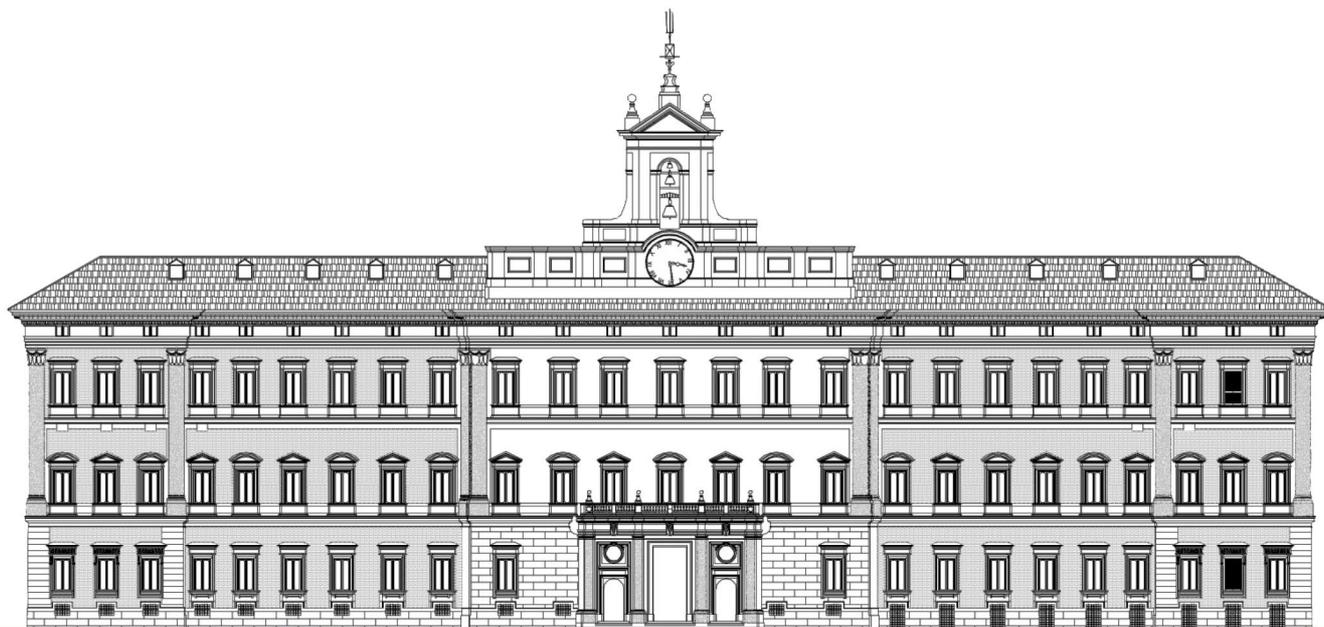




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 2022-A

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023

N. 280 – 27 novembre 2024



Camera dei deputati
XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 2022-A

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023

N. 280 – 27 novembre 2024

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

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ 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

| | |
|--|--------|
| PREMESSA | - 5 - |
| VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI | - 5 - |
| ARTICOLO 1 | - 5 - |
| AMBITO DI APPLICAZIONE, FINALITÀ E DEFINIZIONI IN MATERIA DI CONCESSIONI AUTOSTRADALI | - 5 - |
| ARTICOLI 2-4 | - 7 - |
| AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI | - 7 - |
| ARTICOLO 5 | - 10 - |
| AFFIDAMENTO <i>IN HOUSE</i> DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI | - 10 - |
| ARTICOLO 6 | - 12 - |
| OGGETTO DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE | - 12 - |
| ARTICOLO 7 | - 15 - |
| CRITERI DI REMUNERAZIONE DELLA CONCESSIONE | - 15 - |
| ARTICOLO 8 | - 16 - |
| SCHEMA DI CONVENZIONE A BASE DELL’AFFIDAMENTO | - 16 - |
| ARTICOLO 9 | - 18 - |
| APPROVAZIONE E AGGIORNAMENTO DELLE CONVENZIONI DI CONCESSIONE E DEI RELATIVI PIANI ECONOMICO-FINANZIARI | - 18 - |
| ARTICOLO 10 | - 21 - |
| DURATA DELLE CONCESSIONI | - 21 - |
| ARTICOLO 11 | - 23 - |
| ESTINZIONE DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE | - 23 - |
| ARTICOLO 12 | - 27 - |
| FISSAZIONE E AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE AUTOSTRADALI | - 27 - |
| ARTICOLO 13 | - 33 - |
| PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEGLI INVESTIMENTI AUTOSTRADALI | - 33 - |
| ARTICOLI 14 E 15 | - 34 - |
| DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ESSERE | - 34 - |
| ARTICOLO 16 | - 38 - |

| | |
|--|--------|
| DISPOSIZIONI DI COORDINAMENTO NORMATIVO | - 38 - |
| ARTICOLO 17..... | - 39 - |
| DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RILEVAZIONE DEI PREZZI E DELLE TARIFFE | - 39 - |
| ARTICOLO 18..... | - 41 - |
| AGGIORNAMENTO DEL REGOLAMENTO DELL'AUTORITÀ PER LE GARANZIE NELLE COMUNICAZIONI IN MATERIA DI PORTABILITÀ DEI NUMERI MOBILI | - 41 - |
| ARTICOLO 19..... | - 42 - |
| DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ATTIVITÀ DI RILEVAZIONE DEGLI USI COMMERCIALI E DI INFORMAZIONI FORNITE AI CLIENTI FINALI DELLE SOCIETÀ DI VENDITA DI ENERGIA AL DETTAGLIO | - 42 - |
| ARTICOLO 20..... | - 43 - |
| DISPOSIZIONI PER FAVORIRE LA CONCORRENZA NEL SETTORE ASSICURATIVO | - 43 - |
| ARTICOLO 21..... | - 45 - |
| SISTEMA INFORMATIVO ANTIFRODE PER I RAPPORTI ASSICURATIVI NON OBBLIGATORI | - 45 - |
| ARTICOLO 22..... | - 46 - |
| VIGILANZA SUI CONTRATTI ASSICURATIVI A COPERTURA DEI DANNI ALLE IMPRESE CAGIONATI DA CALAMITÀ NATURALI ED EVENTI CATASTROFALI | - 46 - |
| ARTICOLO 23..... | - 47 - |
| DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RIPORZIONAMENTO DEI PRODOTTI PRECONFEZIONATI | - 47 - |
| ARTICOLO 24..... | - 48 - |
| ACCESSO DEI CLIENTI DOMESTICI VULNERABILI AL SERVIZIO A TUTELE GRADUALI | - 48 - |
| ARTICOLO 25..... | - 50 - |
| DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA | - 50 - |
| ARTICOLO 26..... | - 53 - |
| DELEGA AL GOVERNO IN MATERIA DI STRUTTURE AMOVIBILI FUNZIONALI ALL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI ESERCIZI ... | - 53 - |
| ARTICOLO 27..... | - 54 - |
| MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO N. 152 DEL 2006, IN MATERIA DI SISTEMI AUTONOMI DI GESTIONE DEGLI IMBALLAGGI E DEI RIFIUTI DI IMBALLAGGIO NONCHÉ DI TARIFFA PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI | - 54 - |
| ARTICOLI 28 E 29 | - 55 - |
| MODIFICHE ALLA DEFINIZIONE DI <i>START-UP</i> INNOVATIVA..... | - 55 - |

| | |
|---|--------|
| ARTICOLO 30 | - 57 - |
| MODIFICHE ALLA DEFINIZIONE DI INCUBATORE CERTIFICATO | - 57 - |
| ARTICOLI 31 | - 58 - |
| CONTRIBUTO SOTTO FORMA DI CREDITO D'IMPOSTA IN FAVORE DEGLI INCUBATORI CERTIFICATI | - 58 - |
| ARTICOLO 32 | - 60 - |
| DISPOSIZIONI PER FAVORIRE L'INVESTIMENTO NELLE <i>START UP</i> INNOVATIVE | - 60 - |
| ARTICOLO 33 | - 62 - |
| OBBLIGO DEI COMUNI DI CONFORMARSI ALLE NUOVE SPECIFICHE TECNICHE PER IL FUNZIONAMENTO DELLO SPORTELLO UNICO PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE | - 62 - |
| ARTICOLO 34 | - 63 - |
| DISPOSIZIONI PER FAVORIRE L'INVESTIMENTO NELLE <i>START UP</i> INNOVATIVE | - 63 - |
| ARTICOLO 35 | - 64 - |
| SOSPENSIONE DELL'EFFICACIA DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ACCREDITAMENTO E DI ACCORDI CONTRATTUALI CON IL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE | - 64 - |
| ARTICOLO 36 | - 66 - |
| DISPOSIZIONI IN MATERIA DI BUONI PASTO | - 66 - |
| ARTICOLO 37 | - 69 - |
| NEL SISTEMA DEI MEDICINALI EMODERIVATI PRODOTTI DAL PLASMA | - 69 - |
| ARTICOLO 38 | - 70 - |
| DISPOSIZIONI FINANZIARIE | - 70 - |

Informazioni sul provvedimento

| | |
|---|---|
| A.C. | 2022-A |
| Titolo: | Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 |
| Iniziativa: | governativa |
| Iter al Senato: | no |
| Relazione tecnica (RT): | presente |
| Relatori per le Commissioni di merito: | Montemagni (LEGA), per l'VIII Commissione (Ambiente) Pietrella (FDI), per la X Commissione (Attività produttive) |
| Commissioni competenti: | VIII Commissione (Ambiente) e X Commissione (Attività produttive) |

PREMESSA

Il disegno di legge in oggetto, modificato e integrato dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive, commercio e turismo), nel corso dell'esame in sede referente, reca disposizioni quadro in materia di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023.

