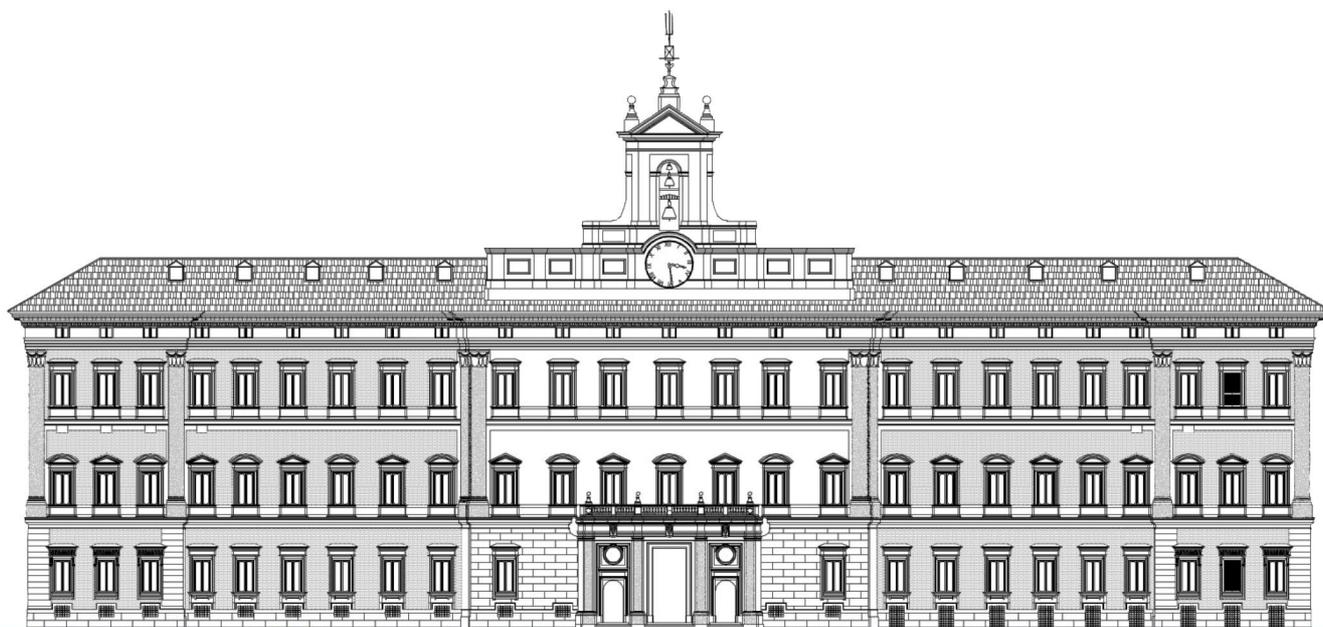




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



## Analisi degli effetti finanziari

### A.C. 2416-A

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

*(Conversione in legge del DL n. 73 del 2025)*

N. 83 – 9 luglio 2025



# Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

## Analisi degli effetti finanziari

A.C. 2416-A

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

*(Conversione in legge del DL n. 73 del 2025)*

N. 83 – 9 luglio 2025

*La verifica delle relazioni tecniche che corredano i provvedimenti all'esame della Camera e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio dello Stato.*

*La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione).*

*L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai deputati, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.*

### **SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile**

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ [bs\\_segreteria@camera.it](mailto:bs_segreteria@camera.it)

### **SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione**

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ [com\\_bilancio@camera.it](mailto:com_bilancio@camera.it)

---

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

# INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	<b>- 5 -</b>
<b>ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI</b> .....	<b>- 6 -</b>
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA <i>A-BIS</i> (EMENDAMENTO 1.44 NF).....	- 6 -
PROCEDURE ESPROPRIATIVE RELATIVE ALL'OPERA .....	- 6 -
ARTICOLO 1- <i>BIS</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 1.02 <i>ULTERIORE NF</i> ).....	- 8 -
INCREMENTO DELLA CAPACITÀ DI LIQUEFAZIONE DI GAS NATURALE E DI RIGASSIFICAZIONE SUL TERRITORIO NAZIONALE -	
8 -	
ARTICOLO 1- <i>TER</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 1.024) .....	- 10 -
MISURE PER IL FINANZIAMENTO DI OPERE INDIFFERIBILI E URGENTI .....	- 10 -
ARTICOLO 1- <i>QUATER</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 1.011 NF).....	- 13 -
CRUSCOTTO INFORMATIVO PER LA GESTIONE DEI CONTRATTI DI APPALTO NEL SETTORE DELLA LOGISTICA (CIGAL) -	
13 -	
ARTICOLO 1- <i>QUINQUIES</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 1.023).....	- 15 -
COMPLETAMENTO DELLE ATTIVITÀ DI PROGETTAZIONE DEL NUOVO PONTE DELL'OLLA, DELLA VARIANTE ALLA S.S. 16 E	
DEGLI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE E MESSA IN SICUREZZA DELLA S.S. 100 .....	- 15 -
ARTICOLO 1- <i>SEXIES</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 1.013 NF) .....	- 17 -
INTERVENTI RELATIVI AL POLO LOGISTICO DI ALESSANDRIA SMISTAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA DIRETTRICE	
FERROVIARIA MILANO-MORTARA .....	- 17 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETTERA <i>A-BIS</i> (EMENDAMENTO 2.32).....	- 19 -
CONSIDERAZIONE DEI CRITERI AMBIENTALI MINIMI .....	- 19 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETTERE <i>A-TER</i> ) E <i>F-BIS</i> ) (EMENDAMENTO 2.26 NF).....	- 20 -
ANTICIPAZIONE DEL PREZZO PER I SERVIZI DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA .....	- 20 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETTERA <i>G-BIS</i> ) (EMENDAMENTO 2.113).....	- 21 -
MEMBRI DEL COLLEGIO CONSULTIVO TECNICO.....	- 21 -
ARTICOLO 2, COMMI 1- <i>BIS</i> ), 1- <i>TER</i> ), 1- <i>QUATER</i> ) (EMENDAMENTO 2.129 NF) .....	- 22 -
FUNZIONI TECNICHE.....	- 22 -
ARTICOLO 2- <i>BIS</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 2.05).....	- 23 -
MISURE URGENTI PER L'EFFICIENTAMENTO DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO FINANZIARIO DEI LAVORI RELATIVI A	
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E INSEDIAMENTI PRIORITARI-MGO .....	- 23 -

ARTICOLO 3- <i>BIS</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 3.033 NF).....	- 25 -
DISPOSIZIONI URGENTI PER IL COMPLETAMENTO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI.....	- 25 -
ARTICOLO 3- <i>TER</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 3.012 NF) .....	- 27 -
COMPLETAMENTO DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI RELATIVI ALL’AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA -	27
-	
ARTICOLO 3- <i>QUATER</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 3.013 NF).....	- 28 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI MESSA IN SICUREZZA E DI ADEGUAMENTO DEL TRAFORO DEL GRAN SASSO .....	- 28 -
ARTICOLO 3- <i>QUINQUIES</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 3.036 NF).....	- 30 -
TAVOLO TECNICO PER LE OPERE PUBBLICHE INCOMPIUTE.....	- 30 -
ARTICOLO 3- <i>SEXIES</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 3.011 NF) .....	- 31 -
RISORSE STRAORDINARIE FONDO INFRASTRUTTURE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA COSTIERA.....	- 31 -
ARTICOLO 4, COMMI 3- <i>BIS</i> E 3- <i>TER</i> (EMENDAMENTO 4.41 NF).....	- 33 -
TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ.....	- 33 -
ARTICOLO 5, COMMA 3 (EMENDAMENTO 5.6 NF) .....	- 36 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AUTORIZZAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA .....	- 36 -
ARTICOLO 5, COMMA 3- <i>BIS</i> (EMENDAMENTO 5.14 NF) .....	- 38 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI OMOLOGAZIONE DI APPARECCHIATURE PER LA RILEVAZIONE DI INFRAZIONI AI LIMITI DI	
VELOCITÀ .....	- 38 -
ARTICOLO 5, COMMA 3- <i>TER</i> (EMENDAMENTO 5.15).....	- 39 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE DELLA QUALITÀ DELL’ARIA E LIMITAZIONI DELLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE	
STRADALE NELLE REGIONI PIEMONTE, LOMBARDIA, VENETO E EMILIA-ROMAGNA .....	- 39 -
ARTICOLO 6, COMMA 2- <i>BIS</i> (EMENDAMENTO 6.46) .....	- 40 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LAVORO PORTUALE .....	- 40 -
ARTICOLO 6, COMMI 2- <i>TER</i> E 2- <i>QUATER</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 6.023 NF).....	- 42 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI COMPARTIMENTI MARITTIMI .....	- 42 -
ARTICOLO 8- <i>BIS</i> (ARTICOLO AGGIUNTIVO 8.017).....	- 43 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PERSONALE DI ENAC SERVIZI S.R.L. ....	- 43 -
ARTICOLO 9, COMMA 1 (EMENDAMENTO 9.6 NF) .....	- 44 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI REVISIONE PREZZI .....	- 44 -

ARTICOLO 9, COMMA 1-BIS (EMENDAMENTO 9.18 NF) .....	- 45 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI REVISIONE PREZZI .....	- 45 -
ARTICOLO 10, COMMA 1-BIS (EMENDAMENTO 10.4) .....	- 46 -
MODIFICHE ALL'ARTICOLO 20, COMMA 2-TER, DEL DECRETO-LEGGE N. 25 DEL 2025, IN MATERIA DI UFFICI DEI PROVVEDITORATI REGIONALI PER LE OPERE PUBBLICHE .....	- 46 -
ARTICOLO 10-BIS (ARTICOLO AGGIUNTIVO 10.01 NF) .....	- 46 -
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE .....	- 46 -
ARTICOLO 10-TER (ARTICOLO AGGIUNTIVO 10.02 NF) .....	- 48 -
DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA SICUREZZA E ALLA REGOLARITÀ DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA .....	- 48 -
ARTICOLO 11-BIS (ARTICOLO AGGIUNTIVO 11.017 NF) .....	- 49 -
DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA SOCIETÀ ANAS S.P.A. ....	- 49 -
ARTICOLO 11-TER (ARTICOLO AGGIUNTIVO 11.016 NF) .....	- 50 -
DISPOSIZIONI URGENTI PER L'AVVIO DELLE ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ AUTOSTRADE DELLO STATO S.P.A. ....	- 50 -
ARTICOLO 13-BIS (ARTICOLO AGGIUNTIVO 13.019 NF) .....	- 52 -
DISPOSIZIONI PER LA VALORIZZAZIONE DEI LUOGHI DELLA MEMORIA E DEL PARCO NAZIONALE DELLA PACE NELLA REGIONE TOSCANA .....	- 52 -
ARTICOLO 14, COMMII 1-BIS E 1-TER (EMENDAMENTO 14.23 NF) .....	- 53 -
PROROGA DI CONTRATTI CON ESPERTI PER L'ATTUAZIONE DI INTERVENTI PNRR .....	- 53 -
ARTICOLO 15, COMMA 2-BIS (EMENDAMENTO 15.9 NF) .....	- 55 -
INCREMENTO DI STANZIAMENTI NELLO STATO DI PREVISIONE DEL MEF .....	- 55 -
ARTICOLO 16, COMMA 1-BIS (EMENDAMENTO 16.3 NF) .....	- 56 -
FINANZIAMENTO DI LAVORI SULLA LINEA FERROVIARIA FL3 ROMA TIBURTINA-VITERBO PORTA FIORENTINA .....	- 56 -
ARTICOLO 16-BIS (ARTICOLO AGGIUNTIVO 16.011 NF) .....	- 57 -
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI RIQUALIFICAZIONE E MITIGAZIONE URBANISTICA CONNESSE AL PROGETTO DELLA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA .....	- 57 -



## *Informazioni sul provvedimento*

---

<b>A.C.</b>	<b>2416-A</b>
<b>Titolo:</b>	<b>Conversione in legge, con modificazioni, 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</b>
<b>Iniziativa:</b>	governativa
<b>Iter al Senato:</b>	no
<b>Relazione tecnica (RT):</b>	presente
<b>Relatori per le Commissioni di merito:</b>	Battistoni (FI-PPE) e Milani (FDI), per la VIII Commissione; Baldelli (FDI) e Montemagni (LEGA), per la IX Commissione
<b>Commissioni competenti:</b>	VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)

---

### PREMESSA

Il disegno di legge dispone la conversione in legge, con modificazioni, 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.

Sono oggetto della presente nota le modifiche e le integrazioni apportate al testo del decreto-legge dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) nel corso dell'esame in sede referente.

Il testo iniziale del provvedimento, corredato di relazione tecnica e di prospetto riepilogativo degli effetti finanziari, è stato già esaminato dalla Commissione Bilancio della Camera che, sullo stesso, ha espresso (seduta del 2 luglio 2025) parere favorevole con una condizione riferita all'articolo 6, comma 1, successivamente recepita dalle Commissioni

riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) prima della conclusione dell'esame in sede referente.

In merito al testo iniziale del provvedimento, si rinvia alla Nota di verifica delle quantificazioni del Servizio bilancio dello Stato – Servizio Commissioni n. 344 del 25 giugno 2025.

Le proposte emendative approvate in sede referente non sono corredate di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le sole modifiche introdotte dalle Commissioni di merito che presentano profili di carattere finanziario.

## ANALISI DEGLI EFFETTI FINANZIARI

### **ARTICOLO 1, comma 1, lettera *a*)-bis (emendamento 1.44 NF)**

#### **Procedure espropriative relative all'opera**

**Le norme** inseriscono la lettera *a*)-bis all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge in esame, relativo al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In particolare, le disposizioni novellano l'articolo 3-bis del decreto-legge n. 35 del 2023, in materia di procedure espropriative relative all'opera.

