

OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'AUMENTO DEI COSTI NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO MERCI PER CONTO DI TERZI.

AUDIZIONE IX COMMISSIONE TRASPORTI CAMERA DEI DEPUTATI

3 MARZO 2022

In occasione della audizione di giovedì 3 marzo 2022, ore 14,30, presso la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, a cui ASSOTIR è stata invitata, si trasmette di seguito un Documento, tramite cui fornire alla Commissione un nostro sintetico contributo sulle criticità che le imprese di autotrasporto stanno attraversando, fortemente acuite dalla repentina ascesa del costo del gasolio.

Preliminarmente va osservato che dette criticità in generale sono preesistenti all'emergenza in corso, in quanto di tipo strutturale, e rischiano di restare tali anche dopo l'eventuale superamento dell'emergenza caro-gasolio, se non dovessero essere definite alcune regole, a nostro avviso essenziali, per un risanamento del sistema delle PMI dell'autotrasporto, improntato all'efficienza coniugata con sicurezza e trasparenza.

A tale scopo, si indicano i seguenti punti:

1. COSTI MINIMI E CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA DEL GASOLIO: EFFETTI DIVERGENTI DI DUE SCELTE ANTITETICHE

Come noto, a seguito della sentenza della Corte di Giustizia Europea del 2014, con la quale venne confermata l'illegittimità dello strumento dei costi minimi obbligatori, nel trasporto merci su gomma, ad oggi, la determinazione delle tariffe di trasporto avviene esclusivamente tramite l'incontro tra la domanda di trasporto e l'offerta dei servizi da eseguire.

Dopo anni di assoluta liberalizzazione delle tariffe, con l'obiettivo di contrastare fenomeni di dumping tariffario e sociale sempre più crescenti nel settore, ASSOTIR, insieme alle altre associazioni degli autotrasportatori, è riuscita a riottenere, da parte dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la pubblicazione dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio di un'impresa italiana di autotrasporto merci, attraverso l'emanazione del decreto direttoriale n.206 del 27 novembre 2020 e delle relative tabelle allegate.

Per quanto lo strumento pubblicato dal MIT appaia approssimativo, lo stesso permette, in ogni caso, di individuare i valori di costo minimo e massimo al di sotto dei quali un'impresa di autotrasporto italiana non può effettuare i propri servizi, pena la compromissione della sicurezza stradale propria e degli utenti.

La pubblicazione di tale strumento, che sarebbe dovuta avvenire originariamente con cadenza mensile, è stata ripresa dall'attuale MIMS solamente lo scorso 24 febbraio riferita ai valori rilevati al mese di gennaio 2022.

Come facilmente rilevabile dall'analisi delle tabelle allegate al decreto sopracitato, prendendo a riferimento la classe di veicoli D, vale a dire quella superiore alle 26 tonnellate, il valore minimo al di sotto del quale un'impresa di autotrasporto merci non riuscirebbe a coprire i costi della sicurezza stradale - rilevati alla data del 27 novembre 2020 e prendendo come esempio un veicolo comprensivo del suo semirimorchio - era pari a 1,367 euro, mentre il valore massimo si attestava a 2,51 euro; nella tabella del febbraio scorso i valori rilevati risultano, invece, essere pari a 1,622 euro (min) e 2,979 euro (max).

Da ciò, facendo una comparazione dei valori rilevati, si evince che, stando a quanto stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), l'aumento dei costi generali di un'impresa di autotrasporto tra il novembre 2020 ed il gennaio 2022 ha subito un incremento pari ad un **valore minimo del + 25,50%**.

Analizzando, invece, il costo del gasolio alla pompa, prendendo come riferimento i valori pubblicati ogni mese dal Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), e concentrandoci sui periodi in cui sono state pubblicate le tabelle dei costi di riferimento di un'impresa di autotrasporto (novembre 2020 – gennaio 2022) si evidenzia che il prezzo determinato a novembre 2020, per 1.000 litri di prodotto, era pari ad euro 1.261,41 ed a gennaio 2022, 1.589,30 euro, con un incremento del 32,79%. Tale valore, considerando che l'incidenza del costo del gasolio sul totale dei costi aziendali incide per circa un 30%, produce un **aumento dei costi generali pari al 9,837%**.