È oggetto della presente Nota il testo elaborato dalle predette Commissioni, ai fini dell'esame in Assemblea, quale risultante dalle proposte emendative approvate nel corso dell'esame in sede referente.

Il testo originario del provvedimento è corredato di relazione tecnica, mentre non lo sono le proposte emendative approvate nel corso dell'esame in sede referente.

Si esaminano di seguito le disposizioni considerate dalla relazione tecnica e le altre norme che presentano profili di carattere finanziario.

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLO 1

Ambito di applicazione, finalità e definizioni in materia di concessioni autostradali

Le norme specificano che gli articoli da 1 a 16 (Capo I) riguardano disposizioni di riordino normativo in materia di affidamento delle concessioni autostradali, di semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei

piani economico-finanziari e di specificazione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione, con l'intento di rafforzare gli strumenti di *governance* in capo al concedente, nel quadro di una regolamentazione orientata alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore (comma 1).

Alle concessioni autostradali si applicano le disposizioni del libro IV, parte II, del Codice dei contratti pubblici¹ (Dei contratti di concessione), come integrate e specificate dalle disposizioni del Capo I in oggetto, che costituiscono norme speciali di settore (comma 2). Vengono infine definiti alcuni termini e locuzioni utilizzati nell'ambito del provvedimento in esame (comma 3).

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma preliminarmente che il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nell'ambito della "M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza" ha previsto l'adozione della legge annuale per la concorrenza 2023 entro il 31 dicembre 2024, nella quale dovranno essere comprese misure volte a riformare il settore delle concessioni autostradali. Tra queste rileva la previsione di un quadro normativo all'interno del quale rendere obbligatorio lo svolgimento delle gare per i contratti di concessione autostradale, impedendone il rinnovo automatico. A tali misure se ne aggiungono altre, in particolare in materia di affidamenti *in house* e risoluzione del contratto.

Allo stato, la rete autostradale italiana in esercizio è gestita tramite rapporti concessori con società concessionarie pubbliche e private. Per la maggior parte della rete, il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre, per la restante parte, soggetti concedenti sono le Regioni Veneto ed Emilia-Romagna e la società "Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A." (CAL) (società del Gruppo Anas, partecipata per il 50% da Anas S.p.A. e per il restante 50% dall'Azienda Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti S.p.A" (ARIA S.p.A.), partecipata al 100% dalla Regione Lombardia e che lavora secondo il modello dell'*in-house*).

Nell'ambito delle concessioni autostradali per le quali il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 17 scadranno nei prossimi 15 anni e per queste sarà necessario procedere ad un nuovo affidamento.

Le norme, in stretta coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR dianzi indicati, intendono ridisegnare il quadro normativo di riferimento mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, la semplificazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico e finanziari e la ridefinizione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione. Ciò, con l'intento di

¹ Di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

rafforzare gli strumenti di *governance* in capo al concedente in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al miglior coordinamento degli interventi di manutenzione tra i singoli concessionari al fine di contenere il più possibile gli impatti sulla mobilità, nonché alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.

Con specifico riferimento all'articolo 1, la RT, oltre a descrivere sinteticamente le disposizioni, afferma che trattasi di norme aventi carattere ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame individuano le finalità e il campo di applicazione delle norme di cui al Capo I del presente provvedimento, relativo al riordino delle concessioni autostradali, elencando inoltre le definizioni dei termini utilizzati all'interno del predetto Capo.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare considerata la natura ordinamentale delle disposizioni in esame.

ARTICOLI 2-4

Aggiudicazione delle concessioni autostradali

Le norme – modificate durante l'esame in sede referente - disciplinano le modalità di affidamento delle concessioni autostradali, prevedendo che l'ente concedente tenga conto degli ambiti ottimali di gestione, come individuati dal successivo articolo 16, comma 2, lettera *b*), che introduce la lettera *g-bis*), all'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011 (articolo 2).

La relazione illustrativa afferma che detta disposizione si pone come direttamente attuativa dello specifico *requirement* contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, il quale prescrive di «imporre alle autorità concedenti di designare le concessioni per tratte autostradali, assegnate mediante procedura pubblica, tenendo conto delle stime di efficienza di scala e dei costi dei concessionari autostradali elaborate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

L'ente concedente aggiudica le concessioni autostradali secondo procedure di evidenza pubblica, consentendo l'affidamento diretto esclusivamente nelle seguenti ipotesi:

- a) affidamento alla società *in house* costituita ai sensi dell'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge n. 121 del 2021²;
- b) affidamento a una società *in house*, diversa dalla suddetta società, anche appositamente costituita³.

In particolare, i bandi disciplinano:

- l'oggetto del contratto di concessione per i servizi di gestione e manutenzione ordinaria nonché per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria;
- i requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziario dei concorrenti;
- le modalità di presentazione dell'offerta, che indica distintamente gli elementi qualitativi e di costo o di prezzo relativi ai servizi di gestione e manutenzione ordinaria, nonché alla progettazione e all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria;
- il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, finalizzato a garantire una valutazione delle offerte in condizioni di concorrenza effettiva in modo da individuare un vantaggio economico complessivo per l'ente concedente;
- la durata massima del contratto di concessione.

L'ente concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto, di cui all'articolo 193 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici) (articolo 3).

La relazione illustrativa afferma che, in attuazione dello specifico impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, viene previsto che il concedente non possa procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso al *project financing*. Tale previsione persegue una *ratio* antielusiva del divieto di proroga delle concessioni autostradali contenuto nell'articolo 178, comma 5, del codice dei contratti pubblici, in quanto è finalizzata ad evitare che, in sede di primo riaffidamento delle concessioni autostradali, i concessionari autostradali uscenti possano avere una posizione di vantaggio di fatto, quali proponenti nel *project financing*, giovandosi del diritto di prelazione previsto dall'articolo 193, commi 4 e 8, del citato codice.

Si prevede inoltre che per l'aggiudicazione dei contratti di concessione, l'ente concedente pubblici la ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura, predisposta dallo

² L'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge n. 121 del 2021 autorizza per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

³ L'articolo 186, comma 7, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici) consente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare le concessioni autostradali relative ad autostrade che interessano una o più regioni a società *in house* di altre amministrazioni pubbliche, anche appositamente costituite.

stesso ente, e delle verifiche sull'infrastruttura effettuate in proprio o tramite l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), ai fini della formulazione di offerte. L'ente pone infine a base di gara per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria almeno un progetto di fattibilità che individui tra più soluzioni possibili, quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire⁴ (articolo 4).

La relazione illustrativa afferma che le disposizioni contenute negli articoli 3 e 4 si pongono come direttamente attuative dei seguenti specifici impegni contenuti nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza: (i) «rendere obbligatoria la gara d'appalto per i contratti di concessione per le autostrade e rafforzare l'applicabilità del quadro normativo per il rilascio delle concessioni autostradali (...), fatta salva la modalità *in house* entro i limiti stabiliti dal diritto dell'UE»; (ii) «richiedere una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione»; (iii) «garantire la piena e tempestiva attuazione del quadro normativo dell'ART per la tutela dei diritti degli utenti e per la fornitura di livelli di servizio adeguati»; (iv) «imporre l'installazione di un numero minimo di punti di ricarica elettrici [...] e il pieno rispetto del quadro normativo elaborato dall'ART per la tutela dei diritti degli utenti e la fornitura di adeguati livelli di servizio, come criteri di aggiudicazione per nuove concessioni autostradali».

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, oltre a descrivere sinteticamente le norme, in relazione all'articolo 3 chiarisce che il concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di *project financing*, in attuazione dello specifico *requirement* contenuto nella “M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza-Leggi annuali sulla concorrenza”.

La RT afferma altresì che le disposizioni di cui agli articoli in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo evidenzia che le attività ivi previste sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame disciplinano le modalità di affidamento delle concessioni autostradali, tenendo conto degli ambiti ottimali di gestione e prevedendo l'adozione di procedure di evidenza pubblica, tranne nei casi di affidamento *in house* appositamente individuati. L'ente concedente non può

⁴ Ai sensi dell'articolo 41, comma 6, lettera a), del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici)

procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto. Vengono altresì definiti i contenuti dei bandi di gara e viene previsto l'obbligo per l'ente concedente, per l'aggiudicazione dei contratti di concessione, di pubblicare la ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura, predisposta dallo stesso ente, e delle verifiche sull'infrastruttura effettuate in proprio o tramite l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), ai fini della formulazione di offerte. Infine l'ente pone a base di gara per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria almeno un progetto di fattibilità che individui tra più soluzioni possibili, quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire.