In particolare, il comma 3-bis viene modificato come segue:

- la società Stretto di Messina S.p.a. ovvero il contraente generale sono autorizzati alla stipula dell'atto di cessione del bene o del diritto reale in qualità di autorità espropriante, una volta divenuta efficace la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera (anziché entro trenta giorni da detta dichiarazione, come previsto a legislazione vigente);
- la società Stretto di Messina S.p.a. o per essa il contraente generale danno comunicazione ai soggetti interessati dalle procedure espropriative che entro il termine di sessanta giorni dalla medesima comunicazione possono accedere all'atto di cessione volontaria del bene o del diritto reale;
- viene ribadito che la società Stretto di Messina S.p.a. non subentra nei rapporti passivi gravanti sui proprietari a favore di istituti finanziari né acquisisce alcun gravame sull'unità immobiliare ceduta, specificando in aggiunta che resta fermo quanto previsto dall'articolo 26, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001.

L'articolo 26, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 dispone che l'autorità espropriante può ordinare il pagamento diretto dell'indennità al proprietario, qualora questi abbia assunto ogni responsabilità in ordine a eventuali diritti dei terzi, e può disporre che sia prestata idonea garanzia entro un termine all'uopo stabilito;

Inoltre, viene modificato il comma 3-ter in base al quale ai pieni proprietari, che abbiano stipulato gli atti di cessione, è corrisposta, nel termine di trenta giorni dalla trascrizione degli stessi, un'indennità determinata tenendo conto del valore venale dell'immobile maggiorato del 15 per cento. La novella è volta a specificare il carattere volontario della cessione. Viene altresì modificato l'importo dell'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa da corrispondere per il caso di cessione di immobile adibito ad abitazione principale del proprietario o dei locatari. In particolare, nel caso in cui il proprietario o il locatario non provi la residenza nell'immobile da almeno dodici mesi, l'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa è ridotta a un valore massimo di 10.000 euro.

A legislazione vigente detto valore era fissato in 10.000 euro.

Infine, viene modificato il comma 3-quinquies, nella parte in cui disciplina, per gli immobili indicati dal piano particellare di esproprio che ospitano la sede operativa di imprese, l'erogazione di un'indennità aggiuntiva finalizzata a ristorare la perdita delle attrezzature, dei macchinari e dei materiali aziendali o la spesa per il loro recupero e trasferimento. L'autorità espropriante provvede al pagamento dell'indennità entro trenta giorni dal deposito di una perizia giurata che attesti l'entità e la congruità della spesa, anche tenuto conto dei valori residui di ammortamento. La novella precisa che la suddetta perizia è sottoscritta congiuntamente dal tecnico incaricato dal proprietario o usufruttuario e dal tecnico nominato dall'Autorità espropriante.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame novellano l'articolo 3-bis del decreto-legge n. 35 del 2023, in materia di procedure espropriative relative al collegamento stabile tra Calabria e Sicilia.

In particolare, viene ribadito che la società Stretto di Messina S.p.a. non subentra nei rapporti passivi gravanti sui proprietari a favore di istituti finanziari né acquisisce alcun gravame sull'unità immobiliare ceduta, precisando che il pagamento diretto dell'indennità al proprietario ha luogo, in base all'articolo 26, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, qualora questi abbia assunto ogni responsabilità in ordine a eventuali diritti dei terzi. Inoltre, viene altresì modificato l'importo dell'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa da corrispondere per il caso di cessione di immobile adibito ad abitazione principale del proprietario o dei locatari. In particolare, nel caso in cui il proprietario o il locatario non provi di essere residente nell'immobile da almeno dodici mesi, l'indennità aggiuntiva di ricollocazione

abitativa è ridotta a un valore massimo di 10.000 euro (anziché indicato nel valore fisso di 10.000 euro come a legislazione vigente).

Al riguardo, non si formulano osservazioni dal momento che dette modifiche non appaiono suscettibili di incrementare gli oneri relativi all'erogazione delle indennità.

#### **ARTICOLO 1-bis (articolo aggiuntivo 1.02 *Ulteriore NF*)**

#### **Incremento della capacità di liquefazione di gas naturale e di rigassificazione sul territorio nazionale**

**Le norme** autorizzano, al fine di consentire la realizzazione di interventi per l'incremento della capacità di stoccaggio di gas naturale liquido di rigassificazione sul territorio nazionale, in particolare nel settore marittimo, la spesa di 15 milioni di euro per l'anno 2027, 15 milioni di euro per l'anno 2028 e 5 milioni di euro per l'anno 2029 (comma 1).

Le risorse sono destinate prioritariamente alla realizzazione dei progetti relativi a opere strategiche e di pubblica utilità già oggetto di valutazione<sup>1</sup> che abbiano i seguenti requisiti:

- a) abbiano ottenuto il permesso alla costruzione e all'esercizio;
- b) non abbiano ricevuto un finanziamento a carico delle risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari<sup>2</sup>;
- c) prevedano l'avvio dell'intervento, pena la revoca del finanziamento, entro sei mesi dall'assegnazione del contributo;
- d) contribuiscano al superamento dei divari infrastrutturali, di servizio e occupazionali a livello nazionale, regionale o locale (comma 2).

I soggetti presentano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti apposita istanza di riammissione al finanziamento. Il Ministero valuta le istanze e, in caso di esito positivo, entro 30 giorni dalla ricezione delle medesime assegna il contributo, nel limite delle risorse autorizzate. Il medesimo Ministero provvede alla revoca delle assegnazioni nelle ipotesi di mancato avvio dell'intervento entro i termini richiesti ovvero nei casi di mancato rispetto del cronoprogramma procedurale. Le risorse relative alle revoche sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e ivi restano acquisite. Il monitoraggio degli interventi avviene ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011<sup>3</sup>.

Ai relativi oneri, pari a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028 e a 5 milioni di euro per l'anno 2029, si provvede:

---

<sup>1</sup> Ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 388 del 12 ottobre 2021.

<sup>2</sup> Ai sensi dell'articolo 1, comma 2-ter, lettera c) del decreto-legge n. 59 del 2021

<sup>3</sup> Monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti.

- a) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, mediante corrispondente riduzione del Fondo per la mobilità sostenibile<sup>4</sup>;
- b) quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame autorizzano, al fine di consentire la realizzazione di interventi per l'incremento della capacità di liquefazione di gas naturale e di rigassificazione sul territorio nazionale, in particolare nel settore marittimo, la spesa di 15 milioni di euro per l'anno 2027, 15 milioni di euro per l'anno 2028 e 5 milioni di euro per l'anno 2029. Le risorse sono destinate prioritariamente alla realizzazione dei progetti relativi a opere strategiche e di pubblica utilità, già oggetto di valutazione, in possesso di specifici requisiti.

Al riguardo, non si formulano osservazioni dal momento che l'onere è limitato allo stanziamento previsto.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 5, lettere *a)* e *b)*, dell'articolo 1-*bis* prevede agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo medesimo, pari a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028 e a 5 milioni di euro per l'anno 2029, tramite le seguenti modalità:

- quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, ai sensi di quanto disposto dalla lettera *a)*, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 392, della legge n. 234 del 2021;
- quanto a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029, ai sensi di quanto disposto dalla lettera *b)*, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

---

<sup>4</sup> Di cui all'articolo 1, comma 392, della legge n. 234 del 2021.

Con riferimento alla prima modalità di copertura finanziaria, si fa presente che oggetto di riduzione è il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile, iscritto sul capitolo 7311 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione originaria di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, 200 milioni di euro per l'anno 2029, 300 milioni di euro per l'anno 2030 e 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034.

Al riguardo, nel prendere atto della congruità della dotazione del predetto Fondo per gli anni 2027 e 2028 rispetto agli oneri oggetto di copertura, appare in ogni caso necessario che il Governo, da un lato, confermi l'effettiva sussistenza delle risorse utilizzate per ciascuna delle annualità interessate e, dall'altro, fornisca una rassicurazione in ordine al fatto che il medesimo utilizzo non sia comunque suscettibile di pregiudicare la realizzazione di altri interventi eventualmente già programmati a legislazione vigente a valere sul Fondo in parola.

Con riferimento, invece, alla seconda modalità di copertura finanziaria, nel rilevare preliminarmente che gli interventi oggetto di copertura appaiono qualificabili come spese in conto capitale, non si formulano osservazioni, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le ulteriori riduzioni operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 1-ter (articolo aggiuntivo 1.024)**

##### **Misure per il finanziamento di opere indifferibili e urgenti**

Le norme autorizzano ANAS S.p.A. a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione dei seguenti interventi:

- SS700 Caserta;
- raddoppio della Galleria della Guinza;
- variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana;
- interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della S.S. 78 Amandola-Mozzano;
- SS 7-ter, tratto Manduria-Grottaglie.

All'attuazione delle disposizioni si provvede, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, a valere sulle risorse già destinate allo sviluppo di studi e progettazioni nell'ambito del contratto di programma 2021-2025 (comma 1).

Viene altresì novellato l'articolo 58, comma 1, della legge n. 221 del 2015, relativo al Fondo di garanzia per le opere idriche.

L'articolo 58, comma 1, della legge n. 221 del 2015 prevede l'istituzione presso la Cassa conguaglio per il settore elettrico, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di un Fondo di garanzia per gli interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture idriche, ivi comprese le reti di fognatura e depurazione, in tutto il territorio nazionale, e a garantire un'adeguata tutela della risorsa idrica e dell'ambiente secondo le prescrizioni dell'Unione europea e contenendo gli oneri gravanti sulle tariffe. Il Fondo è alimentato tramite una specifica componente della tariffa del servizio idrico integrato, da indicare separatamente in bolletta, volta anche alla copertura dei costi di gestione del Fondo medesimo, determinata dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico nel rispetto della normativa vigente. Gli interventi del Fondo sono assistiti dalla garanzia dello Stato, quale garanzia di ultima istanza. La garanzia dello Stato è inserita nell'elenco allegato allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Una quota del Fondo, fino a un massimo di 144 milioni di euro per l'anno 2025, può essere destinata a un piano stralcio, relativo al potenziamento delle infrastrutture idriche, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Un'ulteriore quota, pari a 33 milioni di euro per l'anno 2025 e a 11 milioni di euro per l'anno 2026, è destinata, quanto a 23 milioni di euro per l'anno 2025, al rifinanziamento degli interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798, in favore del comune di Venezia, al fine di concorrere al potenziamento delle infrastrutture idriche comunali e, quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2025 e a 11 milioni di euro per l'anno 2026, alla realizzazione degli impianti di dissalazione, anche mobili, nei comuni di Porto Empedocle, Trapani, Gela<sup>5</sup>. Una quota delle risorse di cui al quinto periodo è versata all'entrata del bilancio dello Stato e resta acquisita all'erario, nella misura di 35 milioni di euro per l'anno 2025 e di 15 milioni di euro per l'anno 2026. A tal fine è corrispondentemente autorizzata la spesa per la realizzazione del progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera.

In particolare, si prevede che un'ulteriore quota delle risorse di cui al quinto periodo (risorse destinate a un piano stralcio, relativo al potenziamento delle infrastrutture idriche fino a un massimo di 144 milioni di euro) sia versata all'entrata del bilancio dello Stato e resti acquisita all'erario, nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026. A tal fine, è corrispondentemente autorizzata la spesa per il completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda, a servizio del sistema idrico integrato, in modo da garantire un'adeguata tutela della risorsa idrica e dell'ambiente della sponda orientale del Lago di Garda.

---

<sup>5</sup> Tali finalizzazioni (Venezia e comuni siciliani) sono state introdotte dall'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2025, attualmente all'esame del Senato.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame autorizzano ANAS S.p.A. a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione dei specifici interventi relativi alle infrastrutture per la viabilità stradale.

In particolare, si tratta dei seguenti interventi:

- SS700 Caserta;
- raddoppio della Galleria della Guinza;
- variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana;
- interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della S.S. 78 Amandola-Mozzano;
- SS 7-ter, tratto Manduria-Grottaglie.

All'attuazione delle disposizioni si provvede, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, a valere sulle risorse già destinate allo sviluppo di studi e progettazioni nell'ambito del contratto di programma 2021-2025. Al riguardo, appare necessario che il Governo assicuri che l'utilizzo delle suddette risorse sia compatibile con lo svolgimento di interventi già programmato a valere sulle medesime.

Viene altresì novellato l'articolo 58, comma 1, della legge n. 221 del 2015, relativo al Fondo di garanzia per le opere idriche, prevedendo che un'ulteriore quota delle risorse (ossia quelle destinate a un piano stralcio, relativo al potenziamento delle infrastrutture idriche, fino a un massimo di 144 milioni di euro) sia versata all'entrata del bilancio dello Stato e resti acquisita all'erario, nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026. A tal fine, è corrispondentemente autorizzata la spesa per il completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda, a servizio del sistema idrico integrato.

Al riguardo, si osserva che, tenuto conto degli utilizzi già previsti a legislazione vigente a valere sul citato piano di stralcio, le relative risorse, pari a 144 milioni di euro, dovrebbero risultare completamente assorbite per effetto del presente intervento. In merito a tale profilo appare

pertanto necessario un chiarimento da parte del Governo, posto che il predetto piano di stralcio, che appare ormai privo di risorse, dovrebbe essere approvato con DPCM.

#### **ARTICOLO 1-*quater* (articolo aggiuntivo 1.011 NF)**

#### **Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica (CIGAL)**

**Le norme** istituiscono il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati nel settore della logistica (CIGAL) al fine di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità alla normativa lavoristica, contributiva, fiscale, erariale e all'Imposta sul valore aggiunto relativamente ai soggetti appaltatori e, tra l'altro, per programmare e valutare anche ai fini del coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale, le attività di vigilanza, attraverso l'utilizzo integrato delle informazioni disponibili nei sistemi informativi, anche tramite l'integrazione di specifici archivi e la creazione di banche dati unificate. Gli organi di vigilanza sono tenuti ad alimentare un'apposita sezione del Cruscotto informativo dedicata alle sanzioni irrogate nell'ambito della vigilanza sull'applicazione della legislazione lavoristica, contributiva e fiscale con particolare riferimento alla genuinità degli appalti (comma 1).

Il Cruscotto informativo in parola è istituito presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Le amministrazioni<sup>6</sup> alimentano il CIGAL mettendo a disposizione i dati, già presenti nei loro *data base*, necessari al suo funzionamento (comma 2).

