



**AGENS**

*Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi*

## **Disegno di Legge**

***“Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti”***

**(Atto Camera 2416)**

**Le osservazioni di AGENS  
Agenzia Confederale dei Trasporti e dei Servizi**

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

***Camera dei deputati***



# AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

**AGENS** rappresenta gli interessi del settore trasporti e dei servizi nel sistema di Confindustria.

Costituita nel febbraio 1992 ha integrato le Ferrovie dello Stato, divenute Società per Azioni, nel sistema nazionale delle imprese private.

Agens è il socio di riferimento in Confindustria per la piena integrazione del settore dei trasporti nel mondo industriale, instaurando un dialogo permanente e strutturato con il settore manifatturiero.

Negli anni successivi AGENS ha rafforzato la propria rappresentanza anche nel mondo dei servizi.

Lo statuto di AGENS può essere riassunto nei suoi seguenti obiettivi :

- **Rappresentare le imprese aderenti** nei rapporti con le istituzioni nazionali e territoriali, con le organizzazioni economiche e con le rappresentanze politiche e sindacali, a livello nazionale ed internazionale;
- **Promuovere la Modernizzazione del sistema dei trasporti**, individuando in esso uno dei punti chiave dello sviluppo del Paese;
- **Sollecitare**, tra suoi associati e nel Paese, **il riconoscimento del valore sociale ed economico dell'erogazione dei servizi** e della necessità di comportamenti professionali adeguati;
- **Promuovere** con le istituzioni politiche, culturali ed economiche nazionali e della UE, **iniziative comuni per i più vasti obiettivi di progresso e sviluppo**

## I NUMERI DI AGENS



26 aziende associate



Oltre 100.000 lavoratori impegnati in attività di trasporto passeggeri e merci



Valore della produzione da quasi 14 miliardi nel segmento del ferro e su gomma



Presenti in tutta Italia con il trasporto su ferro (passeggeri e merci); in 9 Regioni, nelle principali Città metropolitane e in molti tra i più importanti Comuni italiani con il TPL



Oltre 15.000 mezzi operanti nel trasporto terrestre del TPL



AGENS intende premettere che queste audizioni e il conseguente lavoro di approfondimento e di proposta in seno alle Commissioni riunite potrà contribuire in modo significativo al miglioramento del testo ampliandone gli ambiti di intervento. In questo senso AGENS unitamente ad ANAV ed ASSTRA a richiesto il Vostro autorevole interessamento (allegato 1) affinché possa essere sostenuto ed approvato dalle Commissioni un emendamento che ha il fine di garantire il corretto e completo adempimento di quanto stabilito dall'art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025 "Accise" in ordine alla destinazione del maggior gettito derivante dalle variazioni aliquote di accisa sulle benzine e sul gasolio impiegato come carburante, in via prioritaria nel quinquennio 2025-2029, al Fondo nazionale di finanziamento del TPL per la copertura degli oneri di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri relativo al periodo 2024-2026.

Come è noto, la norma richiamata consegue agli impegni assunti dal Governo, e formalizzati alla presenza del Viceministro Edoardo Rixi con il Verbale d'Intesa sottoscritto in data 20 marzo 2025, di assicurare, attraverso il riordino delle accise sui carburanti, le risorse dedicate al finanziamento stabile del costo del predetto rinnovo del CCNL per "tutte le aziende del settore, operanti nelle Regioni a Statuto ordinario e nelle Regioni e Province a Statuto speciale".

Ebbene, affinché l'impegno meritevolmente assunto dalle Istituzioni competenti, possa essere completamente onorato, senza che si creino inique differenze tra i diversi territori, risulta imprescindibile precisare con norma che le maggiori entrate destinate dal richiamato art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025 al Fondo nazionale TPL per il finanziamento del rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, debbano essere ripartite per le medesime finalità, oltre che tra le Regioni a Statuto ordinario, anche per le Regioni Sicilia e Friuli-Venezia Giulia, nonché per le gestioni governative dei servizi di TPL che, in base alle vigenti norme di finanziamento del TPL ed al pari delle altre Autonomie speciali, non partecipano al normale riparto del Fondo nazionale TPL.