Al riguardo, la RT afferma che le attività in capo a soggetti istituzionali (enti concedenti ricompresi nell'ambito delle amministrazioni pubbliche, quali l'ANAS, e ANSFISA) saranno svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

In proposito, preso atto di quest'ultima precisazione, non vi sono osservazioni da formulare.

ARTICOLO 5

Affidamento *in house* delle concessioni autostradali

Le norme – modificate durante l'esame in sede referente - prevedono che, ai fini dell'affidamento *in house* di una concessione autostradale, l'ente concedente effettui preventivamente la valutazione delle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento. L'ente concedente predispone una proposta di convenzione, con il relativo piano economico-finanziario (PEF), elaborato sulla base del modello di tariffazione predisposto dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), che sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione. La proposta di affidamento è trasmessa dall'ente concedente all'ART e all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), che esprimono i pareri di rispettiva competenza entro i successivi trenta giorni. Detto termine può essere differito, su richiesta dell'Autorità competente, di ulteriori quindici giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali (commi 1-3).

La proposta di convenzione e il relativo PEF sono trasmessi dall'ente concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS). Il CIPESS si esprime entro il termine di trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Resta ferma per il CIPESS la facoltà di acquisire il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e il suo parere CIPESS si intende favorevole in caso di mancata deliberazione entro i termini (comma 4).

L'ente concedente trasmette all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, ai fini della sua sottoscrizione. Tale proposta è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. In caso di mancata sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, da parte dell'affidatario entro il termine previsto, si procede a un nuovo affidamento (commi 5-7).

La proposta di convenzione è redatta nel rispetto delle disposizioni della sezione IV (articoli da 6 a 11), in quanto compatibili. All'aggiornamento o alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede, secondo le modalità di cui al presente articolo, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 (Modifica di contratti durante il periodo di efficacia) e 192 (Revisione del contratto di concessione) del Codice dei contratti pubblici⁵. L'aggiornamento periodico delle convenzioni e dei relativi PEF è definito con apposito atto aggiuntivo alla convenzione, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisiti i pareri dell'ART e dell'ANAC. Alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 (modifica di contratti durante il periodo di efficacia) e 192 (revisione del contratto di concessione) del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

La relazione illustrativa evidenzia che l'articolo in esame si pone come direttamente attuativo dello specifico impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, il quale prescrive che «per quanto riguarda gli affidamenti *in house*, la legge deve: (i) richiedere una verifica *ex ante* obbligatoria della legalità dell'affidamento *in house* e vietare l'avvio della procedura di gara o degli affidamenti *in house* in assenza di tale verifica; (ii) conferire all'Autorità per la regolamentazione dei trasporti (ART) strumenti e poteri adeguati per eseguire le verifiche summenzionate e il sostegno (giuridico) dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC); (iii) imporre l'installazione di un numero minimo di punti di ricarica elettrica, la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci e il pieno rispetto del quadro normativo elaborato dall'ART per la tutela dei diritti degli utenti e la fornitura di adeguati livelli di servizio, come criteri di aggiudicazione per nuove concessioni autostradali».

⁵ Di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma preliminarmente che le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, si evidenzia che alle attività svolte i soggetti istituzionali coinvolti provvederanno nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che, ai fini dell'affidamento *in house* di una concessione autostradale, il concedente debba effettuare preventivamente la valutazione sulle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento. Vengono, inoltre, disciplinati l'*iter* procedurale di affidamento della concessione e i relativi atti.

Al riguardo, la relazione illustrativa evidenzia che le disposizioni di cui trattasi sono volte a recepire gli impegni contenuti nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza e la relazione tecnica afferma che le attività in capo a soggetti istituzionali (enti concedenti ricompresi nell'ambito delle amministrazioni pubbliche, quali l'ANAS, Autorità di regolazione dei trasporti, Autorità nazionale anticorruzione, Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) saranno svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Tutto ciò considerato, pertanto, non si hanno osservazioni da formulare.

ARTICOLO 6

Oggetto del contratto di concessione

Le norme – modificate durante l'esame in sede referente - disciplinano l'oggetto del contratto di concessione autostradale prevedendo che esso abbia ad oggetto l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale, nonché, in relazione ai progetti dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione e dai relativi aggiornamenti (comma 1).

In relazione alle attività di manutenzione ordinaria, il concessionario assicura le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi,

nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) (comma 2).

In relazione alle attività di cui al comma 1, sono a carico del concessionario i rischi operativi, di cui all'articolo 177 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici) (comma 3).

L'articolo 177 del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che l'aggiudicazione di una concessione comporti il trasferimento al concessionario di un rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi, nonché un rischio dal lato della domanda o dal lato dell'offerta o da entrambi.

Tra i lavori e le opere relativi alla manutenzione straordinaria, sono compresi quelli relativi alla realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci. Per la realizzazione di tali opere, il concessionario è autorizzato a espropriare in nome e per conto dell'ente concedente le aree di sedime necessarie. Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera. Il rischio espropri, connesso a ritardi imputabili al concessionario o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione imputabile al concessionario, è posto a carico del concessionario (commi 4 e 5).

Le opere relative alla manutenzione straordinaria sono trasferite gratuitamente, libere da gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio dello Stato, ramo stradale, ai sensi dell'articolo 822 del Codice civile, all'esito della verifica da parte del concedente e del collaudo. Il trasferimento avviene tramite sottoscrizione di apposito verbale di consegna, sottoscritto dall'ente concedente e dal concessionario, che costituisce titolo per la trascrizione, l'intavolazione e la voltura catastale dell'opera (comma 6).

L'articolo 822, secondo comma, del Codice civile prevede che facciano parimenti parte del demanio pubblico, se appartengono allo Stato, tra l'altro, le strade, le autostrade e le strade ferrate e gli aerodromi e, infine, gli altri beni che sono dalla legge assoggettati al regime proprio del demanio pubblico.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame definiscono l'oggetto del contratto di concessione autostradale, specificando le tipologie di attività che rientrano nel contratto e dando specifica attuazione al *requirement* contenuto nella "M1 C2-II- 12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza" ove si richiede una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione.

Al comma 3, in particolare, si precisa che sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici. Il c.d. "rischio operativo" è da intendersi o quale "rischio della domanda", legato alla maggiore o minore domanda dei servizi prestati ad opera degli utenti, o quale "rischio dell'offerta", che si ha nel caso in cui

la remunerazione dell'affidatario sia subordinata all'effettiva capacità di mettere l'opera o i servizi a disposizione dell'utenza e/o dell'ente concedente. Sul punto, occorre preliminarmente evidenziare che le Linee Guida n. 9, approvate dall'ANAC con la Delibera n. 318 del 28 marzo 2018, in tema di trasferimento dei rischi al concessionario nei contratti di partenariato pubblico privato, hanno espressamente sancito che "è necessario che sia trasferito in capo all'operatore economico, oltre che il rischio di costruzione, anche il rischio di disponibilità o, nei casi di attività redditizia verso l'esterno, il rischio di domanda dei servizi resi, per il periodo di gestione dell'opera.

Il comma 4, in stretta aderenza con il *requirement* contenuto nella M1 C2-II- 12, che impone la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, prevede che tra le opere di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b), sia ricompresa espressamente la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART.

In merito ai commi 5 e 6, la RT riassume sinteticamente i contenuti delle disposizioni.

La RT afferma infine le disposizioni in esame hanno carattere ordinamentale e che dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame disciplinano l'oggetto del contratto di concessione autostradale prevedendo che lo stesso definisca l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale, nonché, in relazione ai progetti dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione individuati dalla convenzione di concessione e dai relativi aggiornamenti. I relativi rischi operativi sono a carico del concessionario. Tra i lavori e le opere relativi alla manutenzione straordinaria, sono compresi quelli relativi alla realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, per le quali il concessionario è autorizzato a espropriare, in nome e per conto dell'ente concedente e a valere sul quadro economico dell'opera, le aree di sedime necessarie. Il rischio espropri è posto a carico del concessionario. Le opere relative alla manutenzione straordinaria sono trasferite gratuitamente, libere da pegni e gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio dello Stato.

Al riguardo, la relazione tecnica chiarisce che le disposizioni sono volte a recepire gli impegni contenuti nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza. Ciò premesso, considerato che le predette disposizioni specificano che la gestione dei rischi è a carico del concessionario, riproponendo quanto già previsto dall'ordinamento vigente, e che le espropriazioni e le occupazioni dei terreni sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera, non vi sono osservazioni da formulare.

ARTICOLO 7

Criteria di remunerazione della concessione

Le norme prevedono che le attività che formano oggetto del contratto di concessione, di cui al precedente articolo 6, comma 1, siano remunerate mediante riscossione da parte del concessionario delle tariffe di pedaggio, di cui al successivo articolo 12, comma 3, lettera *a*), (comma 1).