Unioncamere garantisce le funzioni occorrenti allo sviluppo e alla gestione tecnica ed informatica del CIGAL<sup>7</sup> e, a tale fine, è titolare del trattamento dei dati secondo quanto previsto dal codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo n. 196 del 2003 (comma 3).

Con decreto interministeriale<sup>8</sup> sono definiti i criteri e le regole tecniche per la realizzazione ed il funzionamento del CIGAL e le regole per il trattamento dei dati. Con il medesimo

---

<sup>6</sup> Le amministrazioni che alimentano il CIGAL sono specificate nella disposizione nelle seguenti: Il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, dal Ministero dell'interno, dal Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei ministri competente per la trasformazione digitale, dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano, dall'INAIL, dall'INPS, dall'Agenzia per le Entrate, dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, dall'Unione italiana delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e da Sviluppo Lavoro Italia S.p.a.

<sup>7</sup> Nel rispetto di quanto previsto al comma successivo nonché di quanto disciplinato dal regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, e dal decreto legislativo n. 101 del 2018.

<sup>8</sup> Decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero dell'interno, da adottare, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

decreto viene altresì individuato un Tavolo tecnico per lo sviluppo, il coordinamento e l'aggiornamento del Cruscotto in parola. Ai componenti del tavolo non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati (comma 4).

Le organizzazioni datoriali e sindacali confederali comparativamente più rappresentative al livello nazionale con riferimento al settore della logistica possono partecipare al monitoraggio del CIGAL attraverso la periodica consultazione nell'ambito del suddetto Tavolo tecnico in ordine ai flussi informativi riguardanti, tra l'altro, il quadro produttivo ed occupazionale nel settore della logistica e il monitoraggio sull'andamento del CIGAL (comma 5).

La diffusione delle informazioni specifiche elaborate a seguito dei dati raccolti e incrociati dalla piattaforma è finalizzata al raggiungimento di obiettivi di conoscenza utili per le attività dei soggetti destinatari e degli enti utilizzatori. Tali informazioni sono rese disponibili ai diversi destinatari nonché rese pubbliche, ai fini statistici, nel rispetto della normativa di cui al decreto legislativo n. 196 del 2003, senza alcuna condivisione dei dati raccolti e incrociati dalla piattaforma sulla base dei quali vengono elaborate le informazioni (comma 6).

Le Amministrazioni interessate provvedono all'attuazione del presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (comma 7).

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame istituiscono, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati nel settore della logistica (CIGAL); le amministrazioni interessate alimentano il CIGAL mettendo a disposizione i dati, già presenti nei loro data base, necessari al suo funzionamento. Unioncamere garantisce le funzioni occorrenti allo sviluppo e alla gestione tecnica ed informatica del CIGAL. Viene, inoltre stabilito che con decreto interministeriale siano definiti i criteri e le regole tecniche per la realizzazione ed il funzionamento del CIGAL, nonché sia individuato un Tavolo tecnico per lo sviluppo, il coordinamento e l'aggiornamento del Cruscotto in parola. Ai componenti del predetto Tavolo non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

Al riguardo, appare necessario che il Governo, stante la mancanza di una relazione tecnica, fornisca indicazioni in merito alle risorse finanziarie disponibili che potranno essere utilizzate per assicurare che l'istituzione e la gestione del CIGAL possano aver luogo senza nuovi o

maggiori oneri per la finanza pubblica, conformemente alla clausola di invarianza finanziaria che correda la disposizione in esame. Tale chiarimento appare necessario anche in relazione allo svolgimento delle specifiche funzioni occorrenti allo sviluppo e alla gestione tecnica del CIGAL, posto che Unioncamere, a cui esse faranno capo, rientra nel perimetro delle amministrazioni pubbliche.

Per quanto riguarda l'istituzione del Tavolo tecnico per lo sviluppo, il coordinamento e l'aggiornamento del cruscotto CIGAL, appare comunque opportuno, sebbene la norma preveda che ai suoi componenti non spettino compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati, che sia chiarito se al suo funzionamento provvederà il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 1-*quinquies* (articolo aggiuntivo 1.023)**

### **Completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della Variante alla S.S. 16 e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100**

Le norme individuano, nell'ambito del piano di razionalizzazione di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 89 del 2024<sup>9</sup>, uno o più Commissari straordinari con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto- legge n. 32 del 2019<sup>10</sup>, per le attività connesse al completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, quale opera di rilevanza strategica per lo sviluppo delle infrastrutture viarie a servizio della

---

<sup>9</sup> L'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 89 del 2024 stabilisce che con DPCM è adottato un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari.

<sup>10</sup> L'articolo 4, comma 2, del decreto-legge n. 32 del 2019 prevede i Commissari straordinari, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedano all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche. L'approvazione dei progetti sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale e alla tutela di beni culturali e paesaggistici.

Il successivo comma 3 prevede che per l'esecuzione degli interventi i Commissari straordinari possano essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici. Per l'esercizio delle suddette funzioni, il Commissario provvede anche a mezzo di ordinanze. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari, con proprio decreto, provvedono alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento.

provincia di Cuneo e della Valle Stura e per il traffico commerciale transfrontaliero, nonché della Variante alla S.S. 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100. Ai Commissari non spettano compensi, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spesa o altri emolumenti comunque denominati. Per lo svolgimento dei compiti assegnati, i Commissari possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.A. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Inoltre, viene modificato l'articolo 3 del decreto-legge n. 89 del 2024, come segue:

- a) modificano il comma 1, prorogando al 31 ottobre 2025 il termine di emanazione del DPCM con cui è adottato il piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari;
- b) modificano il comma 3, rimuovendo il termine temporale entro cui possono essere adottate le modifiche al suddetto DPCM.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame individuano uno o più Commissari straordinari per le attività connesse al completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, nonché della Variante alla S.S. 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100. Ai Commissari non spettano compensi, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spesa o altri emolumenti comunque denominati. Per lo svolgimento dei compiti assegnati, i Commissari possono avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.A. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, tenuto conto che ai Commissari non spettano compensi comunque denominati e che l'avvalimento dell'ANAS avviene a invarianza di oneri, non vi sono osservazioni da formulare.

Non vi sono altresì osservazioni da formulare in merito alle novelle apportate all'articolo 3 del decreto-legge n. 89 del 2024, relativo all'adozione del piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari, atteso il carattere ordinamentale delle stesse.

## **ARTICOLO 1-sexies (articolo aggiuntivo 1.013 NF)**

### **Interventi relativi al Polo logistico di Alessandria smistamento e potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara**

**La norma** prevede la nomina di un Commissario straordinario (che resta in carica fino al 31 dicembre 2027) per la realizzazione del Polo logistico di Alessandria Smistamento, garantire il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara, nella tratta Albairate-Mortara, e far fronte alla prevista chiusura al traffico ferroviario e stradale del ponte “S. Michele”, ubicato tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda. Il Commissario straordinario, se dipendente pubblico, è collocato fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione, per tutta la durata dell'incarico e all'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario. Al Commissario straordinario è attribuito un compenso determinato ai sensi del comma 3 dell'articolo 15 del decreto-legge n. 98 del 2011 che, con riguardo alle spettanze dei commissari e sub commissari per gli enti dissetati, prevede un trattamento massimo annuo di euro 100.000 (massimo 50.000 euro per la parte fissa e massimo 50.000 euro per la parte variabile) (comma 1). Il Commissario straordinario e si avvale di una struttura di supporto tecnico-amministrativo composta da un contingente massimo di 7 unità di personale non dirigenziale dell'Area funzionari che viene individuato tra dipendenti di amministrazioni pubbliche centrali e territoriali o di società controllate dallo Stato o da altri enti pubblici, collocati in posizione di comando, distacco, fuori ruolo o altra analoga posizione prevista dai rispettivi ordinamenti, i quali conservano lo stato giuridico e il trattamento economico fondamentale dell'amministrazione o dell'ente di appartenenza il cui onere, ai sensi dell'articolo 70, comma 12, del decreto legislativo n. 165 del 2001, è rimborsato all'amministrazione di appartenenza. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario. Al personale non dirigenziale della struttura di supporto è riconosciuto il trattamento economico accessorio, ivi compresa l'indennità di amministrazione, del personale non dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e può essere riconosciuta la corresponsione di compensi per lavoro straordinario nel limite massimo di trenta ore mensili effettivamente svolte, oltre a quelle già previste dai rispettivi ordinamenti. Possono essere, altresì, nominati fino a 5 esperti o consulenti, anche estranei alla pubblica amministrazione, il cui compenso è definito con provvedimento del Commissario straordinario, a valere sulle risorse di cui al comma 4, nel limite massimo annuo pari a euro 50.000, al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico dell'amministrazione per singolo incarico (comma 2). Il Commissario straordinario può

nominare fino a 2 sub-commissari che, se dipendenti pubblici, sono collocati fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione, in ogni caso per tutta la durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario. Il compenso dei sub-commissari è determinato, nei medesimi termini di quello del Commissario straordinario (Cfr. *supra*). Per gli oneri relativi al compenso del Commissario straordinario e dei sub-commissari, nonché al funzionamento della struttura di supporto e all'eventuale compenso di esperti e consulenti è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, su cui confluiscono le risorse di cui al presente comma e le ulteriori risorse destinate agli interventi di cui al comma 1. A tal fine, è autorizzata la spesa di euro 464.596 per il 2025 e di euro 1.074.209 per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027 cui si provvede nei termini indicati dalla disposizione (comma 4).

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma prevede la nomina di un Commissario straordinario (che resta in carica fino al 31 dicembre 2027) per la realizzazione di specifici interventi di infrastrutturazione ferroviaria in Piemonte e Lombardia, con la creazione di un'apposita contabilità speciale allo stesso intestata. Il Commissario, se dipendente pubblico, è collocato fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione, per tutta la durata dell'incarico e riceve un compenso determinato<sup>11</sup> nel limite massimo annuo di euro 100.000 (nei limiti massimi di 50.000 euro per la parte fissa e di 50.000 euro per la parte variabile). Il Commissario straordinario si avvale di una struttura di supporto composta da un massimo di 7 unità di personale non dirigente (Area funzionari) proveniente da altre amministrazioni o soggetti pubblici, di cui conservano lo stato giuridico e il trattamento economico fondamentale che viene rimborsato<sup>12</sup> dal Commissario straordinario all'ente di appartenenza. A tale personale è riconosciuto il trattamento economico accessorio del personale non dirigente del Ministero delle infrastrutture e allo stesso può essere riconosciuta la corresponsione di compensi per lavoro straordinario nel limite massimo di trenta ore mensili, oltre a quelle già previste dai rispettivi ordinamenti. Possono essere, altresì, nominati fino a 5 esperti o consulenti, anche estranei alla pubblica amministrazione, il cui compenso lordo

---

<sup>11</sup> Ai sensi del comma 3 dell'articolo 15 del decreto-legge n. 98 del 2011.

<sup>12</sup> Ai sensi dell'articolo 70, comma 12, del decreto legislativo n. 165 del 2001.

complessivo è definito nel limite massimo annuo pro-capite di euro 50.000. Possono essere nominati, inoltre, fino a 2 sub-commissari, anche tra dipendenti pubblici, in servizio presso altre amministrazioni con compenso determinato nei medesimi termini di quello del Commissario straordinario. Per far fronte agli oneri relativi al compenso del Commissario straordinario e dei sub-commissari, al funzionamento della struttura di supporto e all'eventuale compenso di esperti e consulenti è autorizzata la spesa di euro 464.596 per il 2025 e di euro 1.074.209 per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027 cui si provvede nei termini indicati dalla disposizione (commi da 1 a 4). Al riguardo, considerato che la norma non è corredata di relazione tecnica, si rileva l'opportunità che vengano forniti i dati e i parametri sottostanti la quantificazione degli importi della spesa autorizzata.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 4 dell'articolo 1-*sexies* prevede agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo medesimo, pari a 464.596 euro per l'anno 2025 e a 1.074.209 euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le riduzioni del medesimo accantonamento disposte dal testo iniziale del presente decreto-legge e dalle ulteriori modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 2, comma 1, lettera *a-bis* (emendamento 2.32)**

##### **Considerazione dei criteri ambientali minimi**

**La norma** modifica l'articolo 57, comma 2, quarto periodo, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici) che dispone che, nel caso di contratti relativi alle categorie di appalto riferite agli interventi di ristrutturazione, inclusi quelli comportanti demolizione e ricostruzione, i criteri ambientali minimi<sup>13</sup> siano tenuti in considerazione, per

---

<sup>13</sup> I criteri ambientali minimi (CAM) sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto pubblico, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

quanto possibile, in funzione della tipologia di intervento e della localizzazione delle opere da realizzare, sulla base di adeguati criteri definiti dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La novella prevede che la considerazione dei criteri ambientali minimi avvenga sulla base di quanto stabilito nei pertinenti criteri ambientali minimi relativi agli interventi edilizi, anziché sulla base di adeguati criteri definiti dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma in esame, introdotta nel corso dell'esame in sede referente, modifica l'articolo 57, comma 2, quarto periodo del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), relativo alla considerazione dei criteri ambientali minimi nel caso di contratti relativi a talune categorie di appalto, prevedendo che tale considerazione avvenga sulla base di quanto stabilito nei pertinenti criteri ambientali minimi relativi agli interventi edilizi, anziché sulla base di adeguati criteri definiti dal Ministero dell'ambiente come disposto nella precedente formulazione della disposizione. Al riguardo non si formulano osservazioni, stante il carattere ordinamentale della norma.

