



*DECRETO LEGGE 73/2025
DL INFRASTRUTTURE
(A.C. 2416)*

*CAMERA DEI DEPUTATI
Commissioni riunite
IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)
VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici)*

3 giugno 2025

Il sistema dei trasporti e della logistica è un asset essenziale per la competitività delle imprese nazionali e la qualità della vita dei cittadini.

Si tratta di un sistema complesso e integrato, la cui funzionalità è determinata dal buon funzionamento di ogni suo singolo anello.

Proprio in coerenza con tale principio, il decreto oggi in esame interviene su numerose componenti del sistema nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

Si apprezzano, al riguardo, le misure finalizzate all'accelerazione della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, così come gli interventi in favore dell'autotrasporto. L'articolo 4 del D.L. prevede lo stanziamento di 12 milioni di euro complessivi da destinare al rinnovo del parco circolante, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica.

Si tratta, ad essere precisi, di una restituzione - peraltro solo parziale - di quanto è stato inopinatamente sottratto alle misure a sostegno del settore dalla legge di bilancio di quest'anno.

Per fortuna la contingenza non ha sopraffatto la visione strutturale di lungo periodo e il percorso di evoluzione sostenibile del comparto, grazie al decreto, non subirà indesiderabili battute d'arresto.

Veicoli più nuovi sono, infatti, non soltanto veicoli più puliti, ma anche veicoli più sicuri.

A questo proposito, però, sarebbe auspicabile l'istituzione di un fondo che possa, così come positivamente avviene nel trasporto merci, sostenere il rinnovo degli autobus del noleggio con conducente (bus turistici), con l'obiettivo di accrescere la sicurezza e la sostenibilità di un comparto tanto strategico per la fruizione turistica del nostro Paese.

L'intervento (art. 5, comma 3) in materia di numero massimo di targhe prova, autorizzazioni alla circolazione in prova dei veicoli, per motivi di prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici, individua, nell'immediato, una soluzione ad un collo di bottiglia che stava diventando particolarmente pesante per la filiera logistico portuale nazionale.

Invero, la limitazione del numero di targhe prova rilasciabili al singolo titolare ha creato gravi problemi a quelle imprese che, per la natura dell'attività svolta, si trovano a dover movimentare contestualmente grandi quantità di veicoli. Penso, per esempio, ai terminal portuali.

L'auspicio, al riguardo, è che il previsto aggiornamento del DPR 474/2001 possa confermare, a regime, un assetto favorevole per tali imprese, evitando di imbrigliarne in maniera irrazionale le attività.

Quando si parla di funzionalità del sistema dei trasporti nazionale non si può prescindere dall'attività di due pilastri portanti del comparto: la rete delle motorizzazioni civili e la società RAM.

Bene, quindi, gli interventi recati dagli artt. 5 e 8 del decreto per garantirne il buon funzionamento e la resilienza.

Rispetto alle importanti attività della RAM a supporto dell'efficienza del settore, è opportuno in questa sede richiamare l'esigenza che la società proceda rapidamente all'emanazione dei bandi per l'assegnazione delle risorse del PNRR per la digitalizzazione della logistica, destinate agli operatori.

Non appare convincente, invece, il contenuto dell'art. 6 in materia di adeguamento dei canoni delle concessioni marittime. Per limitare il contenzioso e porre rimedio alla pronuncia della Giustizia Amministrativa, si è scelto di adeguare la norma primaria alla prassi contestata.

Se la disposizione non sarà corretta, i canoni marittimi continueranno ed essere esposti a una grande volatilità, con grande nocumento per gli operatori del settore e per tutta la filiera marittimo-portuale.

Certo gli interventi correttivi necessari e urgenti per il complesso ordinamento del settore non si esauriscono nei 17 articoli del decreto.

Ci si riferisce, per esempio, innanzitutto ad alcune misure di semplificazione dei contratti di arruolamento dei lavoratori marittimi, contenute originariamente nel disegno di legge S 673 a firma del Senatore Lucio Malan e apparse inizialmente in alcune bozze del decreto, ma poi escluse dall'articolato definitivo.

Ecco, tali misure, a nostro giudizio, andrebbero quanto prima recuperate, per sostenere il virtuoso processo di aggiornamento e semplificazione del comparto marittimo essenziale per la competitività logistica ed economica del Paese.