Gli oneri relativi alle attività di progettazione sono a carico del concessionario fino alla definitiva approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica da parte dell'ente concedente (comma 2).

Gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non sono soggetti alle clausole di revisione prezzi, di cui all'articolo 60 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici)⁶, in relazione a eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente (comma 3).

La relazione illustrativa afferma che tale previsione, in particolare, mira ad assicurare un contenimento dei prezzi in sede di aggiornamento degli atti convenzionali, anche alla luce della necessità di ridurre la durata massima delle concessioni.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

⁶ L'articolo 60, commi 1 e 2, del Codice dei contratti pubblici prevede che nei documenti di gara iniziali delle procedure di affidamento sia obbligatorio l'inserimento delle clausole di revisione prezzi. Queste clausole si attivano al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva che determinano una variazione del costo dell'opera, della fornitura o del servizio, in aumento o in diminuzione, superiore al 5 per cento dell'importo complessivo e operano nella misura dell'80 per cento della variazione stessa, in relazione alle prestazioni da eseguire.

La relazione tecnica, oltre a descrivere sinteticamente le norme, afferma che le disposizioni in esame hanno carattere ordinamentale e che dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che le attività che formano oggetto del contratto di concessione siano remunerate mediante riscossione da parte del concessionario delle tariffe di pedaggio. Gli oneri relativi alle attività di progettazione sono a carico del concessionario fino alla definitiva approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare attesa la natura ordinamentale delle disposizioni in esame.

Riguardo alle considerazioni circa la determinazione delle tariffe, si rimanda alle considerazioni svolte nell'ambito del successivo articolo 12.

Si prevede altresì che gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non siano soggetti alle clausole di revisione prezzi.

In proposito, si prende atto che tale previsione mira ad assicurare un contenimento dei prezzi in sede di aggiornamento degli atti convenzionali, come chiarito dalla relazione illustrativa, e non si formulano in merito osservazioni.

ARTICOLO 8

Schema di convenzione a base dell'affidamento

Le norme prevedono che lo schema di convenzione, posto a base dell'affidamento di una concessione autostradale, definisca:

- con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART);
- con riferimento all'installazione di punti di ricarica elettrica, le prestazioni a carico del concessionario in coerenza con le misure di regolazione adottate dall'ART.

La relazione illustrativa evidenzia che le disposizioni sono funzionali all'attuazione dei seguenti impegni del PNRR:

- garantire la piena e tempestiva attuazione del quadro normativo dell'ART per la tutela dei diritti degli utenti e per la fornitura di livelli di servizio adeguati;

- imporre l'installazione di un numero minimo di punti di ricarica elettrici e il pieno rispetto del quadro normativo elaborato dall'ART per la tutela dei diritti degli utenti e la fornitura di adeguati livelli di servizio, come criteri di aggiudicazione per nuove concessioni autostradali.

Detto schema di convenzione definisce, altresì:

- i criteri per lo svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio dell'ente concedente nei confronti del concessionario, anche avvalendosi del supporto operativo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);
- il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, tenendo conto della redditività della concessione e dell'applicazione di aliquote di ammortamento tecnico-regolatorie, parametrata alla vita utile degli *asset* reversibili;
- il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sull'esecuzione degli interventi infrastrutturali nonché sui relativi costi di realizzazione;
- le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio, tenuto conto, altresì, dei meccanismi di penalità previsti dalle delibere dell'ART.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma le disposizioni in esame definiscono il contenuto dello schema di convenzione a base dell'affidamento. In particolare, lo schema di convenzione contiene il metodo di calcolo del valore di subentro e le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alla manutenzione, gestione e realizzazione degli investimenti.

La RT afferma altresì che le disposizioni hanno carattere ordinamentale e che dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame definiscono il contenuto dello schema di convenzione a base dell'affidamento di una concessione autostradale.

In particolare, il suddetto schema contiene:

- con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti;

- con riferimento all'installazione di punti di ricarica elettrica, le prestazioni a carico del concessionario;
- i criteri per lo svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio dell'ente concedente nei confronti del concessionario, anche avvalendosi dell'ANSFISA;
- il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro;
- il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sull'esecuzione degli interventi infrastrutturali nonché sui relativi costi di realizzazione;
- le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria.

Al riguardo, la relazione illustrativa chiarisce che le disposizioni sono volte a recepire gli impegni contenuti nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza.

Ciò posto, appare opportuno che il Governo fornisca ulteriori elementi di informazione volti ad assicurare che l'ANSFISA (soggetto ricompreso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato), di cui l'ente concedente può avvalersi per lo svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio nei confronti del concessionario, possa svolgere tali attività nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 9

Approvazione e aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economico-finanziari

Le norme – modificate durante l'esame in sede referente - prevedono che la stipula del contratto di concessione avvenga mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario, di una convenzione, corredata del piano economico-finanziario (PEF) (comma 1).

All'esito dell'affidamento della concessione, l'ente concedente predispone una proposta di convenzione, con il relativo PEF e, previa trasmissione all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni, lo sottopone all'affidatario. Il CIPESS si esprime entro il termine di trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Resta ferma per il CIPESS la facoltà di acquisire il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la

regolazione dei servizi di pubblica utilità nei termini indicati al secondo periodo. L'esame del CIPESS si intende assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, fatta salva la possibilità di chiedere un differimento del termine di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie integrazioni documentali. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute del CIPESS, trasmette all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, ai fini della sua sottoscrizione. La proposta definitiva di convenzione sottoscritta è approvata entro tre mesi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. In caso di mancata sottoscrizione da parte dell'affidatario, lo stesso decade dall'aggiudicazione del contratto e si procede allo scorrimento della graduatoria o a un nuovo affidamento, senza riconoscimento di alcun indennizzo o rimborso delle spese sostenute da parte dell'affidatario (commi 2-4).

L'aggiornamento periodico delle convenzioni e dei relativi PEF è definito con apposito atto aggiuntivo alla convenzione, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere dell'ART. Alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 (Modifica di contratti durante il periodo di efficacia) e 192 (Revisione del contratto di concessione) del Codice dei contratti pubblici; la revisione è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La relazione illustrativa afferma che il procedimento di aggiornamento o revisione in oggetto semplifica, con finalità di accelerazione, quello attualmente disciplinato dall'articolo 43, commi 1 e 2, del decreto-legge n. 201 del 2011. Tali disposizioni prevedono, qualora gli aggiornamenti o le revisioni comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti già previsto, che il CIPESS, sentito il NARS, si pronunci entro trenta giorni. Gli aggiornamenti o le revisioni sono approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

Detti decreti danno conto delle modalità di copertura finanziaria a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui al successivo articolo 12, comma 5.

L'articolo 12, comma 5, prevede che ogni anno con la legge di bilancio sia definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, in un fondo denominato «Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale» e, per una quota, in un fondo denominato «Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni», entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata. L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria, nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso

dell'anno, dal monitoraggio emerga che le somme incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili.

In tali casi non si applicano le disposizioni dell'articolo 192, comma 3, del codice dei contratti pubblici.

L'articolo 192, comma 3, del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che, nei casi di opere di interesse statale o finanziate con contributo a carico dello Stato per le quali non sia già prevista l'espressione del CIPESS, la revisione sia subordinata alla previa valutazione del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), che emette un parere di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, oltre a descrivere sinteticamente le norme, afferma che le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, la RT evidenzia che le relative attività sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che la stipulazione del contratto di concessione avvenga mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario, di una convenzione, corredata del piano economico-finanziario, disciplinandone contestualmente le procedure di approvazione, di aggiornamento e di revisione. Il decreto interministeriale con il quale si approva l'aggiornamento o la revisione della convenzione (e del relativo DEF) contiene altresì le modalità di copertura finanziaria, a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale, di cui al successivo articolo 12, comma 5.

L'articolo 12, comma 5, prevede che ogni anno con la legge di bilancio sia definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, in un fondo denominato «Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale» e, per una quota, in un fondo denominato «Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni», entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione

dell'entrata. L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria, nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio emerga che le somme incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili.

Al riguardo, la RT afferma che le attività in capo a soggetti istituzionali (enti concedenti ricompresi nell'ambito delle amministrazioni pubbliche, quali l'ANAS, il CIPESS e l'ART) saranno svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. In proposito, preso atto di tale precisazione, non vi sono pertanto osservazioni da formulare.

Con riferimento alle modalità di copertura finanziaria a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale degli aggiornamenti o delle revisioni delle convenzioni e dei relativi PEF, si osserva che il successivo articolo 14, comma 3, lettera c), prevede che il concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF presentati dai concessionari, debba specificare, tra l'altro, gli oneri di investimento residuali rispetto a quelli di competenza del concessionario in base alle convenzioni sottoscritte e a quelli coperti a valere sulle tariffe e sugli oneri di subentro.