**ARTICOLO 2, comma 1, lettere *a-ter*) e *f-bis*) (emendamento 2.26 NF)  
**Anticipazione del prezzo per i servizi di ingegneria e architettura****

**La norma** modifica l'articolo 125, comma 1, sesto periodo, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), che nel testo vigente esclude dall'applicazione di talune disposizioni di cui al medesimo comma, in materia di anticipazione del prezzo nei contratti di appalto pubblico, i contratti di forniture e servizi indicati all'allegato II.14. La novella integra tale disposizione prevedendo che sia fatto salvo quanto previsto dall'articolo 33, comma 1-*bis*, del medesimo allegato per i servizi di ingegneria e architettura. Al contempo, integra il citato articolo 33 (Esclusione dall'anticipazione del prezzo) dell'allegato con il nuovo comma 1-*bis*, che esclude dai contratti e servizi per i quali non si applica l'anticipazione del prezzo, di cui al comma 1 del medesimo articolo 33, i servizi di ingegneria e architettura, per i quali nei documenti di gara può essere prevista una anticipazione del prezzo fino al 10 per cento, nei limiti delle disponibilità del quadro economico.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma in esame apporta talune modifiche al decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici),

escludendo dai contratti e servizi per i quali non si applica l'anticipazione del prezzo i servizi di ingegneria e architettura, in riferimento ai quali, nei documenti di gara, può essere prevista una anticipazione del prezzo fino al 10 per cento, nei limiti delle disponibilità del quadro economico. Al riguardo non si formulano osservazioni, atteso che l'anticipazione del prezzo in relazione ai citati servizi è facoltativa e da esercitarsi comunque entro i limiti delle disponibilità del quadro economico.

## **ARTICOLO 2, comma 1, lettera g-bis) (emendamento 2.113)**

### **Membri del collegio consultivo tecnico**

**Le norme** intervengono sull'allegato V.2 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), apportando modifiche all'articolo 2, che disciplina requisiti e incompatibilità dei membri del collegio consultivo tecnico, e all'articolo 6, che disciplina l'Osservatorio permanente per assicurare il monitoraggio dell'attività dei collegi consultivi tecnici, istituito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il collegio consultivo tecnico, disciplinato dall'articolo 215 del codice dei contratti pubblici, è uno strumento volto a prevenire le controversie o consentire la rapida risoluzione delle stesse o delle dispute tecniche di ogni natura che possono insorgere nell'esecuzione dei contratti pubblici. È formato secondo le modalità di cui all'allegato V.2 e ciascuna parte può chiederne la costituzione in modo da garantire l'indipendenza di giudizio e valutazione.

In particolare, per quanto riguarda l'articolo 2, la novella reca le seguenti modifiche al comma 1, recante disposizioni sui requisiti dei membri del collegio consultivo tecnico:

- specifica che esperienza e qualificazione dei membri sono comprovate dal possesso di uno o più dei requisiti elencati nel suddetto articolo, laddove in precedenza si faceva riferimento al possesso di uno dei requisiti elencati;
- prevede che tra i requisiti vi sia quello di essere dirigente o funzionario di amministrazioni pubbliche, come definite dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001<sup>14</sup>, laddove in precedenza si faceva riferimento al fatto di essere dirigente o funzionario ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del medesimo decreto;
- inserisce un ulteriore requisito consistente nel dottorato di ricerca nelle materie di cui al primo periodo dell'alinea del comma in esame (appalti; concessioni; investimenti pubblici, anche in relazione allo specifico oggetto del contratto).

---

<sup>14</sup> Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche.

La novella modifica altresì il comma 2, nel quale si prevede che il possesso del requisito di esperienza e qualificazione professionale debba essere comprovato con riferimento ad un periodo minimo di cinque anni per la nomina come membro del Collegio e ad un periodo minimo di dieci anni per la nomina come presidente. In particolare, si introduce la previsione secondo cui, ai fini del computo del periodo minimo si considera il tempo necessario per l'acquisizione dei requisiti di esperienza o qualificazione di cui al comma 1, anche cumulativamente considerati.

Per quanto riguarda l'articolo 6, viene abrogato il comma 4, nel quale si prevede che l'Osservatorio del collegio consultivo tecnico curi la tenuta dell'elenco dei soggetti appartenenti o appartenuti alle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001, in possesso dei requisiti richiesti per lo svolgimento dell'attività di presidente del collegio consultivo tecnico di cui al succitato articolo 2, comma 2.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che le norme in esame intervengono sull'allegato V.2 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), apportando modifiche all'articolo 2, relativamente ai requisiti che i membri del collegio consultivo tecnico (CCT) devono possedere, e all'articolo 6 con la soppressione del comma 4, che attribuisce all'Osservatorio permanente per assicurare il monitoraggio dell'attività dei CCT il compito di curare la tenuta dell'elenco dei soggetti idonei a svolgere il ruolo di presidente del collegio.

Al riguardo non si formulano osservazioni, stante il carattere ordinamentale delle modifiche introdotte dalle norme in esame.

#### **ARTICOLO 2, commi 1-bis), 1-ter), 1-quater) (emendamento 2.129 NF)**

##### **Funzioni tecniche**

**Le norme** intervengono sulla disciplina in materia di funzioni tecniche di cui all'articolo 45 e all'allegato I.10 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), come modificati dagli articoli 16 e 81 del decreto legislativo n. 209 del 2024 (correttivo del codice dei contratti pubblici) e dal provvedimento in esame.

In particolare, le norme prevedono che le suddette disposizioni del codice dei contratti pubblici si applichino alle funzioni tecniche svolte a decorrere dal 31 dicembre 2024, riferite a procedure affidate ai sensi del predetto codice, anche nei procedimenti in corso alla

medesima data e dunque avviati prima dell'entrata in vigore della disposizione<sup>15</sup> (comma 1-*bis*).

Si prevede, altresì, che le modalità per la ripartizione delle risorse e i criteri per la corresponsione degli incentivi per lo svolgimento delle funzioni tecniche al personale dirigenziale per le attività svolte a decorrere dal 31 dicembre 2024 siano stabiliti dalle stazioni appaltanti e dagli enti concedenti, in base ai rispettivi ordinamenti (comma 1-*ter*).

Le norme prevedono, infine, che gli oneri per la corresponsione degli incentivi per lo svolgimento delle funzioni tecniche di cui al comma 1-*bis* siano posti a valere sulle risorse già accantonate nei quadri economici relativi alle singole procedure di affidamento (comma 1-*quater*).

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che le norme in esame, introdotte nel corso dell'esame in sede referente, dispongono in ordine all'efficacia temporale della disciplina in materia di funzioni tecniche stabilita dall'articolo 45 e dall'allegato I.10 del codice dei contratti pubblici.

In proposito non si hanno osservazioni da formulare, giacché si prevede, tra l'altro, che gli incentivi per lo svolgimento delle predette funzioni da parte del personale dirigenziale a decorrere dal 31 dicembre 2024 siano corrisposti a valere sulle risorse già accantonate nei quadri economici relativi alle singole procedure di affidamento.

#### **ARTICOLO 2-*bis* (articolo aggiuntivo 2.05)**

#### **Misure urgenti per l'efficientamento del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti prioritari-MGO**

**Normativa vigente.** L'articolo 36, comma 5, del decreto-legge n. 90 del 2014 prevede che le risorse derivanti dall'attuazione dell'articolo 176, comma 3, lettera *e*), ultimo periodo, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, a decorrere dall'anno 2014 sono versate dai soggetti aggiudicatari, annualmente e fino alla messa in esercizio degli interventi, nella quota dello 0,0006 per cento dell'importo degli interventi stessi, all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, nel limite massimo di 617.000 euro annui complessivi, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per sostenere gli oneri di gestione del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi.

---

<sup>15</sup> L'articolo 97, comma 1, del decreto correttivo del codice contratti pubblici stabilisce che le norme da esso previste entrino in vigore il 31 dicembre 2024, giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

**La norma** per le medesime finalità di gestione del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi, di cui all'articolo 36, comma 5, del decreto-legge n. 90 del 2014, autorizza la spesa di 1.170.000 euro per l'anno 2025, comprensiva delle spese per la conduzione e per i necessari interventi di manutenzione evolutiva, e di 480.000 euro annui a decorrere dall'anno 2026, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame, per la finalità di gestione del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi, autorizza la spesa di 1.170.000 euro per l'anno 2025, comprensiva delle spese per la conduzione e per i necessari interventi di manutenzione evolutiva, e di 480.000 euro annui a decorrere dall'anno 2026 e provvede alla relativa copertura finanziaria.

Al riguardo, pur rilevando che l'onere è limitato all'entità dello stanziamento previsto, stante la mancanza della relazione tecnica, appare necessario che il Governo fornisca i dati sottostanti alla quantificazione dell'onere, anche al fine di valutare la congruità dello stanziamento medesimo.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 2-*bis* provvede agli oneri derivanti dalla novella ivi recata, pari a 1.170.000 euro per l'anno 2025 e a 480.000 euro annui a decorrere dall'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo non si formulano osservazioni, giacché il citato accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le riduzioni del medesimo accantonamento disposte dal testo iniziale del presente decreto-legge e dalle ulteriori modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

## **ARTICOLO 3-bis (articolo aggiuntivo 3.033 NF)**

### **Disposizioni urgenti per il completamento degli interventi infrastrutturali**

**Normativa vigente.** L'articolo 19 del decreto-legge n. 104 del 2023 prevede, tra l'altro, che nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia istituito il Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni, con una dotazione di 18 milioni di euro per l'anno 2023, 21,5 milioni di euro per l'anno 2024 e 12 milioni di euro per l'anno 2025. Le risorse del fondo sono destinate ai comuni individuati secondo specifici criteri definiti con decreto del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (commi 1 e 2).

Per avere accesso al citato finanziamento, la norma, per l'anno 2023, prevede specifici termini per: effettuare l'istanza di accesso al fondo; l'individuazione degli interventi ammessi al finanziamento; la stipula del contratto dei lavori per la realizzazione dell'intervento; la conclusione dei lavori stessi (commi da 3 a 5).

I summenzionati termini, per le annualità 2024 e 2025, sono definiti con provvedimento del Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il 15 gennaio di ciascun anno (comma 7).

**La norma** reca una serie di modifiche all'articolo 19 del decreto-legge n. 104 del 2023 concernente interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali.

In primo luogo, intervenendo sul comma 1, viene previsto, per l'anno 2026, il rifinanziamento del Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni; a tal fine, è autorizzata una spesa di 10 milioni di euro per il medesimo esercizio finanziario.

Modificando il comma 5, si prevede, inoltre, l'estensione, per l'anno 2023, dei termini entro cui il comune beneficiario della concessione del finanziamento è tenuto a stipulare il contratto per la realizzazione dell'investimento oggetto del finanziamento (da novanta a centoventi giorni) e per la conclusione dei lavori medesimi (da centoventi a centocinquanta giorni).

Infine, al comma 7, si prevede che il provvedimento del Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, stabilisca i termini relativi alla procedura di finanziamento anche per l'anno 2026, oltre che per le annualità 2024 e 2025, e che lo stesso rechi, altresì, la ricognizione sullo stato di attuazione degli interventi.

Ai relativi oneri, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento di parte corrente riferito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativo al bilancio triennale 2025-2027.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame reca una serie di modifiche all'articolo 19 del decreto-legge n. 104 del 2023 concernente interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali. La norma, tra l'altro, rfinanzia con 10 milioni di euro, per l'anno 2026, il Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni.

Al riguardo, considerato che la norma estende per l'anno 2023 i termini entro cui il comune beneficiario della concessione del finanziamento è tenuto a stipulare il contratto per la realizzazione dell'investimento oggetto del finanziamento (da novanta a centoventi giorni) e che il rispetto di tale termini è previsto dalla disciplina vigente pena la revoca del finanziamento, appare necessario che il Governo chiarisca se la disposizione in esame possa incidere concretamente su procedure di revoca già avviate non conseguenti effetti per il bilancio dello Stato

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 2 dell'articolo 3-*bis* provvede agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1 del medesimo articolo, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, nel rilevare che i predetti oneri, destinati al rifinanziamento, per l'anno 2026, del «Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni» di cui all'articolo 19 del decreto-legge n. 104 del 2023, appaiono riconducibili a interventi in conto capitale, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le ulteriori riduzioni operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

## ARTICOLO 3-ter (articolo aggiuntivo 3.012 NF)

### Completamento degli interventi infrastrutturali relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria

**Le norme**, al fine di procedere celermente al completamento dei lotti già finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, prevedono la nomina dell'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS S.p.A. a Commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3<sup>16</sup>, del decreto-legge n. 32 del 2019. Il Commissario può nominare un sub-commissario, scelto tra il personale della società ANAS S.p.A., dandone tempestiva comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al Commissario e all'eventuale subcommissario non spettano compensi, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Al Commissario si applica l'articolo 9, comma 3, del decreto-legge n. 76 del 2020<sup>17</sup>. Per lo svolgimento delle funzioni commissariali, l'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS S.p.A. può avvalersi delle strutture della medesima società e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame, al fine di procedere celermente al completamento dei lotti già finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, prevedono la nomina dell'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS S.p.A. a Commissario

---

<sup>16</sup> L'articolo 4, comma 2, del decreto-legge n. 32 del 2019 prevede i Commissari straordinari, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedano all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche. L'approvazione dei progetti sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale e alla tutela di beni culturali e paesaggistici.

Il successivo comma 3 prevede che per l'esecuzione degli interventi i Commissari straordinari possano essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici. Per l'esercizio delle suddette funzioni, il Commissario provvede anche a mezzo di ordinanze. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari, con proprio decreto, provvedono alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento

<sup>17</sup> L'articolo 9, comma 3, del decreto-legge n. 76 del 2020 prevede che, al fine di garantire l'uniformità nelle gestioni commissariali finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche o interventi infrastrutturali assicurando, al contempo, la riduzione dei relativi tempi di esecuzione, tutti i commissari nominati per la predetta finalità sulla base di specifiche norme di legge operano, fino all'ultimazione degli interventi, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge n. 32 del 2019.

straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge n. 32 del 2019. Il Commissario può nominare un sub-commissario, scelto tra il personale della società ANAS S.p.A. Al Commissario e all'eventuale subcommissario non spettano compensi, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per lo svolgimento delle funzioni commissariali, il Commissario può avvalersi delle strutture della medesima società e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, non si formulano osservazioni, giacché al Commissario e all'eventuale subcommissario non spettano compensi comunque denominati e che il citato avvalimento delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali deve comunque avvenire senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 3-*quater* (articolo aggiuntivo 3.013 NF)**

#### **Disposizioni in materia di messa in sicurezza e di adeguamento del traforo del Gran Sasso**

**Normativa vigente.** L'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 59 del 2021 prevede che le risorse degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), siano ripartite in funzione dell'attuazione di specifici programmi e interventi, tra i quali, alla lettera c), n. 5, del medesimo comma 2, viene individuata la messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25), per un importo di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, 90 milioni di euro per il 2023, 337 milioni di euro per il 2024, 223 milioni di euro per il 2025 e 50 milioni di euro per il 2026.