Questi semplici dati evidenziano come l'accettazione, in sede di tavolo istituzionale, della introduzione, sia pure per legge, della "clausola di salvaguardia del gasolio", anche nella più rosea ipotesi di effettiva operatività della stessa, comporta una riduzione di oltre il 50% dell'incremento dei costi generali riconosciuti dallo stesso MIMS e quindi rafforza il convincimento di ASSOTIR di non riconoscersi nell'accordo raggiunto tra le associazioni dell'autotrasporto e la Viceministra delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, Sen. Teresa Bellanova, dal quale si ricava la sostanziale rinuncia delle parti associative a richiedere la reintroduzione dei **costi minimi di sicurezza obbligatori**.

Strumento, questo ultimo, considerato da ASSOTIR fondamentale per contrastare la corsa al ribasso tariffario che ha prodotto insicurezza ed illegalità, attraverso una costante pratica della concorrenza sleale tra imprese italiane.

2. IL REQUISITO DI STABILIMENTO E LA NORMA LIMITATRICE DELLA SUBVEZIONE

L'attuale fase di recepimento del Regolamento Europeo 1055/2020 che modifica i regolamenti (CE) n.1071/2009, 1072/2009 e n. 1024/2012 all'evoluzione del settore del trasporto su strada riguardanti in particolar modo il soddisfacimento del **requisito di stabilimento** e dell'accesso al mercato da parte delle imprese di autotrasporto merci italiane e che dovrà essere declinato dal Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili nel contesto normativo nazionale, è una grande occasione per intervenire sul fenomeno della intermediazione parassitaria, attraverso la disciplina del requisito dello stabilimento, così come definitivo dal medesimo regolamento all'art.5, lett. g).

In buona sostanza lo Stato italiano è chiamato a declinare, in maniera coerente alla normativa europea, l'ambito operativo della subvezione.

Con riferimento al requisito di stabilimento ASSOTIR ha già presentato al MIMS una sua proposta per una nuova disciplina della subvezione, da inserire all'interno dell'art. 6 ter del Dlgs. 286/2005, e che si ricollega direttamente a quanto previsto dalla lettera g), dell'art.5 del Regolamento UE 1055/2022 secondo il quale *un'impresa (di autotrasporto) dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera e) e di conducente che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.*

Più nello specifico, ASSOTIR ritiene che, in linea con quanto previsto dallo stesso Regolamento 1055/2020, sia necessario che il MIMS si adoperi affinché:

1. Venga introdotto un criterio che, in analogia con quanto previsto all'art. 5, lettera g) del Reg. 2009/1071, preveda che i vettori iscritti all'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto terzi debbano disporre di un numero di autisti e di veicoli proporzionato al numero di trasporti effettuati. Più precisamente, la proposta prevede che un'impresa di autotrasporto debba svolgere almeno l'80% della attività con mezzi in propria disponibilità, potendo affidare in subvezione non più del 20%;
2. Sia individuato di un soggetto al quale sia affidato il controllo sul rispetto delle disposizioni di cui alla lettera a);
3. Venga introdotto un meccanismo sanzionatorio ispirato a criteri di proporzionalità e gradualità.

Con riferimento alla dimostrazione del requisito di stabilimento, lo scorso 18 novembre, ASSOTIR ha già presentato alla Viceministra ed all'Amministrazione una sua proposta, che costituisce anche una nuova disciplina della subvezione, da inserire, come tale, all'interno dell'art. 6 ter del Dlgs. 286/2005.

Tale proposta risulta dettagliatamente rappresentata dalla nota già inviata al Viceministro competente, con riserva, se ritenuto utile, di fornire il testo della medesima proposta alla Commissione.

3. SUPERAMENTO DELLE ATTUALI DEROGHE AL REG. UE 1070/2009, UNA INCISIVA NORMATIVA DELLA LOCAZIONE SENZA CONDUCENTE, RAFFORZAMENTO REQUISITO CAPACITA' FINANZIARIA

Per quanto concerne gli aspetti relativi all'accesso al mercato, ASSOTIR condivide la necessità di un allineamento della normativa italiana alla impostazione comunitaria, contenuta già nel Regolamento 1071/2009 che prevede, nei fatti, il superamento delle restrizioni attuate dalla normativa italiana.