A differenza, tuttavia, delle Regioni Sardegna, Valle d'Aosta e delle Province autonome di Bolzano e Trento, che grazie alla elevata compartecipazione statutaria al gettito delle accise (tra i 9 e i 10 decimi), saranno direttamente beneficiarie delle maggiori entrate



derivanti dalle variazioni da poter destinare alle aziende di TPL di rispettiva competenza per la copertura dei costi di rinnovo del CCNL, la Regione Friuli Venezia Giulia gode di una compartecipazione bassa al gettito delle accise sui carburanti, di circa 3 decimi, mentre la Regione Sicilia non beneficia di alcuna compartecipazione al predetto gettito, con la conseguenza che in tali territori le variazioni di accisa comporteranno maggiori entrate dirette nulle, o comunque molto limitate e di certo insufficienti ad assicurare alle aziende di TPL operanti nei rispettivi territori quella copertura dei costi di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri su cui il Governo si è impegnato e che, invece, il Fondo nazionale TPL assicura per le aziende operanti nelle Regioni a Statuto ordinario e l'elevata compartecipazione al gettito consente per le aziende operanti nelle altre Autonomie speciali.

In conclusione appare opportuno evidenziare che il testo emendativo accluso è stato già condiviso a livello tecnico dai competenti Uffici del MIT e ci risulta, in base alle informazioni assunte, che anche da parte del MEF non emergerebbero rilievi.

Confidiamo, quindi, in un favorevole avviso delle Commissioni per ragioni di coerenza agli impegni normativi già assunti, di equo trattamento delle aziende e dei lavoratori interessati in tutti i diversi territori e di garanzia della sostenibilità economica dei servizi e dei livelli salariali in tutte le aree del Paese.

Certi del Vostro interessamento su un tema di tale rilevanza e urgenza manifestiamo la nostra più completa disponibilità ed interesse od ogni occasione di utile approfondimento e confronto.



Si sintetizzano di seguito le osservazioni di AGENS in riferimento agli articoli del Decreto Legge.

### **Articolo 1 – Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**

AGENS esprime il proprio giudizio positivo sulle misure individuate per accelerare la realizzazione del Ponte sullo Stretto, considerato un'infrastruttura strategica.

Particolarmente significativa è l'introduzione del Collegio Consultivo Tecnico organismo utile a prevenire potenziali contenziosi.

In riferimento a tale opera strategica per il Mezzogiorno, AGENS sottolinea gli enormi investimenti in corso a cura del Gruppo FS dove sono stati già affidati e cantierizzati i primi lotti delle Linee AV Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania pertanto tali misure occorrono perché i tempi di realizzazione siano certi anche grazie a procedure di controllo rigorose che evitino ulteriori rinvii e sprechi.

AGENS ritiene fondamentale la trasparenza anche per il dovuto contrasto alle infiltrazioni criminali.

### **Articolo 2 – Disposizioni urgenti di modifiche del Codice dei Contratti Pubblici e contratti di Protezione Civile**

AGENS valuta positivamente l'intervento del decreto sul Codice dei Contratti Pubblici in tema di somma urgenza e protezione civile. Tuttavia, va sottolineato che l'uso strutturale degli strumenti derogatori è sempre sintomo della migliorabilità del sistema ordinario. Si condividono pertanto le deroghe proposte ma, soprattutto in termini di investimenti e manutenzione straordinaria delle infrastrutture, è indispensabile che si agisca per trovare alternative strutturali alle gestioni emergenziali e ai commissari. In sintesi c'è condivisione delle modifiche ma una critica all'eccesso di deroghe e invito a rafforzare l'ordinario.

Si condivide in fine l'istituzione di incentivi alle funzioni tecniche per il personale con qualifica dirigenziale e l'istituzione di una nuova e più attenta disciplina per il ruolo dei Responsabili Unici del Procedimento (RUP).

### **Articolo 3 – Disposizioni in materia delle classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica**

L'articolo introduce interessanti parametri di riferimento per gli uffici pubblici come l'indice di affollamento che va associato alla classe d'uso dell'ufficio per valutarne il rischio di interruzione dell'operatività. Sarebbe opportuno riflettere se tali parametri debbano essere utilizzati anche per gli immobili funzionali al Trasporto quali le stazioni,



i depositi/officine di ricovero e manutenzione dei mezzi, i parcheggi in struttura, la cui interruzione di operatività determinerebbe l'interruzione di pubblico servizio.