**La norma** trasferisce<sup>18</sup> i compiti e le funzioni relativi agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso - connessi all'attuazione degli obblighi europei in materia di sicurezza delle gallerie della rete stradale transeuropea<sup>19</sup> - attribuiti al Commissario straordinario<sup>20</sup> per

---

<sup>18</sup> A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

<sup>19</sup> Derivanti dal decreto legislativo n. 264 del 2006 attuativo della direttiva 2004/54/CE.

<sup>20</sup> Di cui all'articolo 206, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020.

gli interventi sulle autostrade A24 e A25 e sulla strada statale 4 conseguenti i sismi del 2009, 2016 e 2017 (che cessa dalle proprie funzioni) al Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso<sup>21</sup>. Viene demandata ad un decreto ministeriale l'individuazione delle risorse disponibili finalizzate, a legislazione vigente, ai summenzionati interventi nell'ambito del relativo programma<sup>22</sup> del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) da trasferire al Commissario straordinario subentrante. Entro trenta giorni<sup>23</sup> il Commissario straordinario cessato trasmette a quello subentrante, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione sullo stato di attuazione degli interventi, gli impegni finanziari assunti nell'esecuzione dell'incarico nonché la ricognizione delle relative risorse disponibili (comma 1).

Si evidenzia che il comma 7 dell'articolo 206 del decreto-legge n. 34 del 2020 e il comma 11 dell'articolo 4-ter del decreto-legge n. 32 del 2019 per la realizzazione dei relativi interventi hanno autorizzato l'apertura di apposite contabilità speciali intestate a ciascun dei suddetti Commissario straordinari, sulle quali sono state fatte confluire le risorse pubbliche all'uopo rispettivamente destinate.

Ferme restando le suddette risorse trasferite, il Commissario straordinario subentrante provvede allo svolgimento delle attività e alla realizzazione degli interventi nel limite delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (comma 2).

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma in esame trasferisce al Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso compiti, funzioni e relative risorse - individuate nel Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) - disponibili a legislazione vigente, relativi agli interventi di adeguamento del traforo del Gran Sasso, già attribuiti al Commissario straordinario per gli interventi post sisma sulle autostrade A24 e A25 e sulla strada statale 4 (che cessa dalle proprie funzioni). L'individuazione delle summenzionate risorse disponibili da trasferire al Commissario straordinario subentrante è demandata ad un decreto ministeriale (comma 1). Ferme restando tali risorse, il Commissario straordinario provvede all'attuazione degli interventi afferenti ai nuovi compiti nel limite delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (comma 2). Al riguardo, anche in considerazione del fatto che la disposizione non è corredata di relazione

---

<sup>21</sup> Di cui all'articolo 4-ter del decreto-legge n. 32 del 2019.

<sup>22</sup> Di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), numero 5, del decreto-legge n. 59 del 2021.

<sup>23</sup> Dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

tecnica, appare necessario che il Governo fornisca dati ed elementi di valutazione che consentano di verificare la neutralità finanziaria della norma. In particolare, posto che nell'assetto vigente entrambi i Commissari straordinari sono intestatari di apposite contabilità speciali sulle quali sono appostate le risorse destinate alle rispettive finalità d'intervento, si rileva che la norma non dispone espressamente né la chiusura della contabilità speciale facente capo al cessato Commissario straordinario né l'acquisizione delle risorse derivanti da quest'ultima da parte della contabilità intestata al Commissario straordinario subentrante.

### **ARTICOLO 3-*quinquies* (articolo aggiuntivo 3.036 NF)**

#### **Tavolo tecnico per le opere pubbliche incompiute**

**La norma**, al fine di rafforzare l'attività di monitoraggio delle opere incompiute<sup>24</sup>, istituisce, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un tavolo tecnico composto da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Il tavolo tecnico ha il compito di fissare i criteri per l'individuazione delle opere incompiute da avviare prioritariamente a realizzazione nonché di definire percorsi per il miglioramento dei processi di monitoraggio delle opere incompiute e di identificare le principali criticità che ne impediscono il completamento.

Si prevede, altresì, che:

- le amministrazioni interessate provvedano all'attuazione del presente comma nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente;
- ai componenti del tavolo tecnico non spettino compensi, indennità, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

La proposta emendativa che ha introdotto la norma in esame non è corredata di **prospetto riepilogativo degli effetti finanziari** né di **relazione tecnica**.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame istituisce, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un tavolo tecnico per il monitoraggio delle opere incompiute

---

<sup>24</sup> Di cui all'articolo 44-*bis* del decreto-legge n. 201 del 2011.

composto da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

Al riguardo, pur considerando che la norma prevede che ai componenti del tavolo tecnico non spettino compensi, indennità, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati, stante la mancanza di una relazione tecnica, appare comunque necessaria un'assicurazione da parte del Governo che le amministrazioni interessate provvedano all'attuazione delle disposizioni in esame nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

#### **ARTICOLO 3-*sexies* (articolo aggiuntivo 3.011 NF)**

#### **Risorse straordinarie fondo infrastrutture Capitanerie di Porto – Guardia costiera**

**La norma** incrementa di 1 milione di euro per l'anno 2025 e di 4 milioni di euro per gli anni 2026 e 2027 la dotazione del fondo istituito con l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 68 del 2022<sup>25</sup>, destinato a interventi infrastrutturali per le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (comma 1). Ai relativi oneri si provvede, quanto a 1 milione per l'anno 2025, mediante utilizzo delle risorse disponibili di cui all'articolo 9, comma 1, della legge n. 211 del 1992<sup>26</sup>, relativo al finanziamento di interventi per lo sviluppo del trasporto rapido di massa, e quanto a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio 2025-2027, allo scopo utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2).

**In merito ai profili di quantificazione,** si evidenzia preliminarmente che la norma incrementa di 1 milione di euro per il 2025 e di 4 milioni di euro per gli anni 2026 e 2027 il fondo per le infrastrutture delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera, provvedendo alla relativa copertura finanziaria.

Al riguardo non si formulano osservazioni, considerato che l'onere è limitato all'ammontare dello stanziamento.

---

<sup>25</sup> Recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

<sup>26</sup> Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 2 dell'articolo 3-*sexies* provvede agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1 del medesimo articolo, pari a 1 milione di euro per l'anno 2025 e a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, tramite le seguenti modalità:

- quanto a 1 milioni di euro per l'anno 2025 mediante utilizzo delle risorse disponibili di cui all'articolo 9, comma 1, della legge n. 211 del 1992;
- quanto a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In proposito, nel rilevare che il fondo rifinanziato è riferito a spese in conto capitale, con riferimento alla prima modalità di copertura finanziaria, si segnala che il citato articolo 9, comma 1, della legge n. 211 del 1992 ha autorizzato limiti di impegno trentennali di 175 miliardi lire per l'anno 1993 e di ulteriori 50 miliardi di lire per l'anno 1994, al fine di corrispondere contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento, per la durata massima di trenta anni, in relazione a operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori, a decorrere dal secondo semestre dell'anno 1992, con la Cassa depositi e prestiti, con istituti di credito abilitati ai sensi della normativa vigente ovvero con istituti di credito esteri, per la realizzazione degli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa previsti dagli articoli 1, 2, 3 e 4 della medesima legge.

In proposito si ricorda che l'articolo 50 della legge n. 448 del 1998 e l'articolo 13 della legge n. 472 del 1999 hanno autorizzato ulteriori limiti di impegno pluriennali per la realizzazione dei predetti interventi. Successivamente, il comma 1016 dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006 ha autorizzato la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 per il completamento del programma degli interventi di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211. Si ricorda, inoltre, che, ai sensi del comma 1 dell'articolo 3 del decreto-legge n. 95 del 2025, in corso di conversione presso il Senato della Repubblica, le risorse di cui al citato comma 1016 affluiscono al Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa, istituito dalla medesima disposizione.

Al riguardo, si rileva che le suddette risorse risultano iscritte sul capitolo 7403 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, nell'ambito del vigente bilancio

triennale, reca una dotazione iniziale di 128.307.413 euro per l'anno 2025 e di 128.295.923 euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027. Si evidenzia, altresì, che, da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato, sul predetto capitolo 7403 risulta, per l'anno in corso, una disponibilità di competenza pari a 18.852.127 euro.

Tanto premesso, nel prendere atto della disponibilità delle risorse per l'anno 2025, appare comunque opportuno che il Governo assicuri che il loro utilizzo non sia suscettibile di pregiudicare la realizzazione degli interventi ai quali le medesime risorse sono preordinate a legislazione vigente.

Quanto alla seconda modalità di copertura finanziaria, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzo reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le ulteriori riduzioni operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 4, commi 3-*bis* e 3-*ter* (emendamento 4.41 NF)**

##### **Trasporti in condizioni di eccezionalità**

Le norme introducono il comma 9-*bis* all'articolo 13 del decreto-legge n. 109 del 2018, prevedendo che l'Archivio informatico delle opere pubbliche (AINOP) sia integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio dei transiti, operando quale infrastruttura di riferimento nazionale per la condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali rilevanti, anche tramite l'interoperabilità con sistemi informativi geografici (GIS) già in uso da parte di società concessionarie operanti nel settore stradale e autostradale, enti proprietari della rete stradale nazionale, regioni ed enti regionali di gestione della rete stradale locale, nonché con i sistemi telematici dell'albo nazionale degli autotrasportatori e con la piattaforma di archiviazione del documento unico di circolazione e di proprietà. L'AINOP interopera con i sistemi telematici di tracciamento dei mezzi e di gestione della rete infrastrutturale e dei flussi di traffico utilizzati dai soggetti sopra indicati. Le modalità operative e tecniche per l'attuazione dell'interoperabilità dei sistemi di cui al presente comma, ivi incluse le modalità per l'avvio della fase sperimentale, sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri. Con il medesimo decreto sono definite le modalità di classificazione in termini di percorribilità dei corridoi coordinata con i sistemi di segnalazione e autorizzazione, che rimangono in capo agli enti proprietari o gestori dei tratti stradali o autostradali interessati e sono, altresì, definite le modalità di

rappresentazione dei tracciamenti, acquisiti dalle piattaforme dei soggetti sopra indicati, in un unico sistema centralizzato per l'utilizzazione, ai fini delle verifiche da parte delle autorità competenti per il controllo del traffico e dell'effettivo e corretto utilizzo dei percorsi autorizzati (comma 3-*bis*).

Per l'attuazione delle suddette disposizioni è autorizzata la spesa complessiva di 500.000 euro per l'anno 2025, di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026, di 1,2 milioni di euro per l'anno 2027 e la spesa di 1,2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2027 per l'attività di avvio, gestione, manutenzione e conduzione del sistema nonché per l'attività di supporto operativo agli utenti operatori di trasporto eccezionale e agli enti proprietari o gestori di infrastrutture stradali. Ai relativi oneri derivanti dal primo periodo si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2025, a 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 1,2 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che l'Archivio informatico delle opere pubbliche (AINOP) sia integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio dei transiti, operando quale infrastruttura di riferimento nazionale per la condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali, anche tramite l'interoperabilità con sistemi informativi geografici (GIS) già in uso da parte di società concessionarie operanti nel settore stradale e autostradale, enti proprietari della rete stradale nazionale, regioni ed enti regionali di gestione della rete stradale locale, nonché con i sistemi telematici dell'albo nazionale degli autotrasportatori e con la piattaforma di archiviazione del documento unico di circolazione e di proprietà. L'AINOP interopera con i sistemi telematici di tracciamento dei mezzi e di gestione della rete infrastrutturale e dei flussi di traffico utilizzati dai soggetti sopra indicati. Per l'attuazione delle suddette disposizioni è autorizzata la spesa complessiva di 500.000 euro per l'anno 2025, di

3,5 milioni di euro per l'anno 2026, di 1,2 milioni di euro per l'anno 2027 e la spesa di 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027 per le attività di avvio, gestione, manutenzione e conduzione del sistema nonché per l'attività di supporto operativo agli utenti operatori di trasporto eccezionale e agli enti proprietari o gestori di infrastrutture stradali.

Al riguardo, pur rilevando che gli oneri si configurano limitati agli stanziamenti previsti, in mancanza della relazione tecnica, appare opportuno acquisire dati ed elementi di valutazione volti a confermare la congruità delle risorse predisposte rispetto agli adempimenti e ai compiti a carico di soggetti pubblici previsti dalle disposizioni in esame.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 3-ter dell'articolo 4 prevede agli oneri derivanti dall'attuazione del primo periodo del medesimo comma, pari complessivamente a 500.000 euro per l'anno 2025, 3,5 milioni di euro per l'anno 2026, 2,4 milioni di euro per l'anno 2027 e 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 202, mediante le seguenti modalità:

- quanto a 500.000 euro per l'anno 2025, a 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 1,2 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi della lettera *a)* del predetto comma;
- quanto a 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero, ai sensi della lettera *b)* del predetto comma.

Al riguardo, si rileva, in primo luogo, che gli accantonamenti incisi dalla disposizione in esame recano le occorrenti disponibilità, anche considerando le riduzioni dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente già previste dal testo iniziale del presente decreto-legge, nonché le ulteriori riduzioni dei predetti accantonamenti operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente presso le Commissioni di merito.

Al fine di escludere possibili effetti di dequalificazione della spesa, appare peraltro utile acquisire una conferma da parte del Governo in ordine al fatto che la spesa autorizzata dal comma 3-*ter* per il triennio 2025-2027 per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-*bis*, al netto di quella autorizzata nell'anno 2027 per le attività di avvio, gestione, manutenzione e conduzione del sistema AINOP, nonché per l'attività di supporto operativo agli utenti operatori di trasporto eccezionale e agli enti proprietari o gestori di infrastrutture stradali, sia riconducibile a interventi in conto capitale.