In particolare, ASSOTIR ritiene che le nuove imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, che intendano esercitare la professione con veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore alle 1,5 tonnellate, dopo aver dimostrato i requisiti necessari per l'iscrizione all'Albo degli Autotrasportatori ed al REN, possano liberamente accedere al mercato, senza dover rispettare alcun vincolo né in termini di numero di veicoli da immatricolare, né di limiti di tonnellaggio.

Allo stesso tempo, ASSOTIR sostiene, nel caso appunto di un accesso al mercato in via diretta, la necessità di imporre il vincolo dell'appartenenza del primo veicolo, come pure dei veicoli immatricolati successivamente, alle classi ecologiche meno inquinanti e quindi una motorizzazione che rispetti almeno i **requisiti dell'Euro V**.

Per un maggior dettaglio della posizione dell'Associazione si allega il Documento inviato al MIMS in data 4 febbraio u.s. in cui è presa anche in considerazione una più incisiva normativa della **locazione senza conducente** e della dimostrazione del requisito della **capacità finanziaria (ALLEGATO 1)**.

4. TEMPI DI PAGAMENTO

Ultimo, ma non per importanza, ASSOTIR ritiene indispensabile che venga rafforzata la legge riguardante la certezza dei tempi di pagamento così come previsto dall'art.83 bis, commi 12-13, del D.L. N.112 del 25/06/2008 con una normativa che consenta la effettiva applicazione della legge tuttora vigente da diversi anni, ma rimasta inapplicata. A riguardo si allega la proposta elaborata in materia da ASSOTIR (**ALLEGATI 2 e 3**).

Roma, 4 febbraio 2022

Al Viceministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili

Sen. Teresa Bellanova

segreteria.bellanova@mit.gov.it

Al Vice Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili

Dr.ssa Maria Teresa Di Matteo

mteresa.dimatteo@mit.gov.it

Al Capo del Dipartimento per la Mobilità Sostenibile

Dr. Mauro Bonaretti

dtb.segr@mit.gov.it

Al Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto

Ing. Vito Di Santo

vito.disanto@mit.gov.it

PROT.107/2022/ASSOTIR

OGGETTO: osservazioni e proposte in merito all'applicazione in Italia del Regolamento Europeo 1055/2020 per quanto concerne l'accesso al mercato delle imprese di autotrasporto merci per conto terzi.

Gentilissimi,

con la presente, la scrivente Associazione intende avanzare osservazioni e proposte in merito ad alcune disposizioni contenute nel Regolamento Europeo 1055/2020 che modifica i regolamenti (CE) n.1071/2009, 1072/2009 e n. 1024/2012 per adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada.

Si tratta di un Regolamento che, com'è noto, impatta in particolar modo sulle modalità di soddisfacimento del requisito di stabilimento e, più in generale, sulle modalità di comprovazione dei requisiti per l'accesso al mercato da parte delle imprese di autotrasporto merci italiane.

Regolamento che, benché immediatamente applicativo, si ritiene necessari di una opportuna declinazione a cura del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, ricercando le opportune misure per il suo armonico inserimento in quel contesto normativo nazionale per come esso si è venuto definendo nel corso degli anni.

1. IL REQUISITO DI STABILIMENTO E LA NORMA LIMITATRICE DELLA SUBVEZIONE

Con riferimento alla dimostrazione del requisito di stabilimento, **lo scorso 18 novembre, ASSOTIR ha già presentato alla Viceministra ed all'Amministrazione una sua proposta, che costituisce anche una nuova disciplina della subvezione, da inserire, come tale, all'interno dell'art. 6 ter del Dlgs. 286/2005.**

Tale proposta risulta dettagliatamente rappresentata dalla nota già inviata a codesta Amministrazione e che ad ogni buon fine si allega alla presente.