Al riguardo, andrebbe confermato da parte del Governo che gli oneri di cui trattasi siano proprio quelli residuali, riferibili all'articolo 14, comma 3, lettera c)⁷, ciò anche al fine di poter stimare *ex ante* l'occorrente dotazione da iscrivere in bilancio del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale.

ARTICOLO 10

Durata delle concessioni

Le norme – modificate durante l'esame in sede referente - prevedono che la durata delle concessioni sia determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e dei lavori richiesti al concessionario e che non possa superare quindici anni. Detto termine può essere

⁷ L'articolo 14, comma 3, lettera c), prevede che l'ente concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF presentati dai concessionari, verifichi l'ammontare degli investimenti da realizzare da parte del concessionario distinguendo: a) la quota di oneri di investimento di competenza del concessionario; b) la quota di oneri di investimento da finanziare in sede di aggiornamento del PEF a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro; c) la quota residua di oneri di investimento che non può essere coperta nell'ambito di quanto previsto dalle lettere a) e b).

derogato solo nel caso in cui il programma dei lavori da affidare in concessione non consenta il recupero degli investimenti effettuati e il ritorno del capitale investito nel termine di quindici anni, tenuto altresì conto del tempo necessario ad ammortizzare le eventuali somme corrisposte a titolo di valore di subentro, determinato secondo i parametri stabiliti dall'ART⁸ (comma 1).

Al termine della concessione, l'ente concedente procede a un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici).

L'articolo 178, comma 5, del decreto legislativo n. 36 del 2023 dispone che la durata dei contratti di concessione non è prorogabile (salvo per la revisione) e che non sono mai prorogabili i contratti di appalto affidati senza gara dai concessionari. Le disposizioni prevedono altresì che, al termine della concessione, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle procedure di selezione, la gestione delle tratte autostradali sia affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero, in relazione alla specificità della tratta autostradale, per garantire adeguati standard di sicurezza e viabilità, valuta il modello più idoneo della gestione transitoria anche in relazione alle condizioni economiche.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, oltre a descrivere sinteticamente le norme, afferma che le stesse contribuiscono, da un lato, a scongiurare l'ipotesi di proroghe di fatto ai contratti scaduti, impedendo al concessionario uscente di estrarre dalla concessione rendite da extraprofitto (il livello tariffario rimane costante a fronte di investimenti ormai esauriti), e, dall'altro, a stimolare la dinamicità del settore e la sua capacità di contribuire alla crescita economica e all'adeguamento delle infrastrutture di trasporto, considerato che nei periodi di *prorogatio* le concessionarie scadute non raccolgono né impiegano capitali per nuovi investimenti.

Inoltre, la RT evidenzia che l'articolo in esame è funzionale all'attuazione del *requirement* di impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione.

Tali disposizioni hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che la durata delle concessioni sia determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e dei lavori richiesti al concessionario e che non possa superare quindici anni, termine derogabile nel solo caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la

⁸ Il testo originario del decreto prevedeva invece la possibilità di deroga del termine di quindici anni solo nel caso in cui il concedente intendesse affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni.

realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni. Detto termine può essere derogato solo nel caso in cui il programma dei lavori da affidare in concessione non consenta il recupero degli investimenti effettuati e il ritorno del capitale investito nel termine di quindici anni, tenuto altresì conto del tempo necessario ad ammortizzare le eventuali somme corrisposte a titolo di valore di subentro, determinato secondo i parametri stabiliti dall'ART⁹. Al termine della concessione, l'ente concedente procede a un nuovo affidamento. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5, del decreto legislativo n. 36 del 2023, che impedisce la prorogabilità della durata dei contratti (salvo che per la revisione). Detto articolo prevede altresì l'improrogabilità assoluta dei contratti aggiudicati senza gara, affidando contestualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la gestione delle tratte autostradali al termine della concessione, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle procedure di selezione.

Al riguardo, non si formulano osservazioni dal momento che le disposizioni rispondono ai vincoli imposti dal PNRR relativamente alla necessità di impedire il rinnovo automatico delle concessioni e che la gestione *pro tempore* da parte del MIT delle tratte autostradali nelle more di un nuovo affidamento è già prevista dall'ordinamento vigente.

ARTICOLO 11

Estinzione del contratto di concessione

Le norme prevedono che alle ipotesi di estinzione di concessioni autostradali derivanti, in particolare, dall'attuazione di procedure di risoluzione o recesso della concessione, si applichino le disposizioni dell'articolo 190 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici, che disciplinano le modalità di risoluzione e recesso previste per la generalità delle concessioni), fatto salvo quanto previsto dal presente articolo (comma 1). Quando l'estinzione della concessione è determinata da motivi di pubblico interesse, si applica l'articolo 190, comma 4, del codice dei contratti pubblici (comma 2).

L'articolo 190, comma 4, del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che se l'ente concedente recede dal contratto di concessione per motivi di pubblico interesse spettano al concessionario:

⁹ Il testo originario del decreto prevedeva invece la possibilità di deroga del termine di quindici anni solo nel caso in cui il concedente intendesse affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni.

- a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti;
- b) i costi sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso, ivi inclusi gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse;
- c) un indennizzo a titolo di mancato guadagno compreso tra il minimo del 2 per cento ed il massimo del 5 per cento degli utili previsti dal piano economico-finanziario, in base ad una valutazione che tenga conto delle circostanze, della tipologia di investimenti programmati e delle esigenze di protezione dei crediti dei soggetti finanziatori. In ogni caso i criteri per l'individuazione dell'indennizzo devono essere esplicitati in maniera inequivocabile nell'ambito del bando di gara ed indicati nel contratto, tenuto conto della tipologia e dell'oggetto del rapporto concessorio, con particolare riferimento alla percentuale, al piano economico-finanziario e agli anni da prendere in considerazione nel calcolo.

Quando l'estinzione della concessione deriva da inadempimento del concessionario, si applica l'articolo 190, comma 4, lettera *a*), del Codice dei contratti pubblici, anche in sostituzione di eventuali clausole difformi, anche se approvate per legge, da intendersi nulle, senza che possa operare alcuna risoluzione di diritto (comma 3).

Viene pertanto corrisposto soltanto il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti.

Come specificato dalla relazione illustrativa, tale disposizione si pone in continuità con quanto già previsto a normativa vigente dall'articolo 35, comma 1, del decreto-legge n. 162 del 2019.

L'estinzione per inadempimento del concessionario è disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta dell'ente concedente, nell'ipotesi di:

- a) mancato assolvimento degli obblighi convenzionali relativi alla gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura che determinano seri e comprovati pericoli per la sicurezza della circolazione, per la corretta gestione del traffico e per la fruibilità autostradale o che compromettono lo stato di conservazione del patrimonio autostradale;
- b) mancato assolvimento degli obblighi relativi alla progettazione o all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria consistente in ritardi nella realizzazione delle predette attività per cause non imputabili al concedente;
- c) qualunque altro inadempimento delle obbligazioni convenzionali da parte del concessionario che comprometta la buona riuscita delle prestazioni (comma 4).

L'ente concedente chiede preventivamente all' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e sugli eventuali danni cagionati dal concessionario. La verifica tecnica può essere conclusa successivamente all'estinzione della concessione nelle sole ipotesi di somma urgenza e conclamato inadempimento. Nei casi di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario,

l'importo a lui spettante, di cui all'articolo 190, comma 4, lettera *a*), del Codice dei contratti pubblici, è determinato, entro dodici mesi dalla data di estinzione della concessione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa verifica delle voci di bilancio e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione. È fatto salvo il diritto dell'ente concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinati anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA (commi 5 e 6).

In caso di estinzione di una concessione autostradale, nelle more dello svolgimento delle procedure di affidamento a un nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione si applica l'articolo 178, comma 5, terzo periodo, del Codice dei contratti pubblici, che affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la gestione delle tratte autostradali. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio e la possibilità per l'ente concedente di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno (comma 7).

La relazione illustrativa afferma che le disposizioni in esame risultano funzionali all'attuazione del seguente impegno del PNRR: «condizioni di risoluzione e annullamento del contratto di concessione:

- semplificare/chiarire la regolamentazione delle condizioni di risoluzione e di annullamento del contratto, anche al fine di mantenere un livello adeguato di contendibilità delle concessioni per i mercati interessati;
- per la risoluzione del contratto nell'interesse pubblico, la legge deve prevedere almeno una compensazione adeguata per consentire al concessionario di recuperare gli investimenti non completamente ammortizzati;
- quanto alla risoluzione del contratto per grave inadempimento, la legge deve prevedere un giusto equilibrio tra risarcimento dei danni richiesto al concessionario e una compensazione ragionevole per gli investimenti non ancora recuperati. I casi di inadempimento grave devono essere esplicitamente individuati dalla legge»

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame disciplinano la cessazione del rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, dell'esercizio delle procedure di risoluzione o recesso, armonizzando e razionalizzando il quadro normativo vigente al fine di assicurare un'organicità alla materia e un pieno rispetto dello specifico *requirement* richiesto dalla M1C2-11-12.