#### **Articolo 4 – Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto**

L'articolo è da apprezzare per la rinnovata attenzione verso i temi legati all'autotrasporto ed alle sue fasi industriali ed amministrative. AGENS apprezza i finanziamenti previsti per il rinnovo del parco veicolare auspicando che tale sostegno sia poi garantito anche per sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale.

In definitiva AGENS esprime una valutazione positiva ma con la richiesta di mantenere il tavolo di confronto presso il MIT per ulteriori tematiche.

#### **Articolo 5 – Disposizioni Urgenti in materia di motorizzazione civile e circolazione dei veicoli**

Ottima iniziativa per il rafforzamento della sicurezza informatica e operativa degli Uffici della Motorizzazione.

#### **Articolo 6 – Disposizioni Urgenti nel settore portuale e marittimo**

Per Memoria

#### **Articolo 7 – Disposizioni Urgenti per la funzionalità dell'Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato delle Acque**

Per Memoria

#### **Articolo 8 – Disposizioni in materia di rafforzamento della capacità amministrativa di R.A.M. S.p.A)**

AGENS apprezza la possibilità offerta ad una società "In House" del MIT di assumere personale a tempo determinato in deroga ai vincoli assunzionali esistenti. Sarebbe importante che anche in altri settori quali il TPL si potessero applicare tali deroghe così da ottenere al contempo la qualità del servizio richiesta e il contenimento della spesa pubblica.

#### **Articolo 9 – Disposizioni in materia di revisione prezzi**

AGENS pur apprezzando le nuove disposizioni che offrono garanzie sul tema della revisione dei prezzi nei contratti pubblici, ritiene che vada rivalutata la palese differenziazione tra la revisione proposta negli appalti di lavori rispetto a quella dei servizi e forniture che ne risultano significativamente penalizzati. Va ricordato infatti nei contratti di servizio di trasporto ed in particolare nei casi di Trasporto Pubblico



Locale, siamo in presenza di servizi a marginalità praticamente nulla per le imprese che svolgono il servizio.

### **Articolo 10 – Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto Intercity**

AGENS vede chiaramente con favore che l'art. 10 del DL 73/2025 preveda risorse per attività propedeutiche all'affidamento del contratto Intercity 2027–2041. La necessità di affidare a mercato il servizio “Intercity” dal 2027 deve tener conto comunque delle garanzie offerte da Trenitalia in termini di Sicurezza e qualità del servizio e di rispetto dell'applicazione del CCNL di settore.

### **Articolo 11 – Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali**

AGENS auspica che in riferimento alla disciplina delle concessioni autostradali si applichi in tutti casi (Subentro, “in house”, ecc..) la massima equità e razionalità nel sistema tariffario adottato dall'ART indipendentemente dall'Ente Concedente.

### **Articolo 12 – Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo**

Per Memoria

### **Articolo 13 – Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili**

In riferimento all'articolo 13 del DL, in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili AGENS apprezza che le nuove disposizioni si prefiggano l'obiettivo di garantire le tempistiche ed accelerare le procedure amministrative per individuare le aree per l'installazione degli impianti alimentati da Fonti di Energia Rinnovabile (FER) che prioritariamente includono, tra le altre, le infrastrutture di trasporto con le zone immediatamente circostanti e i parcheggi.

### **Articolo 14 – Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali**

Misure condivisibili da adottarsi anche per quelle infrastrutture soggette a fenomeni sistematici di natura sismica.

### **Articolo 15 – Interventi urgenti di competenza del MIT per la realizzazione e finanziamento di eventi sportivi di rilievo internazionale**

Per Memoria

**Articolo 16 – Disposizioni urgenti di spesa per garantire la continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti**

AGENS vede con grande favore gli stanziamenti previsti per la garanzia della continuità e regolarità del servizio della Ferrovia Circumetnea di Catania, auspica altresì che la stessa analisi sia adottata per altre ferrovie secondarie ed aziende di TPL che garantiscono i sistemi di trasporto su Ferro con risorse inadeguate soprattutto per la manutenzione straordinaria e gli investimenti sulle infrastrutture.