2. PER IL SUPERAMENTO DI ARTIFICIOSI VINCOLI ALL'ACCESSO AL MERCATO

Per quanto concerne gli aspetti relativi all'accesso al mercato, **ASSOTIR** condivide l'impostazione comunitaria, contenuta già nel Regolamento 1071/2009 che prevede, nei fatti, il superamento delle restrizioni attuate dalla normativa italiana.

In particolare, **ASSOTIR** ritiene che le nuove imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, che intendano esercitare la professione con veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore alle 1,5 tonnellate, dopo aver dimostrato i requisiti necessari per l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori ed al REN, possano liberamente accedere al mercato, senza dover rispettare alcun vincolo né in termini di numero di veicoli da immatricolare, né di limiti di tonnellaggio.

Allo stesso tempo, **ASSOTIR** sostiene, nel caso appunto di un accesso al mercato in via diretta, la necessità di imporre il vincolo dell'appartenenza del primo veicolo come pure dei veicoli immatricolati successivamente, alle classi ecologiche meno inquinanti e quindi una motorizzazione che rispetti almeno i requisiti dell'Euro V.

La proposta del superamento dei vincoli di tonnellaggio minimi, nasce dalla consapevolezza che tale meccanismo, che rappresenta una specificità piuttosto anomala nello scenario comunitario, non è servito a limitare il numero delle imprese operanti o l'ingresso di nuove imprese in aggiunta alle esistenti, ma ha invece spinto molti aspiranti autotrasportatori a ricercare scorciatoie attraverso applicazioni discutibili ed elusive della normativa vigente.

A tal proposito **ASSOTIR** sottolinea come sarebbe vivamente auspicabile che il MIMS individuasse dei correttivi che pongano un freno a tutti quei casi di accesso al mercato di nuove imprese derivanti dall'acquisto del solo ramo d'azienda trasporti di un'impresa esercente attività di autotrasporto con zero veicoli (addirittura acquisto di ramo d'azienda di ditte individuali esercenti il solo autotrasporto) ovvero cessione di azienda di autotrasporto con zero veicoli; in tali casi, infatti, viene consentito alla imprese acquirenti immatricolare veicoli appartenenti a qualsiasi categoria ecologica mentre a chi abbia scelto la via dell'acquisto del parco veicolare di un'impresa che intenda cessare l'attività, viene, a tutt'oggi imposto il vincolo che tale parco sia costituito da veicoli almeno appartenenti alla classe Euro V.

3. UNA PIU' INCISIVA NORMATIVA PER LA LOCAZIONE SENZA CONDUCENTE COME VIA PER L'ACCESSO AL MERCATO

ASSOTIR richiama l'attenzione sulla necessità di una più incisiva regolamentazione della locazione senza conducente, che preveda un effettivo tracciamento e controllo della stessa.

Tale forma di disponibilità dei veicoli, pur non essendo fino ad ora impedita dalla normativa attuale, per accedere direttamente al mercato (assieme all'altra possibilità, invero assai meno frequente, del comodato d'uso tra imprese di autotrasporto), sconta il fatto che risulta a tutt'oggi impossibile accertare il rispetto dei vincoli minimi di durata del contratto di locazione, non essendoci alcun vincolo di annotazione e tracciamento dell'identità dell'utilizzatore unitamente a quella del proprietario, né, appunto, il vincolo di durata minima della locazione.

ASSOTIR ritiene che l'accesso al mercato con veicoli presi in locazione senza conducente possa essere uno strumento idoneo per poter accedere in via diretta al mercato, ma chiede:

- a. **che i veicoli presi in locazione abbiano motorizzazioni meno impattanti sotto il profilo ambientale e siano almeno appartenenti alla classe Euro V,**
- b. **che la locazione e la sua durata vengano correttamente tracciate e registrate nel Registro Elettronico Nazionale.**

Tale posizione appare del resto assolutamente coerente con quanto previsto dalla Direttiva 2006/1/CE che disciplina l'utilizzo dei veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada a livello internazionale che gli Stati membri – compreso quindi il nostro, dovranno recepire entro il 21/08/2023.