#### **ARTICOLO 5, comma 3 (emendamento 5.6 NF)**

##### **Disposizioni in materia di autorizzazioni alla circolazione di prova**

**Normativa vigente.** L'articolo 5, comma 3, del decreto-legge in esame dispone l'aggiornamento della disciplina autorizzatoria della circolazione di prova dei veicoli con decreto ministeriale, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso, tenendo conto del numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del numero di addetti. Nelle more della revisione del decreto il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova che possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli è fissato in quantità non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa. Le autorizzazioni alla circolazione in prova in riferimento consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

**La norma,** modificando l'articolo 5, comma 3, del decreto-legge in esame, consente il rilascio alle imprese autorizzate a svolgere le attività di imbarco e sbarco da e su nave e quelle di movimentazione di veicoli non ancora immatricolati nei porti e tra le aree portuali e le zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto alla destinazione finale, di un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e dei dipendenti e soci del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui ordinariamente l'impresa autorizzata si avvale, come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale. Chiunque circoli in violazione delle suddette disposizioni è soggetto alla sanzione amministrativa prevista per chi adibisce veicoli in circolazione di prova ad uso diverso – che consiste nel pagamento di una somma da euro 87 a euro 344 – ai sensi dell'articolo 98, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Le norme inoltre precisano che il passeggero (oltre al conducente) il cui trasporto è consentito dall'autorizzazione alla circolazione in prova è individuato nella persona del titolare dell'autorizzazione oppure è selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

Il **Governo**, nel corso dell'esame in Commissione V<sup>27</sup>, ha chiarito che le modifiche alla disciplina dell'autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, di cui all'articolo 5, comma 3, volte a rideterminare il numero di autorizzazioni rilasciabili a ciascun soggetto, non incidono sull'andamento del gettito fiscale considerato nell'ambito delle previsioni tendenziali di finanza pubblica, considerato il ristretto novero delle condizioni oggettive cui è subordinata la possibilità di ricorrere all'istituto, applicabile esclusivamente per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive e dimostrazioni o trasferimenti, e quindi, essenzialmente, per ragioni di vendita o di allestimento.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma consente il rilascio alle imprese autorizzate alle attività di imbarco e sbarco e movimentazione di veicoli non immatricolati nei porti di un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei loro addetti operativi e dei lavoratori temporanei abituali, come certificato dall'Autorità di sistema portuale.

Si ricorda che l'articolo 5, comma 3, del decreto-legge in esame, volto a rideterminare il numero di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili a ciascun soggetto, è stato ritenuto finanziariamente neutrale dal Governo in ragione del "ristretto novero delle condizioni oggettive cui è subordinata la possibilità di ricorrere all'istituto, applicabile esclusivamente per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive e dimostrazioni o trasferimenti, e quindi, essenzialmente, per ragioni di vendita o di allestimento"<sup>28</sup>. Alla luce di ciò, sarebbe opportuno acquisire conferma da parte del Governo che l'aumento potenziale del numero di autorizzazioni rilasciate alle imprese portuali, determinato dalle norme in esame, non alteri il presupposto su cui si basa l'assenza di effetti fiscali della norma modificata.

---

<sup>27</sup> Seduta del 2 luglio 2025.

<sup>28</sup> Seduta Commissione V del 2 luglio 2025.

## ARTICOLO 5, comma 3-*bis* (emendamento 5.14 NF)

### Disposizioni in materia di omologazione di apparecchiature per la rilevazione di infrazioni ai limiti di velocità

**La norma** prevede che le amministrazioni e gli enti da cui dipendono gli organi di polizia stradale comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la pubblicazione nell'apposita sezione del portale telematico istituzionale del medesimo Ministero, i dati relativi alle apparecchiature per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità<sup>29</sup>, indicando, per ciascun dispositivo, la conformità ad un tipo, marca e modello approvato od omologato. Viene demandata ad un decreto ministeriale<sup>30</sup> la definizione del modello informatico da utilizzare per la trasmissione dei suddetti dati e sono indicate le relative modalità di comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Fermi restando i requisiti di collocazione e uso, nonché di approvazione e omologazione delle summenzionate apparecchiature previsti a legislazione vigente, la prevista comunicazione è condizione necessaria ai fini del legittimo utilizzo delle apparecchiature cui si riferisce la comunicazione medesima (comma 3-*bis*).

La prevista subordinazione del legittimo utilizzo delle apparecchiature all'effettuazione della suddetta comunicazione acquista efficacia decorsi sessanta giorni dalla data di adozione del sopra richiamato decreto.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma in esame impone ai soggetti pubblici cui sono attribuite funzioni di polizia stradale di comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la pubblicazione nella sezione del relativo portale telematico, i dati di conformità e omologazione dei dispositivi di accertamento delle violazioni dei limiti di velocità previsti dal Nuovo codice della strada, disponendo, inoltre, che, fermi restando i vigenti requisiti di approvazione e omologazione degli stessi, tale comunicazione costituisca condizione necessaria ai fini del loro legittimo utilizzo (comma 3-*bis*). Al riguardo, premesso che la norma non è corredata di relazione tecnica, appare necessario che il Governo assicuri che le prescrizioni ricadenti in capo alle amministrazioni coinvolte dalla sua applicazione possano essere attuate nell'ambito delle rispettive risorse disponibili a legislazione vigente.

---

<sup>29</sup> Ai sensi dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Nuovo codice della strada).

<sup>30</sup> Da emanare entro trenta giorni dall'entrata in vigore della norma.

## **ARTICOLO 5, comma 3-ter (emendamento 5.15)**

### **Disposizioni in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione veicolare stradale nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna**

**Normativa vigente.** Il comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023, reca misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna. Il comma 3 del medesimo articolo prescrive che dall'attuazione dello stesso non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le Amministrazioni pubbliche interessate vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

**La norma** reca specifiche modifiche e integrazioni al comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023, disciplinante misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione veicolare stradale nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna. In particolare viene previsto:

- che la limitazione strutturale della circolazione stradale delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" che nel testo vigente si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 30.000 delle suddette regioni presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone presso le quali risulta superato uno o più dei valori limite fissati, viene riferita ai comuni con popolazione superiore 100.000 abitanti (comma 3-bis, lettera a));
- fatto salvo quanto previsto dal comma 3-bis, lettera c), primo periodo (Cfr. *infra*), la proroga dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 della decorrenza dell'inserimento nei piani della qualità dell'aria delle suddette regioni della limitazione strutturale alla circolazione delle summenzionate categorie di autovetture e veicoli commerciali (comma 3-bis, lettera b));
- che decorso il suddetto termine, le medesime regioni possano prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali in riferimento nei piani di qualità dell'aria mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento euro-unitario [comma 3-bis, lettera c), primo periodo]. Resta ferma la facoltà per le regioni di introdurre la limitazione strutturale alla circolazione veicolare in argomento prima del suddetto termine, mediante l'aggiornamento dei rispettivi piani di qualità dell'aria e la modifica dei relativi provvedimenti attuativi [comma 3-bis, lettera c), secondo periodo].

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma in esame modifica il comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2023, al fine di prorogare dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 il termine ivi previsto e a partire dal quale opera il blocco della circolazione stradale di vetture e veicoli commerciali Euro 5 diesel in Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna [comma 3-*bis*, lettera *b*]). Viene al contempo disposto che la suddetta limitazione vada applicata in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni delle medesime regioni con oltre 100 mila abitanti, anziché 30 mila (comma 3-*bis*, lettera *a*)). Decorso il suddetto termine, le regioni potranno prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle suddette categorie di autovetture e veicoli commerciali nei piani di qualità dell'aria, ma saranno tenute comunque adottare misure che compensino i livelli di inquinamento per raggiungere gli obiettivi vincolanti previsti dall'ordinamento europeo (comma 3-*bis*, lettera *c*)).

Al riguardo, andrebbero acquisiti chiarimenti da parte del Governo circa la compatibilità delle suddette disposizioni con la disciplina dettata in materia dall'Unione europea, posto che in caso di incompatibilità potrebbero verificarsi successivi nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 6, comma 2-*bis* (emendamento 6.46)**

##### **Disposizioni in materia di lavoro portuale**

**Normativa previgente.** L'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 243 del 2016, recante interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno, ha previsto l'istituzione da parte dell'Autorità di Sistema portuale di una Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che svolgono operazioni portuali, compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione di aree demaniali e banchine. L'attività dell'Agenzia era inizialmente prevista per un periodo massimo di trentasei mesi, a decorrere dal 1° gennaio 2017, ma tale termine è stato prorogato più volte con successivi interventi normativi, fino a raggiungere una durata massima di centoquattordici mesi<sup>31</sup>. Il successivo comma 8 ha previsto che, alla scadenza dei trentasei mesi, ove restino in forza alla predetta Agenzia lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare la trasformazione di tale Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e

---

<sup>31</sup> L'ultima estensione è stata disposta dall'articolo 4, comma 1, lettera *a*), decreto-legge 31 dicembre 2024, n. 208.

laddove sussistano i presupposti, in un'Agenzia per la fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della legge n. 84 del 1994 recante riordino della legislazione in materia portuale.

**La norma**, novellando l'articolo 4, comma 8, del decreto- legge 29 dicembre 2016, n. 243, consente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di autorizzare in ogni caso la trasformazione delle Agenzie per la somministrazione del lavoro in porto in Agenzie per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della legge n. 84 del 1994, anche anteriormente alla scadenza del periodo di operatività delle Agenzie per la somministrazione del lavoro in porto, fissata al 30 giugno 2026.

Si ricorda che l'articolo 3, comma 2, legge 28 giugno 2012 n. 92, riconosce a decorrere dal 1° gennaio 2013 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle agenzie di cui all'articolo 17, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un'indennità di importo pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria, comprensiva della relativa contribuzione figurativa e degli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Il successivo comma 3 estende alle predette Agenzie, nonché ai relativi lavoratori, l'obbligo contributivo pari a 0,6 punti percentuali e a 0,3 punti percentuali della retribuzione, rispettivamente a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori interessati, di cui all'articolo 9 della legge 29 dicembre 1990, n. 407.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma consente al MIT di autorizzare la trasformazione delle Agenzie per la somministrazione del lavoro in porto in Agenzie per la fornitura del lavoro portuale temporaneo anche anteriormente alla scadenza del 30 giugno 2026 prevista a legislazione vigente. Si ricorda che ai lavoratori delle Agenzie per la fornitura del lavoro portuale temporaneo è riconosciuta un'indennità per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, della legge 28 giugno 2012 n. 92 e che le medesime Agenzie sono soggette a un obbligo contributivo aggiuntivo, ai sensi del successivo comma 3.

In proposito, appare necessario che il Governo chiarisca se, per effetto della presente norma, possa verificarsi l'estensione del riconoscimento della predetta indennità anche ai lavoratori delle suddette Agenzie con conseguenti oneri per la finanza pubblica non quantificati e non coperti.

## ARTICOLO 6, commi 2-ter e 2-quater (articolo aggiuntivo 6.023 NF)

### Disposizioni in materia di compartimenti marittimi

**Normativa vigente.** L'articolo 16, comma 2, del regio decreto n. 327 del 1942 (codice della navigazione) prevede che alla zona marittima in cui è diviso il litorale, suddivisa a sua volta in compartimenti e questi ultimi in circondari, sia preposto un direttore marittimo, al compartimento, un capo del compartimento, e al circondario, un capo del circondario. Nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo è anche capo del compartimento. Nell'ambito del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento, il capo del compartimento è anche capo del circondario.

**Le norme** intervengono sul codice della navigazione<sup>32</sup>, sopprimendo la disposizione secondo cui, nell'ambito del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo è anche capo del compartimento (comma 2-ter).

Ai relativi oneri, pari a euro 27.000 per l'anno 2025 e a euro 58.500 a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 2-quater).

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che la norma in esame sopprime una disposizione del codice della navigazione, secondo la quale, nell'ambito del compartimento marittimo in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima, il direttore marittimo ricopre anche l'incarico di capo del compartimento. Alla luce della novella, pertanto, in tal caso si consentirebbe la nomina di un ulteriore capo di compartimento da cui discenderebbero oneri che la disposizione indica pari a euro 27.000 per l'anno 2025 e a euro 58.500 a decorrere dall'anno 2026.

Al riguardo, considerato che la disposizione non risulta corredata di relazione tecnica, appare necessario che il Governo fornisca i dati e i parametri sottostanti la quantificazione dell'onere.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 2-quater dell'articolo 6 provvede agli oneri derivanti dal comma 2-ter, pari a 27.000 euro per l'anno 2025 e a 58.500 euro a decorrere dall'anno 2026, mediante corrispondente riduzione

---

<sup>32</sup> Di cui al regio decreto n. 327 del 1942.

dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le riduzioni del medesimo accantonamento disposte dal testo iniziale del presente decreto-legge e dalle ulteriori modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 8-bis (articolo aggiuntivo 8.017)**

##### **Disposizioni in materia di personale di ENAC Servizi S.r.l.**

**Normativa vigente.** L'articolo 11, comma 8, del decreto legislativo n. 175 del 2016 prevede che gli amministratori delle società a controllo pubblico non possano essere dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti. Qualora siano dipendenti della società controllante, in virtù del principio di onnicomprensività della retribuzione, fatto salvo il diritto alla copertura assicurativa e al rimborso delle spese documentate, nel rispetto del limite di spesa di cui al comma 6 del medesimo articolo (limiti massimi dei compensi onnicomprensivi di amministratori e dipendenti di società a controllo pubblico, determinati in base a specifici indicatori dimensionali individuati con decreto ministeriale e comunque nel limite massimo di euro 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario) questi hanno l'obbligo di riversare i relativi compensi alla società di appartenenza. Dall'applicazione di tale disposizione non possono derivare aumenti della spesa complessiva per i compensi degli amministratori. La relazione tecnica relativa al suddetto decreto legislativo, con riguardo alla norma in oggetto, riferiva che la stessa era suscettibile di determinare risparmi di spesa, quantificabili a consuntivo.

**La norma**, in deroga all'articolo 11, comma 8, primo periodo, del decreto legislativo n. 175 del 2016, in base al quale gli amministratori delle società a controllo pubblico non possono essere dipendenti di amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti, dispone che l'incarico di amministratore unico di ENAC Servizi S.r.l., possa essere conferito anche ai dipendenti dell'ENAC. In tal caso il dipendente è collocato in aspettativa non retribuita dall'amministrazione di appartenenza, con congelamento delle facoltà assunzionali corrispondenti. Il compenso dell'amministratore unico è determinato in osservanza delle vigenti disposizioni e gli oneri retributivi e previdenziali sono interamente a carico di Enac Servizi S.r.l. (comma 1).