**Articolo 17 – Entrata in vigore**

Per Memoria



**AGENS**

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi



**ANAV**  
ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

 **asstra**  
IMPRESE IN MOVIMENTO

Roma, 26 maggio 2025

**Egr. On. Mauro Rotelli**  
Presidente VIII Commissione  
della Camera dei Deputati  
[rotelli\\_m@camera.it](mailto:rotelli_m@camera.it)

**Egr. On. Salvatore Deidda**  
Presidente IX Commissione  
Della Camera dei Deputati  
[deidda\\_s@camera.it](mailto:deidda_s@camera.it)

**Oggetto: AC 2416 – Conversione D.L. n. 73/2025 “Infrastrutture”: Copertura rinnovo CCNL Autoferrotranvieri per tutte le Aziende di TPL interessate**

Egregi Signori,

le Commissioni da Voi presiedute si accingono ad esaminare, in prima lettura ed in sede referente, il ddl di conversione del D.L. 73/2025 “Infrastrutture” entrato in vigore il 21 maggio scorso. Si tratta di un provvedimento di indubbia rilevanza ma che al momento non contiene misure attese ed indispensabili per il settore del trasporto pubblico locale e regionale.

Siamo certi che il lavoro di approfondimento e di proposta in seno alle Commissioni riunite potrà contribuire in modo significativo al miglioramento del testo ampliandone gli ambiti di intervento. In questo senso siamo a chiedere il Vostro autorevole interessamento affinché possa essere sostenuto ed approvato dalle Commissioni l’emendamento allegato, che ha il fine di garantire il corretto e completo adempimento di quanto stabilito dall’art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025 “Accise” in ordine alla destinazione del maggior gettito derivante dalle variazioni aliquote di accisa sulle benzine e sul gasolio impiegato come carburante, in via prioritaria nel quinquennio 2025-2029, al Fondo nazionale di finanziamento del TPL per la copertura degli oneri di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri relativo al periodo 2024-2026.

Come è noto, la norma richiamata consegue agli impegni assunti dal Governo, e formalizzati alla presenza del Viceministro Edoardo Rixi con il Verbale d’Intesa sottoscritto in data 20 marzo 2025, di assicurare, attraverso il riordino delle accise sui carburanti, le risorse dedicate al finanziamento stabile del costo del predetto rinnovo del CCNL per “tutte le aziende del settore, operanti nelle Regioni a Statuto ordinario e nelle Regioni e Province a Statuto speciale”.

Ebbene, affinché l’impegno meritevolmente assunto dalle Istituzioni competenti, possa essere completamente onorato, senza che si creino inique differenze tra i diversi territori, risulta imprescindibile precisare con norma che le maggiori entrate destinate dal richiamato art. 3, comma

6, del d.lgs. n. 43/2025 al Fondo nazionale TPL per il finanziamento del rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, debbano essere ripartite per le medesime finalità, oltre che tra le Regioni a Statuto ordinario, anche per le Regioni Sicilia e Friuli-Venezia Giulia, nonché per le gestioni governative dei servizi di TPL che, in base alle vigenti norme di finanziamento del TPL ed al pari delle altre Autonomie speciali, non partecipano al normale riparto del Fondo nazionale TPL.

A differenza, tuttavia, delle Regioni Sardegna, Valle d'Aosta e delle Province autonome di Bolzano e Trento, che grazie alla elevata compartecipazione statutaria al gettito delle accise (tra i 9 e i 10 decimi), saranno direttamente beneficiarie delle maggiori entrate derivanti dalle variazioni da poter destinare alle aziende di TPL di rispettiva competenza per la copertura dei costi di rinnovo del CCNL, la Regione Friuli Venezia Giulia gode di una compartecipazione bassa al gettito delle accise sui carburanti, di circa 3 decimi, mentre la Regione Sicilia non beneficia di alcuna compartecipazione al predetto gettito, con la conseguenza che in tali territori le variazioni di accisa comporteranno maggiori entrate dirette nulle, o comunque molto limitate e di certo insufficienti ad assicurare alle aziende di TPL operanti nei rispettivi territori quella copertura dei costi di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri su cui il Governo si è impegnato e che, invece, il Fondo nazionale TPL assicura per le aziende operanti nelle Regioni a Statuto ordinario e l'elevata compartecipazione al gettito consente per le aziende operanti nelle altre Autonomie speciali.

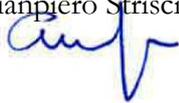
In conclusione appare opportuno evidenziare che il testo emendativo accluso è stato già condiviso a livello tecnico dai competenti Uffici del MIT e ci risulta, in base alle informazioni assunte, che anche da parte del MEF non emergerebbero rilievi.