Dal momento che, come emerso anche a livello ministeriale, tale direttiva andrà a mutare profondamente lo strumento della locazione senza conducente a livello comunitario, prevedendo una registrazione nei REN nazionali dei mezzi presi in locazione all'estero, ASSOTIR ritiene che sia opportuno, sin da ora, prevedere una medesima registrazione e tracciamento nel REN anche per i veicoli presi in locazione impegnati in trasporti nazionali.

4. MIGLIORARE IL CONTROLLO SULLA DIMOSTRAZIONE DEL REQUISITO DELLA CAPACITA' FINANZIARIA

Da ultimo, ASSOTIR chiede di

- a) **modificare la normativa sulla dimostrazione della capacità finanziaria, imponendo a qualunque nuova impresa che entri sul mercato, la dimostrazione di tale capacità tramite la sottoscrizione di una fidejussione bancaria, fintanto che essa non possa essere asseverata dalle risultanze contabili dell'azienda;**
- b) **modificare l'onere della dimostrazione della capacità finanziaria per i veicoli presi in locazione, risolvendo un'altra stortura finora determinatasi a tale riguardo.**

È infatti noto che, fino ad ora, la dimostrazione del requisito della capacità finanziaria risulti in capo all'impresa proprietaria del veicolo e non a quella che, in forza di un contratto di locazione, concretamente lo utilizza sul mercato.

Assotir ritiene, invece, che la dimostrazione della capacità finanziaria o il suo adeguamento debbano competere al concreto utilizzatore del veicolo locato, ove la locazione sia prevista per una durata superiore ad un breve periodo e comunque ove la locazione sia utilizzata ai fini dell'accesso al mercato.

Certi che codesta Amministrazione vorrà prestare la opportuna attenzione alle osservazioni da noi qui formulate, si inviano distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE



Claudio Donati

1. All'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e, da ultimo, modificato dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015), sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a. I commi da 12 a 15 sono abrogati e sostituiti dai seguenti:
 - 12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale.**
 - 12 bis. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231.**
 - 13. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura da parte dell'impresa di autotrasporto consegua, a carico del creditore, l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro. Qualora il creditore sia un'impresa, oltre alla sanzione pecuniaria si applicano a suo carico le sanzioni accessorie dell'esclusione fino a sei mesi dalla procedura per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi e dell'esclusione per un periodo di un anno dai benefici fiscali, finanziari e previdenziali di ogni tipo previsti dalla legge.**
 - 13 bis. Le violazioni indicate al comma 12 sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.**
 - 13. ter Le entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al precedente comma 13 sono attribuite alla dotazione della specifica Sezione Autotrasporto del Fondo Nazionale di Garanzia per le piccole e medie imprese gestito dalla Banca del Mezzogiorno – MedioCredito Centrale istituita con Decreto 27 luglio 2009 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla G.U. n. 233 del 7 ottobre 2009.**
 - 14. Ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dal precedente comma 13 bis, le imprese che abbiano commissionato servizi di autotrasporto di cose e che intendano partecipare a procedure per l'affidamento pubblico della fornitura di beni e servizi, nonché concorrere ad ogni tipo di benefici fiscali, finanziari e previdenziali previsti dalla legge, hanno l'obbligo di produrre, in allegato alla domanda di partecipazione o alla richiesta di godimento del beneficio, una dichiarazione resa ai sensi dell'art .47 del D.P.R. 445/2000, attestante che la stessa impresa al momento della richiesta di partecipazione, risulta in regola con quanto previsto dal precedente comma 12.**
 - b. Entro e non oltre 30 giorni dalla pubblicazione della presente legge sono dettate, a cura dei rispettivi Ministri, specifiche disposizioni attuative del nuovo comma 14 e, entro e non oltre i 30 giorni successivi, gli Enti, le Agenzie e le Amministrazioni interessate provvedono ad adeguare le rispettive modulistiche e procedure operative.

SITUAZIONE ATTUALE

Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112
(S.O.G.U. n. 152/L alla G.U. n. 147 del 25 giugno 2008),
come modificato dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190 - Legge di Stabilità 2015

omissis

Art. 83 bis

omissis

12. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore. E' esclusa qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti.