Tali disposizioni hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame disciplinano l'estinzione della concessione autostradale, sia essa determinata da motivi di pubblico interesse, sia derivante da inadempimento del concessionario, individuando altresì la disciplina applicabile nelle more dell'affidamento a un nuovo concessionario.

In particolare, in caso di estinzione per motivi di pubblico interesse, si applica l'articolo 190, comma 4, del codice dei contratti pubblici. Quando l'estinzione deriva da inadempimento del concessionario, si applica l'articolo 190, comma 4, lettera a), del Codice dei contratti pubblici, ed è pertanto corrisposto soltanto il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti. L'ente concedente chiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e sugli eventuali danni cagionati dal concessionario. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinati, anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA. In caso di estinzione di una concessione autostradale, nelle more dello svolgimento delle procedure di affidamento a un nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione si applica l'articolo 178, comma 5, terzo periodo, del Codice dei contratti pubblici, che affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la gestione delle tratte autostradali.

Al riguardo, non si formulano osservazioni dal momento che le disposizioni in esame, come risulta dalla relazione illustrativa, rispondono ai vincoli imposti dal PNRR relativamente alle condizioni di risoluzione e annullamento del contratto di concessione e che la gestione *pro tempore* da parte del MIT delle tratte autostradali nelle more di un nuovo affidamento è già prevista dall'ordinamento vigente.

Con riferimento alle verifiche tecniche in capo all'ANSFISA, soggetto compreso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato, sullo stato

dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e sugli eventuali danni cagionati dal concessionario, appare necessario che il Governo assicuri che le stesse possano essere svolte nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, conformemente alla clausola di invarianza finanziaria di cui al successivo articolo 38, comma 1.

ARTICOLO 12

Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali

Le norme prevedono, in relazione alle concessioni autostradali aggiudicate secondo procedure di evidenza pubblica o in affidamento diretto, che con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) sia definito, nel rispetto dei criteri di cui al successivo comma 2, il sistema per l'individuazione delle tariffe autostradali, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflativo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF (comma 1).

Le tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato e delle infrastrutture e dei manufatti presenti, sono indicate nello schema di convenzione da porre a base dell'affidamento e consentono l'integrale copertura dei seguenti oneri:

- a) l'onere per il sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, finalizzato a recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;
- b) l'onere relativo al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al migliore funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;
- c) l'onere volto a remunerare eventuali costi esterni (comma 2).

Sulla base del sistema tariffario definito dall'ART, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, il concedente indica le tariffe da applicare alla tratta autostradale e le quote dei citati oneri, destinate, rispettivamente:

- a) alla remunerazione delle attività di gestione e di manutenzione ordinaria e delle attività relative alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, tramite l'applicazione della componente tariffaria di gestione (Tg) e della componente tariffaria di costruzione (Tk), di competenza del concessionario;

b) al recupero degli oneri menzionati alla lettera b) del precedente comma 2, tramite l'applicazione della componente tariffaria per oneri integrativi (Toi), di competenza dell'ente concedente. (comma 3).

La relazione illustrativa ricorda che con la delibera n. 16 del 2019 l'ART ha basato il sistema tariffario sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, nell'intento di definire un contesto di riferimento stabile per ogni periodo regolatorio di durata quinquennale, in grado di fornire incentivi «di periodo» per il conseguimento di recuperi di produttività e la riduzione dei costi, a beneficio delle tariffe a carico dell'utenza finale. L'Autorità ha successivamente definito, con le delibere da n. 64 a n. 79 del 2019, il sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, anche per ciascuna concessione in vigore, con l'obiettivo di ricondurre la redditività delle gestioni autostradali a livelli di mercato per assicurare il necessario riequilibrio del rispettivo posizionamento del concedente e della concessionaria nei rapporti contrattuali aventi a oggetto la gestione di tratte autostradali con, inoltre, benefici per gli utenti, in termini di tariffe più eque, trasparenti e sostenibili.

Le tariffe da pedaggio sono integralmente riscosse dal concessionario. La quota delle risorse relative alla componente tariffaria per oneri integrativi sono accantonate annualmente nel bilancio di esercizio dei concessionari in un fondo vincolato (comma 4)

Ogni anno con la legge di bilancio, nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, è definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, in un fondo denominato « Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale » e, per una quota, in un fondo denominato « Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni », entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata.

L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento, da effettuarsi da parte di ciascun concessionario entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio, all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio di cui al comma 6 emerge che le somme di cui al primo periodo incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi di cui al presente comma sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili. (comma 5)

Al fine di determinare l'importo di cui al comma 5, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 31 luglio di ogni anno, la previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo e, in corso d'anno, su base trimestrale, le informazioni di monitoraggio degli incassi dei singoli concessionari. (comma 6)

Le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale (Fondo) sono ripartite, con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 ottobre di ogni anno, per essere destinate prioritariamente agli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, di cui all'articolo 192, comma 1, primo periodo, del codice dei contratti pubblici, nonché, per la quota residua, alla realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale, nel rispetto delle modalità di cui al comma 8 e dei criteri di cui ai commi 9 e 10.

L'articolo 192, comma 1, primo periodo del codice dei contratti pubblici individua, tra i casi in cui il concessionario può chiedere la revisione del contratto di concessione, il verificarsi di eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili, ivi compreso il mutamento della normativa o della regolazione di riferimento, che incidano in modo significativo sull'equilibrio economico-finanziario dell'operazione.

In nessun caso le risorse del Fondo possono essere ripartite in modo tale da alterare la concorrenza tra le tratte autostradali di competenza dell'ente concedente e quelle di competenza di soggetti diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli stessi decreti indicano la tipologia di investimento, il beneficiario e l'importo dei lavori per ciascun anno di costruzione e destinano le risorse del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni al riequilibrio economico-finanziario delle concessioni affidate dall'ente concedente, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato (comma 7).

Si segnala che il comma 7 è stato modificato nel corso dell'esame in Commissione referente nel senso di dare priorità alla destinazione delle risorse del Fondo per coprire eventuali maggiori costi degli affidamenti derivanti da eventi straordinari e imprevedibili, lasciando una quota residuale agli interventi di miglioramento o messa in sicurezza. I successivi commi da 8 a 10 sono stati conseguentemente introdotti durante l'esame in sede referente.

I decreti annuali di riparto delle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale individuano, nel rispetto del criterio di destinazione prioritaria di cui al medesimo comma 7, primo periodo, gli interventi da ammettere al riparto delle risorse, nei limiti delle disponibilità del Fondo, dando evidenza per ciascun intervento delle valutazioni relative ai criteri di cui ai commi 9 e 10, compresa l'analisi costi-benefici (comma 8).

Per la compensazione degli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e

imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, di cui all'articolo 192, comma 1, primo periodo, del codice dei contratti pubblici, le risorse del Fondo sono ripartite a favore delle concessionarie nei limiti delle risorse iscritte nell'accantonamento della componente tariffaria per oneri integrativi, tenuto conto:

- a) della rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli standard di sicurezza;
- b) del rapporto costi-benefici dell'intervento da finanziare (comma 9).

Per la realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale, le risorse del Fondo sono ripartite a favore delle concessionarie tenute all'accantonamento della componente tariffaria per oneri integrativi, tenuto conto:

- a) della rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli standard di sicurezza;
- b) della rilevanza dell'intervento con riferimento alla fluidificazione e al decongestionamento della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale inserita nella programmazione triennale dei lavori pubblici degli enti proprietari di cui all'articolo 37 del codice dei contratti pubblici;
- c) del rapporto costi-benefici dell'intervento da finanziare (comma 10).

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, per quanto riguarda i commi dall'1 al 3, si limita a richiamare il contenuto delle norme. Relativamente al comma 4, esplicita che il fondo vincolato dove il concessionario deve accantonare annualmente gli introiti relativi alla componente Toi è a disposizione dell'ente concedente. La relazione, inoltre, precisa che a presidio dell'invarianza finanziaria della disposizione al comma 5, l'utilizzo delle somme iscritte nei Fondi di cui al medesimo comma è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, da parte dei concessionari, delle risorse derivanti dalle tariffe di competenza dell'ente concedente, e avviene nei limiti dell'importo versato.

“Ai fini dei saldi di finanza pubblica” prosegue la relazione tecnica, “in ciascun anno sono registrati, in entrata, gli incassi della predetta componente tariffaria da parte dei concessionari e, in uscita, gli utilizzi dei Fondi”.

La relazione tecnica conclude richiamando il contenuto delle norme ai commi da 5 a 7.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono la definizione, con delibera dell' dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), del sistema di tariffe per le concessioni autostradali (comma 1), definiscono i fattori di

cui le tariffe devono tenere conto e gli oneri che devono coprire (comma 2) e stabiliscono che il concedente indichi nello schema di convenzione a base dell'affidamento della concessione le quote della tariffa destinate alla componente tariffaria di gestione (Tg) e alla componente tariffaria di costruzione (Tk) e la quota destinata alla componente tariffaria per oneri integrativi (Toi) (comma 3). Quest'ultima quota è accantonata annualmente nel bilancio di esercizio dei concessionari in un fondo vincolato (comma 4).