Si evidenzia che ENAC Servizi S.r.l. è una società interamente controllata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) di cui costituisce strumento "in-house". La società è incaricata della gestione di aeroporti di aviazione generale e dell'aeroporto di Pantelleria, attualmente in regime di gestione diretta da parte

dell'Ente; della gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale e strategico-economico; della formazione del personale e di attività internazionali legate alle proprie funzioni.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma consente il conferimento dell'incarico di amministratore unico di ENAC Servizi S.r.l.- società interamente controllata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) - anche ai dipendenti di tale ente; ciò in deroga all'articolo 11, comma 8, primo periodo, del decreto legislativo n. 175 del 2016, che esclude che gli amministratori di società a controllo pubblico possano essere dipendenti di amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti.

In proposito, non si hanno osservazioni da formulare, posto che, in caso di nomina del dipendente ENAC quale amministratore unico della Società è previsto che lo stesso sia collocato in aspettativa non retribuita dall'ente con congelamento delle facoltà assunzionali corrispondenti e che gli oneri retributivi e previdenziali relativi al trattamento economico da amministratore, determinato in osservanza delle vigenti disposizioni, siano interamente a carico della società.

#### **ARTICOLO 9, comma 1 (emendamento 9.6 NF)**

##### **Disposizioni in materia di revisione prezzi**

**Normativa vigente.** L'articolo 9 del provvedimento in esame prevede che per determinati lavori pubblici, i cui contratti risultano privi di meccanismi revisionali realmente operativi o di altre forme di contribuzione pubblica per il caro materiali in fase di esecuzione, si applichi, in deroga alla normativa vigente e sotto specifiche condizioni, il regime di revisione dei prezzi di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici.

Tra gli altri requisiti, per l'applicazione del regime derogatorio in oggetto, i lavori pubblici non devono aver beneficiato dei Fondi di cui all'articolo 26, comma 4, lettere *a)* (Fondo per la prosecuzione delle opere Pubbliche) e *b)* (Fondo per l'adeguamento dei prezzi), comma 6-*quater* (Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche) e comma 7 (Fondo per l'avvio di opere indifferibili), del decreto-legge n. 50 del 2022.

**La norma** rende più stringenti i requisiti richiesti per l'applicazione del regime derogatorio di revisione dei prezzi, introdotto dal medesimo articolo 9 del provvedimento in esame, prevedendo che i lavori pubblici, per accedere alla summenzionata revisione, non rientrino in alcuna delle fattispecie previste dall'articolo 26 del decreto-legge n. 50 del 2022.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame rende più stringenti i requisiti richiesti per l'applicazione del regime derogatorio di revisione dei prezzi, introdotto dal medesimo articolo 9 del provvedimento in oggetto.

Al riguardo non si formulano osservazioni anche in considerazione del fatto che la relazione tecnica riferita al decreto-legge in esame non ascriveva effetti al menzionato articolo 9 in quanto l'estensione dei meccanismi revisionali previsti dal nuovo Codice dei contratti pubblici è subordinata a puntuali condizioni di rispetto dei vincoli di copertura di natura contrattuale, a valere sul quadro economico di ogni intervento.

#### **ARTICOLO 9, comma 1-bis (emendamento 9.18 NF)** **Disposizioni in materia di revisione prezzi**

**Normativa vigente.** L'articolo 26, comma 6-bis, primo periodo, del decreto-legge n. 50 del 2022, ha introdotto un meccanismo di revisione dei prezzi in ambito di lavori pubblici. In particolare, si dispone che, in relazione agli appalti pubblici di lavori, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, lo stato di avanzamento dei lavori afferente alle lavorazioni eseguite o contabilizzate, nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2025, è adottato applicando, in aumento o in diminuzione rispetto ai prezzi posti a base di gara, al netto dei ribassi formulati in sede di offerta, i prezzi previsti al comma 2 del medesimo articolo aggiornati annualmente ai sensi dell'articolo 23, comma 16, terzo periodo, del citato codice dei contratti pubblici<sup>33</sup>.

**La norma,** modificando il regime derogatorio di revisione dei prezzi introdotto dall'articolo 26, comma 6-bis, primo periodo, del decreto-legge n. 50 del 2022, circoscrive alle sole lavorazioni eseguite o contabilizzate nell'anno 2025 l'applicazione di variazioni in diminuzione.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame circoscrive l'ambito temporale di applicazione del regime derogatorio di revisione dei prezzi introdotto dall'articolo 26, comma 6-bis, del decreto-legge n. 50 del 2022, in materia di variazioni in diminuzione.

---

<sup>33</sup> Di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016.

Al riguardo non si formulano osservazioni, posto che la disposizione appare definire più puntualmente l'ambito temporale di applicazione del citato regime derogatorio.

#### **ARTICOLO 10, comma 1-bis (emendamento 10.4)**

#### **Modifiche all'articolo 20, comma 2-ter, del decreto-legge n. 25 del 2025, in materia di uffici dei provveditorati regionali per le opere pubbliche**

**Normativa vigente.** L'articolo 20, comma 2-ter, del decreto-legge n. 25 del 2025, ha autorizzato l'incremento della dotazione organica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'aggiunta di due posizioni di dirigente generale da destinare al Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative per l'istituzione di due ulteriori uffici dei provveditorati interregionali per le opere pubbliche. La norma a tal fine ha autorizzato: la spesa di euro 307.431 per l'anno 2025 e di euro 614.861 annui a decorrere dall'anno 2026 per gli oneri assunzionali; la spesa di euro 34.160 per l'anno 2025 e di euro 342 annui a decorrere dall'anno 2026 per il funzionamento; la spesa di euro 1.483 per l'anno 2025 e di euro 2.966 annui a decorrere dall'anno 2026 per l'erogazione dei buoni pasto.

**La norma,** modificando l'articolo 20, comma 2-ter, primo periodo, del decreto-legge n. 25 del 2025, stabilisce che i due ulteriori uffici dei provveditorati per le opere pubbliche a cui sono destinate le due nuove posizioni di dirigente generale ivi previste, possono far capo non solo ai provveditorati interregionali, ma anche ai provveditorati regionali.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame, modificando l'articolo 20, comma 2-ter, primo periodo, del decreto-legge n. 25 del 2025, prevede che i due ulteriori uffici dei provveditorati per le opere pubbliche a cui sono destinate le due nuove posizioni di dirigente generale ivi previste, possono far capo non solo ai provveditorati interregionali, ma anche ai quelli regionali.

Al riguardo non si formulano osservazioni atteso il carattere ordinamentale delle disposizioni.

#### **ARTICOLO 10-bis (articolo aggiuntivo 10.01 NF)**

#### **Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ferroviarie**

**Le norme** prevedono che l'apposizione di protezioni relative ai passaggi a livello di cui all'articolo 184, comma 1, primo e secondo periodo, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, (un cavalletto per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti

bianche e rosse, oppure bandiera rossa rifrangente, con una lanterna a luce rossa di notte e negli altri casi di scarsa visibilità, manovrate dall'addetto alla custodia dei passaggi a livello), possa essere effettuata, oltre che dall'addetto alla custodia del passaggio a livello, anche:

- dal personale del gestore dell'infrastruttura ferroviaria;
- dal personale che compone l'equipaggio del treno dell'impresa ferroviaria titolare di una licenza per il trasporto persone o merci;
- da soggetti terzi, in possesso di adeguata formazione, incaricati dal gestore dell'infrastruttura.

In caso di interruzione della circolazione ferroviaria, l'apposizione delle protezioni può essere effettuata anche da imprese affidatarie della attività di manutenzione o costruzione dell'infrastruttura ferroviaria ovvero da soggetti incaricati da queste ultime. Il personale preposto a dette attività deve essere in possesso di adeguata formazione. All'attuazione delle predette disposizioni si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (comma 1).

Viene inoltre modificato l'articolo 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, estendendo anche al 2025 la previsione secondo cui, per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche, le varianti da apportare al progetto definitivo sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato; in caso contrario dette varianti sono approvate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS).

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame ampliano le categorie di soggetti che possono apporre le protezioni relative ai passaggi a livello di cui all'articolo 184, comma 1, primo e secondo periodo, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. All'attuazione delle predette disposizioni si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare, considerato il carattere ordinamentale delle norme.

Viene inoltre modificato l'articolo 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, estendendo anche al 2025 la previsione secondo cui, per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche, le varianti da apportare al progetto definitivo sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato.

Anche in tal caso non si hanno osservazioni da formulare, atteso il carattere ordinamentale della norma e considerato che alla disposizione originaria nonché alle precedenti proroghe non erano stati ascritti effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 10-ter (articolo aggiuntivo 10.02 NF)**

#### **Disposizioni relative alla sicurezza e alla regolarità della circolazione ferroviaria**

**Le norme** apportano modifiche al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, recante disposizioni in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto, modificando in aumento gli importi di sanzioni amministrative e ammende.

In particolare la novella modifica i seguenti articoli:

- a) articolo 19, che al comma 2 reca la sanzione amministrativa per le persone estranee al servizio ferroviario che si introducano nelle aree, recinti e impianti ferroviari e loro dipendenze, nonché nei veicoli in sosta, mentre al comma 3 reca l'ammenda per l'accesso o la sosta non autorizzati in determinate aree, recinti ed impianti, segnalati con appositi cartelli di divieto. La novella modifica i due commi stabilendo che l'importo della sanzione di cui al comma 2 vada da euro 500 ad euro 2.000 (anziché da L. 20.000 a L. 60.000) e dell'ammenda di cui al comma 3 da euro 3.000 ad euro 15.000 (anziché da L. 100.000 a L. 500.000);
- b) articolo 20, comma 2<sup>34</sup>, che reca la sanzione amministrativa per i trasgressori delle disposizioni relative all'accesso e alla sosta delle persone nonché alla circolazione e sosta dei veicoli stradali determinate dalle aziende esercenti. La novella stabilisce che l'importo della sanzione vada da euro 200 ad euro 600 (anziché da L. 7.000 a L. 21.000);
- c) articolo 21, comma 6, che reca la sanzione amministrativa per chi viola le regole di attraversamento sicuro dei binari. La novella stabilisce che l'importo della sanzione vada da euro 300 ad euro 900 (anziché da L. 10.000 a L. 30.000);
- d) articolo 26, comma 2, che reca l'ammenda per chi aziona i dispositivi di emergenza sui veicoli ferroviari, salvo in caso di grave e incombente pericolo. La novella stabilisce che l'importo della sanzione vada da euro 1.500 ad euro 15.000 (anziché da L. 50.000 a L. 500.000);
- e) articolo 38, che al comma 1 reca la sanzione amministrativa per chiunque arrechi danni e guasti agli impianti ed ai mezzi di esercizio delle ferrovie senza pregiudizio per la sicurezza dell'esercizio e al comma 2 reca l'ammenda nel caso in cui fatti di cui al comma 1 siano tali da pregiudicare la sicurezza dell'esercizio, quando vengano poste cose sulle rotaie, piste, corsie, vie di corsa o vicino ad esse, o quando vengano lanciati oggetti contro treni e veicoli o imitati i segnali. La novella modifica i due commi stabilendo che l'importo della sanzione di cui al comma 1 vada da euro 500

---

<sup>34</sup> La norma voleva verosimilmente riferirsi al comma 3, recante l'importo della sanzione amministrativa.

ad euro 2.000 (anziché da L. 20.000 a L. 60.000) e dell'ammenda di cui al comma 2 da euro 1.500 ad euro 10.000 (anziché da L. 50.000 a L. 500.000);

- f) articolo 41, che al comma 2 reca la sanzione amministrativa per chi faccia pascolare bestiame non custodito in modo idoneo ad impedirne l'entrata nella sede ferroviaria<sup>35</sup> e al comma 3 reca l'ammenda per il caso di effettiva introduzione del bestiame nella sede ferroviaria. La novella modifica i due commi stabilendo che l'importo della sanzione di cui al comma 2 vada da euro 500 ad euro 2.000 (anziché da L. 20.000 a L. 60.000) e dell'ammenda di cui al comma 2 da euro 4.500 ad euro 10.000 (anziché da L. 150.000 a L. 450.000);
- g) articolo 48, comma 3, che reca la sanzione amministrativa per chi dia fuoco alle stoppie o accenda comunque fuochi in vicinanza delle linee ferroviarie senza adottare tutte le cautele necessarie a difesa della sede ferroviaria e delle sue pertinenze. La novella stabilisce che l'importo della sanzione vada da euro 900 ad euro 3.000 (anziché da L. 30.000 a L. 90.000).

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che le norme in esame modificano gli importi di alcune sanzioni amministrative e ammende di cui decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, recante disposizioni in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, atteso che le modifiche introdotte prevedono un incremento delle citate sanzioni amministrative e ammende.

#### **ARTICOLO 11-bis (articolo aggiuntivo 11.017 NF)**

#### **Disposizioni relative alla società ANAS S.p.A.**

**Le norme** modificano l'articolo 2, comma 2-*decies*.1 del decreto-legge n. 121 del 2021, sopprimendo l'ultimo periodo.

L'articolo 2, comma 2-*decies*.1 del decreto-legge n. 121 del 2021 autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sottoscrivere con la società ANAS Spa una nuova convenzione unica, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. In occasione della sottoscrizione della convenzione, la durata della relativa concessione è adeguata al termine massimo di 50 anni, stabilito dall'articolo 7, comma 3, lettera *d*), del decreto-legge n. 138 del 2002.