13. In caso di mancato rispetto del termine di cui al comma 12, il creditore ha diritto alla corresponsione degli interessi moratori di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231. Ove il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, oltre agli interessi moratori, al committente debitore si applicano le sanzioni di cui al comma 14.

13-bis. Le disposizioni di cui ai commi 12 e 13 si applicano anche alle prestazioni fatturate dagli operatori della filiera, diversi dai vettori, che partecipano al servizio di trasporto di merci su strada.

14. Alla violazione delle norme di cui ai commi 13 e 13-bis consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro

15. Le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Proposta ASSOTIR di inserimento di emendamento nel D.L. Semplificazioni:

1. Con provvedimento del Ministro dell'Economia e delle Finanze assunto di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, da emanarsi entro 60 giorni dalla conversione del presente decreto, sono dettate istruzioni e direttive alla Guardia di Finanza ed all'Agenzia delle Entrate, affinché siano adeguate le istruzioni operative relative ai controlli ordinari e straordinari da effettuarsi presso le imprese, includendo tra gli elementi di cui accertarsi il rispetto anche quanto previsto dai commi 12 e 13 dell'art. 83 bis del Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 come modificato dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190 - Legge di Stabilità 2015.
2. I Ministri dell'Economia e delle Finanze e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti trasmettono alle Camere e al Comitato Centrale per l'Albo dell'autotrasporto, ogni 6 mesi, un dettagliato rapporto relativo al numero di infrazioni rilevate dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate, durante i controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese, nonché delle sanzioni irrogate, a sensi del comma 14 dell'art. 83 bis del Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 come modificato dalla Legge 23

dicembre 2014, n. 190 - Legge di Stabilità 2015 per l'eventuale mancato rispetto di quanto previsto nei commi 12 e 13 del citato Decreto

- 3. All'art. 21 della legge 06/06/1974, n. 298, dopo il punto 6-bis viene aggiunto il seguente punto:
"6-ter: alle violazioni dei commi 12 e 13 dell'art. 83 bis del Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 come modificato dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190 - Legge di Stabilità 2015 commesse da imprese iscritte all'Albo delle persone fisiche e giuridiche esercenti l'autotrasporto di cose per conto di terzi di cui alla Legge 06 giugno 1974, n. 298.**

Relazione illustrativa dell'emendamento

Con l'emendamento si intende rendere effettivo e, soprattutto, pubblicamente verificabile il disposto di cui al comma 14 dell'art. 83 bis del Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 come modificato dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190 - Legge di Stabilità 2015 che prevede il controllo di Guardia di Finanza e Agenzia delle Entrate sulle imprese circa il rispetto dei tempi di pagamento delle prestazioni per servizi di autotrasporto da esse commissionati, oggi sostanzialmente ignorato.

Al tempo stesso si prevede che dell'attività di controllo sia data periodica informativa al Comitato Centrale per l'Albo dell'autotrasporto il quale, in forza della modifica all'articolo 21 della legge 298/1974, potrà procedere ad irrogare sanzioni disciplinari a quelle imprese, iscritte nell'Albo nazionale dell'Autotrasporto, che siano state oggetto di sanzioni pecuniarie nel corso dei controlli di Guardia di Finanza ed Agenzia delle Entrate.

Tale ulteriore gravame vuole essere specificamente rivolto a quelle imprese di autotrasporto che, trasferendo l'onere della effettuazione del servizio di trasporto ad esse affidato, a propri subvettori - così come definiti dall'art. 2, comma 1, lettera e bis) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 così come, da ultimo, modificato dal decreto legislativo 16 gennaio 2013, n. 2 a sua volta modificato dalla Legge n. 190/14 (Legge di stabilità 2015) – assumono la veste di loro committenti, come previsto dall'art. 6-ter del medesimo Decreto Legislativo al fine di contrastare, anche sul piano disciplinare, comportamenti che distorcono la regolarità del mercato dell'autotrasporto ed i rapporti di corretto confronto concorrenziale, economico e organizzativo che devono intercorrere tra imprese iscritte al medesimo Albo nazionale e dotate delle medesime autorizzazioni all'esercizio della professione