Ogni anno con la legge di bilancio, nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, è definito, sulla base della previsione delle risorse della componente Toi che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, nel «Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale» e, per una quota, nel « Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni », entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata.

L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento, da effettuarsi da parte di ciascun concessionario entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio, all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio di cui al comma 6 emerga che le somme di cui al primo periodo incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi citati sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili. (comma 5). Le norme, infine, definiscono le modalità di determinazione dell'importo da iscrivere nei Fondi con la legge di bilancio, le modalità di monitoraggio dei Fondi da parte dei Ministeri coinvolti e le modalità di ripartizione e le destinazioni dei Fondi medesimi. (commi 6 e 7)

In merito ai commi da 1 a 3, che attengono alla determinazione delle tariffe, si rileva che dette disposizioni risultano di carattere ordinamentale, confermando sostanzialmente quanto già previsto a legislazione vigente.

Si ricorda infatti, che l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 ha attribuito i compiti relativi alla determinazione delle tariffe all'ART. Successivamente, nell'ambito del decreto-legge n. 109 del 2018, detti compiti sono stati estesi anche alle concessioni in essere.

Si osserva altresì che detta determinazione, in base alle disposizioni, deve garantire la copertura integrale degli oneri, come individuati dai commi 2 e 3¹⁰.

Ciò premesso, non vi sono osservazioni da formulare.

I successivi commi da 4 a 10, che destinano una parte degli introiti delle tariffe, nello specifico quella di competenza del concedente, a due Fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedono:

- la subordinazione dell'effettivo utilizzo delle somme iscritte nei fondi al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse da parte del concessionario (comma 5);
- l'indisponibilità dei maggiori fondi stanziati qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, emerga che le somme incassate dai concessionari siano inferiori all'importo stanziato nella legge di bilancio (commi 5 e 6).

A questo riguardo appare necessario chiarire se il termine di 30 giorni di cui al comma 5 sia riferito all'approvazione del bilancio dello Stato, richiamato al primo periodo del medesimo comma, o al bilancio dei concessionari.

Inoltre, dal punto di vista dell'allocazione delle risorse nel corso del tempo, si evidenzia che il bilancio di previsione contiene disposizioni per ciascun anno del triennio di riferimento, mentre la norma, al comma 6, stabilisce che, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 31 luglio di ogni anno, la previsione delle risorse della componente tariffaria Toi che si stima di incassare nell'anno successivo per stabilire l'importo da iscrivere nella legge di bilancio. In proposito, appare pertanto opportuno acquisire chiarimenti in merito ai criteri da utilizzare per quantificare l'importo da iscrivere in ciascun anno del triennio di previsione; ciò anche al fine di assicurare l'idoneità dei fondi, con

¹⁰ Si tratta dei seguenti oneri:

- onere per il sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio;
- onere per il recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale, nonché dei costi delle opere di adduzione;
- onere volto a remunerare eventuali costi esterni;
- remunerazione delle attività di gestione, nonché di manutenzione ordinaria e straordinaria.

particolare riferimento a quello nazionale per gli investimenti, di provvedere alla copertura di oneri potenzialmente pluriennali, quali quelli definiti al comma 7.

Tale comma prevede infatti che le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale siano ripartite con decreti interministeriali, da emanare entro il 31 ottobre di ogni anno, per essere destinate prioritariamente agli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, nonché, per la quota residua, alla realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale, nel rispetto delle modalità di cui al comma 8 e dei criteri di cui ai commi 9 e 10.

ARTICOLO 13

Pianificazione e programmazione degli investimenti autostradali

Le norme stabiliscono che il Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale, è adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPRESS e tenuto conto delle relazioni sugli investimenti trasmesse dai concessionari uscenti al termine delle rispettive concessioni.

Il Piano individua i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni autostradali da affidare.

Il Piano può essere aggiornato con le modalità di cui al primo periodo al termine di ogni biennio (comma 1).

Sulla base del Piano, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento per le concessioni autostradali scadute o in scadenza è individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, nel rispetto delle seguenti priorità:

- a) maturità progettuale delle opere;
- b) rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli standard di sicurezza;
- c) incidenza sulla viabilità delle cantierizzazioni, tenuto conto dell'esigenza di assicurare volumi di traffico sostenibili per i percorsi alternativi, nel rispetto degli standard di sicurezza legati alla circolazione;
- d) individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci. (comma 2).

La relazione illustrativa, in riferimento all'individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, precisa che tale priorità è prevista in stretta aderenza a quanto richiesto dal PNRR, nell'ambito della "M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza".

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica richiama il contenuto delle norme e afferma che le disposizioni contenute nell'articolo hanno carattere ordinamentale e da esse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame stabiliscono le modalità di l'adozione e aggiornamento del Piano nazionale degli investimenti autostradali, con decreto ministeriale, sentito il CIPESS (comma 1). Le norme inoltre elencano i criteri di priorità con cui è individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria per le concessioni scadute o in scadenza (comma 2).

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare considerata la natura ordinamentale delle disposizioni in esame, confermata dalla relazione tecnica.

ARTICOLI 14 e 15

Disposizioni transitorie relative alle concessioni autostradali in essere

Le norme – modificate durante l'esame in sede referente - prevedono che alla procedura di aggiornamento dei piani economico-finanziari (PEF) delle società concessionarie per le quali, alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 215 del 2023, è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, si applichino le disposizioni dell'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019 (articolo 14, comma 1).

L'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019 prevede che entro il 30 marzo 2024 le società concessionarie, per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, presentino le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro il 31 dicembre 2024. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari.

All'articolo 8, comma 9, del decreto-legge n. 215 del 2023, che da ultimo ha modificato le suddette disposizioni, non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

Le società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei PEF. L'aggiornamento dei PEF presentati, entro il termine del 30 marzo dell'anno di scadenza del periodo regolatorio, è perfezionato entro il 31

dicembre del medesimo anno, previo recepimento nelle proposte di aggiornamento dei PEF delle rettifiche richieste dall'ente concedente all'esito delle verifiche effettuate sui piani di investimento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni comma sono incrementate nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei PEF (articolo 14, comma 2).

L'ente concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF, verifica l'ammontare degli investimenti da realizzare da parte del concessionario, distinguendo:

- a) la quota di oneri di investimento di competenza del concessionario, secondo quanto previsto nelle convenzioni di concessione;
- b) la quota di oneri di investimento da finanziare in sede di aggiornamento del PEF a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro;
- c) la quota residua di oneri di investimento che non può essere coperta nell'ambito di quanto previsto sopra previsto dalle lettere *a)* e *b)* (articolo 14, comma 3).

La relazione illustrativa segnala che le suddette disposizioni sono funzionali all'attuazione del seguente impegno in relazione alle concessioni in essere: «impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione, anche attraverso un sostanziale miglioramento dell'efficienza gestionale di tutte le procedure tecnico-amministrative connesse all'aggiornamento periodico dei piani economico e finanziari e alla loro attuazione annuale».

Con disposizioni inserite durante l'esame in sede referente, si prevede inoltre che alle procedure di aggiornamento dei PEF si applichino le disposizioni dell'articolo 43, commi 1, 2 e 2-*bis*, del decreto-legge n. 201 del 2011 (articolo 14, comma 4).

L'articolo 43, commi 1 (come modificato dal successivo articolo 16, comma 2-*bis*, del provvedimento in esame) e 2, del decreto-legge n. 201 del 2011 prevede che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano trasmessi, previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente. Gli aggiornamenti o le revisioni che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui sopra sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

Il successivo comma 2-*bis*, prevede che nei suddetti casi il concedente, sentita l'Autorità, verifichi l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.

Si prevede quindi che alle concessioni autostradali in essere, non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea vigente al momento dell'affidamento o della proroga, si applichino le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture stabilita convenzionalmente dall'ente concedente e dal concessionario di cui all'articolo 186, commi da 2 a 6, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici) (articolo 15).

L'articolo 186 del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che, al fine di fissare la quota di esternalizzazione nell'intervallo tra il 50 e il 60 per cento, l'ente concedente tenga conto di una serie di parametri tra cui: le dimensioni economiche e i caratteri dell'impresa, l'epoca di assegnazione della concessione, la sua durata residua, il suo oggetto, il suo valore economico e l'entità degli investimenti effettuati. Con specifico riferimento alle concessioni autostradali, le quote e i criteri di determinazione sono individuati sulla base degli importi risultanti dai Piani economici e finanziari (PEF), prevedendo altresì meccanismi di recupero in caso di mancato rispetto delle quote di affidamento.

