



**CAMERA DEI DEPUTATI
VIII COMMISSIONE AMBIENTE
IX COMMISSIONE TRASPORTI**

MEMORIA FEDERTRASPORTO

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

9 giugno 2025

Memoria Federtrasporto

AC 2416 - Decreto Infrastrutture

Federtrasporto, costituita nel 1993, è la Federazione che all'interno di Confindustria raccoglie le associazioni degli operatori e dei gestori delle infrastrutture nei settori dei trasporti e della logistica nelle modalità del ferro, della gomma e dell'aereo, rappresentando complessivamente circa 2.500 imprese, 135.000 lavoratori e 40 miliardi di fatturato.

Ill.mi Presidenti, Ill.mi Onorevoli,

nel ringraziare per l'opportunità di esprimere il punto di vista di Federtrasporto in relazione al decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73 (c.d. DL Infrastrutture) in corso di conversione, sottoponiamo alla Vostra attenzione le seguenti considerazioni.

Federtrasporto accoglie favorevolmente il Provvedimento che mira a garantire la continuità delle opere infrastrutturali strategiche, l'efficienza dei contratti pubblici, la gestione ordinata del sistema trasporti, ponendosi l'obiettivo di rispettare gli obblighi del PNRR e quelli comunitari.

Tra i principali temi affrontati si segnalano i progetti infrastrutturali come il collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, la revisione delle concessioni autostradali e dei contratti pubblici e il miglioramento della sicurezza informatica. Il decreto mira inoltre a semplificare le procedure burocratiche, a rafforzare il sistema logistico e a digitalizzare il settore dei trasporti.

Con specifico riferimento **all'art. 4 - Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto**, valutiamo positivamente l'articolato che interviene sui

tempi di attesa al carico e allo scarico, sulle tempistiche di pagamento e sugli incentivi per il rinnovo delle flotte, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del sistema logistico. Le norme disciplinano i rapporti tra i diversi soggetti della filiera responsabilizzandoli nell'ottica di una limitazione dei tempi morti, di una più efficace gestione della capacità e quindi di una maggiore efficienza complessiva del sistema.

E' affidata all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato la possibilità di intervenire in caso ravvisi, anche su segnalazione del creditore o dell'Albo degli autotrasportatori, abusi e violazioni diffuse e reiterate delle scadenze di pagamento.

Sono inoltre stanziati 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 per incentivare il rinnovo dei mezzi ad alimentazione alternativa, secondo il fondamentale principio della neutralità tecnologica. Il provvedimento recupera così parte della dotazione originariamente prevista del fondo per l'ammodernamento del parco veicolare per il biennio 2025-2026, successivamente esclusa dalla legge di bilancio 2025, che si auspica, peraltro, possa essere pienamente ripristinata.

L'art. 11 - Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali, modifica la disciplina in materia di nuove concessioni integrando la Legge 193 del 16 dicembre 2024 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023). Precisa che il subentro si configura nei casi di durata dell'affidamento inferiore rispetto al tempo di recupero dell'ammortamento o di cessazione anticipata per causa non imputabile ai concessionari; fornisce all'ART strumenti ulteriori e vincolanti in relazione alla convenzione, al piano economico-finanziario e al sistema tariffario per i nuovi affidamenti. Prevede infine una disciplina speciale per i lavori di manutenzione straordinaria da inserire nelle procedure per l'affidamento di nuove concessioni, per consentire un rapido avvio delle procedure di affidamento nelle concessioni attualmente scadute o in scadenza.

In relazione all'art. 12 - **Disposizioni urgenti in materia oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo**, si accoglie con favore il superamento dell'automatismo che di fatto imponeva all'amministrazione competente di fissare una tariffa massima praticabile dalle compagnie aeree in caso di imposizione di oneri di servizio pubblico.

La decisione, volta peraltro a scongiurare l'apertura di una procedura d'infrazione da parte della Commissione europea, prevede infatti che venga svolta una valutazione specifica, caso per caso, per far emergere l'effettiva necessità di una fissazione di una tariffa massima per fronteggiare situazioni contingenti legate alla stagionalità o a eventi di carattere straordinario che possono condurre ad un ingiustificato rialzo delle tariffe.

Per quanto concerne il **settore del trasporto pubblico locale**, attesa la disposizione contenuta nell'art. 3, comma 6, del D. Lgs. 43/2025 volta ad assicurare le risorse necessarie al finanziamento strutturale del rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri per il triennio 2024 – 2026 attraverso il riordino delle accise sul carburante, sottoponiamo all'attenzione di codeste Commissioni l'opportunità di prevedere una specifica norma per superare sperequazioni tra le diverse Regioni del Paese.

Appare infatti necessario precisare con specifica norma che le maggiori entrate destinate dal richiamato D.Lgs 43/2025 al Fondo nazionale TPL per il finanziamento del rinnovo del CCNL in argomento debbano essere ripartite, oltre che tra le Regioni a Statuto ordinario, anche per le Regioni Sicilia e Friuli-Venezia Giulia e per le gestioni governative dei servizi di TPL, che non partecipano al riparto ordinario del Fondo. Tali Regioni, infatti, godono di un regime differenziato di compartecipazione al gettito delle accise, rendendo le somme di fatto non sufficienti ad assicurare la copertura dei costi di rinnovo del CCNL delle aziende di TPL.

Tale circostanza creerebbe difformità evidenti tra i diversi territori del Paese compromettendo l'equilibrio economico delle aziende che vi operano e il pieno rispetto del D.Lgs 43/2025 per quanto concerne il CCNL citato.

Nel confermare la più ampia disponibilità di Federtrasporto a fornire ogni ulteriore contributo ritenuto utile, è gradita l'occasione per ringraziare per l'opportunità offerta e inviare i migliori saluti.