Confidiamo, quindi, in un favorevole avviso delle Commissioni per ragioni di coerenza agli impegni normativi già assunti, di equo trattamento delle aziende e dei lavoratori interessati in tutti i diversi territori e di garanzia della sostenibilità economica dei servizi e dei livelli salariali in tutte le aree del Paese.

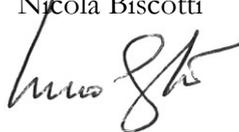
Certi del Vostro interessamento su un tema di tale rilevanza e urgenza manifestiamo la nostra più completa disponibilità ed interesse od ogni occasione di utile approfondimento e confronto.

Grati per un Vostro cortese riscontro cogliamo l'occasione per porgere i nostri più cordiali saluti.

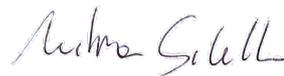
Il Presidente AGENS  
Gianpietro Strisciuglio



Il Presidente ANAV  
Nicola Biscotti



Il Presidente ASSTRA  
Andrea Gibelli



[Allegato](#)

## AC. 2416

Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73 recante *“Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti”*

Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei Deputati

### **Emendamento “Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale”**

Dopo l'articolo 10 è aggiunto il seguente articolo:

“Art. 10-bis

(Disposizioni urgenti per garantire il finanziamento  
del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale)

1. Le maggiori entrate derivanti dalle variazioni delle aliquote di accisa destinate, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale, sono ripartite per le medesime finalità, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Stato – Regioni, oltre che tra le Regioni a statuto ordinario, anche in favore delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ancora di competenza statale, della Regione Siciliana e della Regione Friuli-Venezia Giulia. Per quest'ultima, nell'ambito del riparto, si tiene conto delle risorse spettanti a titolo di compartecipazione statutaria a valere sul gettito delle accise su benzina e gasolio, ai sensi dell'articolo 49, comma 1, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1.”

### **Relazione illustrativa**

La norma emendativa è volta a precisare che le maggiori entrate derivanti dalle variazioni delle aliquote di accisa e destinate dall'art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025, in via prioritaria per il quinquennio 2025-2029, al Fondo nazionale del TPL, per il finanziamento del rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori del triennio 2024-2026, debbano essere ripartite per le medesime finalità, oltre che tra le Regioni a Statuto ordinario, anche per le Regioni Friuli-Venezia Giulia e Sicilia, nonché per le gestioni governative dei servizi di TPL che, in base alla vigente normativa, non partecipano al normale riparto del Fondo nazionale TPL.

Nello specifico, la proposta normativa integra il disposto del richiamato art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025 prevedendo che le risorse destinate al fondo nazionale del TPL per il finanziamento del rinnovo contrattuale vengano a tal fine ripartite anche per le Regioni i Friuli-Venezia Giulia e Sicilia, nonché per le gestioni governative dei servizi di TPL tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottare previa intesa con la Conferenza Stato – Regioni.

Occorre evidenziare che la Regione Friuli Venezia Giulia gode di una compartecipazione ridotta al gettito delle accise sui carburanti, di circa 3 decimi, mentre la Regione Sicilia non beneficia di alcuna compartecipazione al predetto gettito, con la conseguenza che in tali territori le variazioni di accisa comporteranno maggiori entrate dirette nulle, o comunque molto limitate ed insufficienti ad assicurare alle aziende di TPL operanti nei rispettivi territori la copertura dei costi di rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori che è invece assicurata, tramite la specifica destinazione al Fondo nazionale del TPL, per le aziende operanti nelle Regioni a Statuto ordinario. Le Regioni Sardegna, Valle d'Aosta e le Province autonome di Bolzano e Trento, grazie alla elevata compartecipazione statutaria al gettito delle accise (tra i 9 e i 10 decimi), sono invece direttamente beneficiarie delle maggiori entrate derivanti dalle variazioni delle aliquote di accisa da poter destinare alle aziende di TPL di rispettiva competenza per la copertura dei costi di rinnovo del CCNL in questione.

La proposta normativa precisa, inoltre, che le risorse da attribuire alla Regione Friuli Venezia Giulia, nell'ambito del Fondo nazionale del TPL per il finanziamento del rinnovo del CCNL, dovranno essere quantificate tenendo conto delle risorse spettanti alla medesima Regione a titolo di compartecipazione statutaria al gettito delle accise sui carburanti, ai sensi dell'articolo 49, comma 1, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1.