fenomeno della subvezione eccessiva.

Quanto alle responsabilità dei soggetti della filiera, anche per la Lettera di Vettura elettronica nazionale occorre definire in modo puntuale i compiti spettanti a ciascun operatore. Del resto, mittente, committente, vettore, *sub* vettore e destinatario intervengono nell'operazione di trasporto con funzioni differenti. Non tutti dispongono delle medesime informazioni e non tutti possono essere considerati responsabili della loro origine o correttezza. È quindi opportuno chiarire con maggiore esattezza quale soggetto debba rispondere delle informazioni che è effettivamente tenuto a fornire. In particolare, è bene rafforzare il principio regolativo per cui il vettore non dovrebbe essere chiamato a rispondere automaticamente di dati inesatti o incompleti provenienti dal mittente o da altri soggetti, quando non abbia la possibilità di verificarli. Solo in conseguenza di ciò, appare decisivo, ai fini della cogenza delle nuove regole, assistere l'impianto normativo con un apparato sanzionatorio adeguato. Sanzioni tali da esercitare una ragionevole azione pubblica di deterrenza verso quelle condotte sleali

che, spesse volte, appaiono l'effetto di una fragrante disparità contrattuale quale ineguale distribuzione del potere tra parti tale da riflettersi nella concreta definizione delle prestazioni negoziali.