In particolare, viene soppressa la previsione che subordina l'efficacia delle suddette disposizioni alla notificazione preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

---

<sup>35</sup> Salvo che non sia applicabile il successivo articolo 42.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame modificano l'articolo 2, comma 2-*decies*.1 del decreto-legge n. 121 del 2021, relativo alla sottoscrizione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.a. di una nuova convenzione unica. La novella sopprime la previsione che subordina l'efficacia delle disposizioni alla notificazione preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Al riguardo, andrebbero acquisiti chiarimenti da parte del Governo circa la compatibilità della suddetta soppressione con la disciplina dettata in materia dall'Unione europea, posto che in caso di incompatibilità potrebbero verificarsi successivi nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### **ARTICOLO 11-ter (articolo aggiuntivo 11.016 NF)**

#### **Disposizioni urgenti per l'avvio delle attività della società Autostrade dello Stato S.p.A.**

**Le norme** autorizzano, al fine di consentire l'avvio delle attività della società Autostrade dello Stato S.p.A.<sup>36</sup>, il trasferimento alla medesima società di un contributo in conto esercizio di 1,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 4,5 milioni di euro per l'anno 2027.

L'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge n. 121 del 2021 ha previsto la costituzione di una nuova società (controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* a cui sarebbero state trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A. Tale società è stata poi effettivamente costituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 9 aprile 2024, che riporta altresì lo statuto della società.

La società può stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società.

Infine, il comma 2-*decies* stabilisce che, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite alla società ANAS S.p.a. siano trasferite alla suddetta società con l'acquisizione da parte della stessa di tutti i diritti e obblighi derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie detenute dall'ANAS S.p.A. nelle società Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società

---

<sup>36</sup> Di cui all'articolo 2, commi da 2-*sexies* a 2-*decies*, del decreto-legge n. 121 del 2021.

Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus S.p.A. - SITAF.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 1).

Al fine di rafforzare i livelli di sicurezza e innovazione delle autostrade statali, di cui all'articolo 2, comma 2-*decies*, del decreto-legge n. 121 del 2021, è autorizzato a favore della società Autostrade dello Stato S.p.A. un contributo in conto capitale di 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 8,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 9,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, da destinare alla realizzazione di progetti innovativi di monitoraggio e sorveglianza delle infrastrutture.

La suddetta società predispose un programma di interventi con cui assegnare le risorse e lo presenta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si esprime nel termine di 30 giorni, decorso il quale il programma si intende approvato.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame autorizzano l'erogazione alla società Autostrade dello Stato S.p.A. di un contributo in conto esercizio di 1,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 4,5 milioni di euro per l'anno 2027, al fine di consentirne l'avvio delle attività.

Al riguardo, dal momento che l'onere è limitato allo stanziamento previsto, non vi sono osservazioni da formulare.

Viene altresì prevista l'erogazione a favore della società Autostrade dello Stato S.p.A. di un contributo in conto capitale di 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 8,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 9,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028 al fine di rafforzare i livelli di sicurezza e innovazione delle autostrade statali, da destinare alla realizzazione di progetti innovativi di monitoraggio e sorveglianza delle infrastrutture.

Al riguardo, non vi sono osservazioni dal momento che l'onere è limitato allo stanziamento previsto.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 11-*ter* prevede agli oneri derivanti dal medesimo comma, pari a 1,5 milioni di euro per l'anno 2025, 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 4,5 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si rappresenta, altresì, che il comma 2 del medesimo articolo 11-*ter* prevede agli oneri derivanti dal medesimo comma, pari a 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, 8,5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 9,5 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare dal momento che gli accantonamenti utilizzati recano le occorrenti disponibilità, anche considerando le riduzioni dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente già previste dal testo iniziale del presente decreto-legge, nonché le ulteriori riduzioni di entrambi gli accantonamenti operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 13-*bis* (articolo aggiuntivo 13.019 NF)**

#### **Disposizioni per la valorizzazione dei luoghi della memoria e del Parco Nazionale della Pace nella regione Toscana**

**Le norme** assegnano al comune di Stazzema un contributo straordinario di 2,2 milioni di euro complessivi, di cui 200.000 euro per l'anno 2025 e 2 milioni di euro per l'anno 2026 per la realizzazione del tracciato stradale di collegamento diretto tra le frazioni S. Anna e Farnocchia nel comune di Stazzema.

Con decreto ministeriale si provvede alla revoca dell'assegnazione delle predette risorse nel caso di mancata realizzazione dell'intervento entro il 31 dicembre 2026. Le risorse oggetto di revoca sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e ivi restano definitivamente acquisite.

Ai relativi oneri, pari a 200.000 euro per l'anno 2025 e 2 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di

conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame assegnano al comune di Stazzema un contributo straordinario di 2,2 milioni di euro complessivi, di cui 200.000 euro per l'anno 2025 e 2 milioni di euro per l'anno 2026 per la realizzazione del tracciato stradale di collegamento diretto tra le frazioni S. Anna e Farnocchia nel comune di Stazzema, provvedendo alle relative coperture.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, posto che l'onere è configurato come limite massimo di spesa.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 13-*bis* provvede agli oneri derivanti dal medesimo comma, pari a 200.000 euro per l'anno 2025 e a 2 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, nel rilevare che gli interventi finanziati presentano natura in conto capitale, non si hanno osservazioni da formulare dal momento che l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le ulteriori riduzioni del medesimo accantonamento operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 14, commi 1-*bis* e 1-*ter* (emendamento 14.23 NF)**

#### **Proroga di contratti con esperti per l'attuazione di interventi PNRR**

**Normativa vigente**. Il primo periodo del comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge n. 104 del 2023 ha autorizzato la spesa di euro 45.000 per il 2023 ed euro 180.000 per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 per lo svolgimento dei controlli sostanziali da parte dell'Unità di missione per il PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'avanzamento fisico e procedurale degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano.

**La norma** modifica il comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge n. 104 del 2023 al fine di consentire che le risorse stanziare e assegnate all'Unità di Missione per il PNRR presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), ai sensi della medesima disposizione, per lo svolgimento di attività di controllo sull'avanzamento degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano, possano essere utilizzate anche per ulteriori attività funzionali allo svolgimento dei compiti di verifica e monitoraggio, ivi incluso il supporto tecnico ai soggetti attuatori (comma 1-*bis*).

Viene, inoltre, previsto che i contratti sottoscritti con gli esperti, incaricati dall'Unità di Missione per il PNRR del MIT e delle altre amministrazioni centrali ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del decreto-legge n. 80 del 2021, possano essere prorogati fino al 31 dicembre 2026. All'attuazione della disposizione si provvede nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica (comma 1-*ter*).

Si evidenzia che l'articolo 7, comma 4, secondo periodo del decreto-legge n. 80 del 2021, al fine di assicurare l'attuazione degli interventi del PNRR, ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia un fondo da ripartire con DPCM, con una dotazione di euro 2.668.000 per il 2021 e di euro 8.000.000 per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, tra specifiche amministrazioni pubbliche, che possono avvalersi di un contingente di esperti per un importo massimo di 50.000 euro lordi annui per singolo incarico. Tali incarichi sono conferiti per la durata massima di trentasei mesi.

Si evidenzia, altresì, che l'articolo 20, comma-*septies*, secondo periodo del decreto-legge n. 25 del 2025 ha incrementato di 4 ulteriori unità fino al 31 dicembre 2026 il contingente di esperti di cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può avvalersi ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del decreto-legge n. 80 del 2021.

**In merito ai profili di quantificazione**, si evidenzia preliminarmente che la norma amplia la destinazione delle risorse (euro 180.000 per ciascuno degli anni 2025 e 2026) che l'articolo 18, comma 3, del decreto-legge n. 104 del 2023 assegna all'Unità di Missione per il PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) per lo svolgimento di attività di controllo sull'avanzamento degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano, aggiungendo quale ulteriore finalità, lo svolgimento di compiti di verifica e monitoraggio, ivi incluso il supporto tecnico ai soggetti attuatori.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare considerato che la norma amplia il novero delle citate attività, fermi restando i limiti di spesa previsti a legislazione vigente.

Viene, altresì, disposta la proroga al 31 dicembre 2026, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, dei contratti

che possono essere sottoscritti, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del decreto-legge n. 80 del 2021, con esperti presso il MIT e altre amministrazioni centrali per l'attuazione degli interventi del PNRR, la cui durata massima è fissata a normativa vigente nel limite di 36 mesi.

Al riguardo, dovrebbe essere valutata l'opportunità di precisare che le risorse disponibili nei limiti delle quali possono essere prorogati i contratti di cui trattasi sono quelle ad essi destinate ai sensi del medesimo articolo 7, comma 4, del decreto-legge n. 80 del 2021.

Si ricorda infatti che l'articolo 7, comma 4, secondo periodo, del decreto-legge n. 80 del 2021, al fine di assicurare l'attuazione degli interventi del PNRR, ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia un fondo da ripartire con DPCM, con una dotazione di euro 2.668.000 per il 2021 e di euro 8.000.000 per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, tra specifiche amministrazioni pubbliche, che possono avvalersi di un contingente di esperti per un importo massimo di 50.000 euro lordi annui per singolo incarico. Tali incarichi sono conferiti per la durata massima di trentasei mesi.

#### **ARTICOLO 15, comma 2-bis (emendamento 15.9 NF)**

##### **Incremento di stanziamenti nello stato di previsione del MEF**

**Normativa vigente.** L'articolo 2 del decreto legislativo n. 303 del 1999, recante l'ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, definisce le finalità del medesimo decreto ed elenca le funzioni per le quali il Presidente del Consiglio si avvale della Presidenza del Consiglio.

**Le norme** prevedono che le somme iscritte nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze in relazione a quanto previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 303 del 1999 siano incrementate di 2 milioni di euro per l'anno 2025. Ai relativi oneri, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame incrementano di 2 milioni di euro per l'anno 2025 le somme iscritte nello stato di previsione del MEF in relazione a quanto previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 303 del 1999, che, tra l'altro, elenca le funzioni per le quali il Presidente del Consiglio si avvale della Presidenza del Consiglio.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare, dal momento che l'onere è limitato allo stanziamento previsto.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 2-*bis* dell'articolo 15 prevede agli oneri derivanti dal medesimo comma, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare dal momento che l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le riduzioni del medesimo accantonamento disposte dal testo iniziale del presente decreto-legge e dalle ulteriori modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.

#### **ARTICOLO 16, comma 1-*bis* (emendamento 16.3 NF)**

#### **Finanziamento di lavori sulla linea ferroviaria FL3 Roma Tiburtina-Viterbo Porta Fiorentina**

**Normativa vigente.** L'articolo 1, comma 534, della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025) prevede che l'autorizzazione di spesa in favore della società Rete ferroviaria italiana S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 395, della legge n. 234 del 2021, sia incrementata di complessivi 1.158 milioni di euro, di cui 89,09 milioni di euro per l'anno 2027, 117,55 milioni di euro per l'anno 2028, 6,6 milioni di euro per l'anno 2029, 8,29 milioni di euro per l'anno 2030, 83,57 milioni di euro per l'anno 2031, 108,15 milioni di euro per l'anno 2032, 174,75 milioni di euro per l'anno 2033 e 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2034 al 2036. Le suddette risorse sono prioritariamente destinate, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana S.p.a., alla copertura dei maggiori fabbisogni degli interventi in corso di realizzazione e alla prosecuzione delle opere in corso.

**Le norme** stabiliscono che l'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a., di cui all'articolo 1, comma 534, della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025), nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, sia destinato anche al finanziamento di binari di precedenza in stazione sulla linea FL3 Roma Tiburtina-Viterbo Porta Fiorentina al fine di incrementare la capacità e la frequenza del servizio per un importo pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028.

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame stabiliscono che l'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di RFI S.p.a., di cui all'articolo 1, comma 534, della legge n. 207 del 2024, sia destinato anche al finanziamento di binari di precedenza in stazione sulla linea FL3 Roma Tiburtina-Viterbo Porta Fiorentina per un importo pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028.

Al riguardo, considerato che le risorse da utilizzare sono attinte dall'incremento dell'autorizzazione di spesa, di cui all'articolo 1, comma 395, della legge n. 234 del 2021, destinato alla società Rete ferroviaria italiana S.p.a. prioritariamente per la copertura dei maggiori fabbisogni degli interventi in corso di realizzazione e per la prosecuzione delle opere in corso, appare opportuno acquisire elementi di informazione da parte del Governo volti ad assicurare che l'incremento della citata autorizzazione di spesa possa essere destinato anche al finanziamento dell'intervento in oggetto, senza compromettere il soddisfacimento dei predetti maggiori fabbisogni o la realizzazione di interventi già programmati.

#### **ARTICOLO 16-bis (articolo aggiuntivo 16.011 NF)**

#### **Disposizioni urgenti in materia di riqualificazione e mitigazione urbanistica connesse al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria**

**La norma** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la società Rete ferroviaria italiana RFI S.p.A., la regione Campania e i comuni interessati stipolino un protocollo d'intesa sui programmi e sui progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi alla realizzazione del lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Il protocollo individua gli interventi finanziabili con le risorse risultanti dall'autorizzazione di spesa di seguito indicata e i relativi cronoprogrammi procedurali e finanziari.

A tal fine è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028. Si prevede, inoltre, che, in aggiunta alle summenzionate risorse, la regione Campania possa concorrere al finanziamento mediante risorse proprie.

Ai relativi oneri, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del Fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**In merito ai profili di quantificazione** si evidenzia preliminarmente che la norma in esame prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la società Rete ferroviaria italiana RFI S.p.A., la regione Campania e i comuni interessati, attraverso la stipula di un protocollo d'intesa, individuino interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi alla realizzazione del lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, autorizzando a tal fine una spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028. Si prevede, inoltre, che la regione Campania possa concorrere al finanziamento mediante risorse proprie.

Al riguardo, pur considerando che l'onere risulta configurato come limite massimo di spesa, appare comunque opportuno che il Governo fornisca elementi di informazione in merito alla quantificazione dell'onere stesso.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, si fa presente che il comma 3 dell'articolo 16-*bis* prevede agli oneri derivanti dal comma 2 del medesimo articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, nel rilevare che i predetti oneri, destinati al finanziamento degli interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria di cui al comma 1 dell'articolo 16-*bis*, appaiono riconducibili a spese in conto capitale, non si hanno osservazioni da formulare, giacché l'accantonamento utilizzato reca le occorrenti disponibilità, anche considerando le ulteriori riduzioni operate per effetto delle modificazioni apportate al provvedimento nel corso dell'esame in sede referente.