Si rileva altresì che la relazione illustrativa segnala che le disposizioni di cui all'articolo 15 sono funzionali all'attuazione del seguente impegno del PNRR: «Stabilire, ai sensi dell'articolo 186, comma 2, del decreto legislativo n. 36 del 2023, l'obbligo per i concessionari autostradali di affidare a terzi, mediante procedure di evidenza pubblica, tra il 50 per cento e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture. Le quote sono calcolate in base agli importi dei piani economici e finanziari allegati ai documenti di concessione e tenendo conto delle dimensioni e delle caratteristiche economiche del concessionario, della durata dell'aggiudicazione, della durata residua, dell'oggetto e del valore economico della concessione e dell'importo degli investimenti effettuati»

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, oltre a descrivere sinteticamente le norme, afferma che le stesse hanno carattere ordinamentale e che da esse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono che alla procedura di aggiornamento dei piani economico-finanziari (PEF) delle società concessionarie per le quali, alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 215 del 2023, è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, si applichino le disposizioni dell'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019. Tale disposizione

prevede, tra l'altro, che, nelle more degli aggiornamenti convenzionali relativi all'anno 2024, sia stabilito un incremento delle tariffe autostradali corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023 e che gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari, siano definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari. In proposito, dovrebbe essere chiarito se, rispetto alla disciplina dettata dalla predetta disposizione, a decorrere dall'anno 2025, l'indice di inflazione da prendere in considerazione in ciascun anno sia quello risultante dal Piano strutturale di bilancio di medio termine e dai suoi successivi aggiornamenti, posto che quest'ultimo rappresenta il nuovo documento di programmazione nell'ambito del quale tale indice dovrebbe essere previsto. Le disposizioni definiscono altresì le modalità di aggiornamento dei piani per le concessionarie per le quali la scadenza del periodo regolatorio quinquennale interviene a decorrere dalla data di entrata in vigore provvedimento in esame. Tali modalità, cui si applicano le procedure di cui all'articolo 43, commi 1, 2 e 2-*bis*, del decreto-legge n. 201 del 2011, prevedono che il concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF, verifichi l'ammontare degli investimenti da realizzare da parte del concessionario, distinguendo le varie tipologie di oneri (di competenza del concessionario, a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro e, infine, gli oneri residuali).

Si prevede altresì che alle concessioni autostradali in essere, non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea vigente al momento dell'affidamento o della proroga, si applichino le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture, stabilita convenzionalmente dall'ente concedente e dal concessionario di cui all'articolo 186, commi da 2 a 6, del Codice dei contratti pubblici.

Al riguardo non si formulano osservazioni, considerato il carattere ordinamentale delle disposizioni in esame.

ARTICOLO 16

Disposizioni di coordinamento normativo

Le norme recano una serie di disposizioni di coordinamento normativo.

In particolare, si prevede che le disposizioni delle sezioni I, II, III, IV e V del Capo I (articoli da 1 a 13) si applichino alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, fatto salvo in ogni caso quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. Resta in ogni caso esclusa l'applicazione dell'articolo 10, relativo alla durata delle concessioni, alle concessioni in essere (comma 1).

Viene modificato l'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011, relativamente ai compiti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, prevedendo che ad essa compete dal 1° gennaio 2025:

- la definizione di uno schema di bando-tipo di concessione e uno di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti *in house*;
- a esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti con gara e *in house* nonché sugli aggiornamenti o sulle revisioni delle convenzioni autostradali;
- a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti ad adeguarsi i concessionari autostradali per le nuove concessioni;
- a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Viene modificato l'articolo 43, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011, prevedendo che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPESS previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (comma 3).

Vengono aggiornati alle disposizioni di cui al provvedimento in esame i richiami precedentemente riferiti all'articolo 35, comma 1, del decreto-legge n. 162 del 2019, relativi alla decadenza o risoluzione di concessioni di strade o di autostrade (comma 4).

Inoltre, si provvede alla soppressione dei commi 1 e 2 all'articolo 7-*bis* del decreto-legge n. 68 del 2022, relativi all'estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, aggiornando i relativi richiami alla normativa in esame (comma 5).

Alla data di scadenza dell'ultima concessione in vigore alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame sono abrogate le seguenti disposizioni in materia di concessioni autostradali:

- i commi 1, 2, 2-*bis* e 3 dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;
- l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge n. 59 del 2008;
- i commi 82, 83 e 84 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 262 del 2006;

- l'articolo 21 del decreto-legge 24 n. 355 del 2003 (comma 6).

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame definiscono l'ambito di applicazione della presente proposta normativa, limitandolo alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, fatto salvo, in ogni caso, quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. Si precisa che, in ogni caso rimane esclusa l'applicazione dell'articolo 10, concernente la durata delle concessioni, a quelle in essere.

Ai commi successivi, le disposizioni recano invece le necessarie modifiche alla normativa vigente in un'ottica di coordinamento e di razionalizzazione della materia, anche mediante il ricorso alla tecnica dell'abrogazione differita, in modo da tenere conto dei tempi di attuazione della presente proposta normativa, comprendenti un periodo transitorio, a partire dal 2025 legato alla graduale scadenza delle concessioni in essere.

Trattandosi di disposizioni di mero coordinamento normativo, le stesse hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame recano una serie di disposizioni di coordinamento normativo.

Con riferimento all'aggiornamento dei compiti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, effettuato mediante novella all'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011 e all'articolo 43, comma 1 del decreto-legge n. 201 del 2011, si osserva che detto aggiornamento recepisce quanto disposto agli articoli precedenti in merito alla suddetta autorità.

Ciò premesso, non si hanno osservazioni da formulare, nel presupposto, sul quale si chiede una conferma da parte del Governo, che la predetta Autorità possa far fronte a tali compiti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, conformemente alla clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 38, comma 1.

ARTICOLO 17

Disposizioni in materia di rilevazione dei prezzi e delle tariffe

Le norme integrano l'articolo 2, comma 2, lettera c), della legge 29 dicembre 1993, n. 580, in materia di compiti e funzioni delle Camere di commercio, specificando che la rilevazione

dei prezzi e delle tariffe - che la lettera modificata elenca tra le funzioni delle Camere di commercio - è limitata a determinati prodotti individuati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi, sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale. Le modalità di rilevazione dei prezzi e delle tariffe sono definite tramite apposite linee guida adottate dal medesimo Garante per la sorveglianza dei prezzi nel rispetto di una metodologia di tipo storico statistico e garantendo l'imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento.

L'articolo sembra riprendere quanto auspicato dall'Autorità Garante della concorrenza e del mercato (AGCM) all'interno del documento, datato giugno 2023, contenente "*Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2023*", dove l'AGCM ha suggerito di incidere sull'articolo 2 della legge n. 580 del 1993, circoscrivendo l'ambito di applicazione di tale normativa a "prodotti espressamente individuati per i quali tale attività si renda ancora effettivamente necessaria e proporzionata rispetto agli obiettivi di interesse generale". L'AGCM ha anche indicato alcune auspicabili modifiche circa la modalità con cui avviene la rilevazione. In particolare, secondo i seguenti principi: (i) la periodicità della rilevazione sia specificamente motivata tenendo conto delle peculiarità dei singoli prodotti e mai tale da poter fornire un'indicazione di prezzo futuro, a tal fine, è necessario che sia adottata una metodologia di tipo storico-statistico; (ii) l'attività sia basata su informazioni e dati storici, certi e attendibili, facilmente verificabili da un soggetto terzo, estraneo alla filiera interessata; (iii) il servizio di deposito di listini e tariffe non sia più disponibile o comunque non consenta l'accesso a listini e tariffe da parte di soggetti terzi; (iv) essa sia svolta da soggetti terzi e indipendenti (quali esperti del settore e/o magistrati, unitamente ai membri interni delle Camere di commercio) e non dagli operatori attivi sui mercati locali, nominati per la gran parte dalle associazioni di categoria, con interessi ben lontani da quelli pubblicistici di monitoraggio del mercato.

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica richiama il contenuto delle norme e spiega che il Garante per la sorveglianza dei prezzi agisce presso il Ministero delle imprese e del made in Italy ed è dotato di apposita struttura organizzativa che già si occupa del rilevamento statistico dei prezzi. Non viene dunque attribuita una nuova funzione e competenze ulteriori che richiedono specifiche professionalità per l'individuazione dei prodotti. Anche per quanto concerne l'elaborazione delle linee guida si tratta, in sostanza, di dare indicazioni alle Camere di commercio in via sistematica sulla base di elaborazione di dati, documenti e informazioni che già sono nella disponibilità del Garante. La relazione assicura quindi che la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica considerato che il Garante provvederà nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame integrano la normativa in materia di compiti e funzioni delle Camere di commercio, specificando che la rilevazione di prezzi e tariffe è limitata solo a determinati prodotti indicati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi, attuata con modalità definite da apposite linee guida adottate dallo stesso Garante.

Al riguardo, considerato che le norme si limitano a modificare, in senso restrittivo, l'ambito in cui le Camere di Commercio esercitano una delle loro funzioni e tenuto conto delle informazioni fornite nella relazione tecnica relativamente all'apposita struttura che si occupa del rilevamento statistico dei prezzi di cui dispone il Garante per la sorveglianza dei prezzi, non si formulano osservazioni al riguardo.

ARTICOLO 18

Aggiornamento del regolamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni in materia di portabilità dei numeri mobili

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, nel novellare l'articolo 98-*duodecies* del codice delle comunicazioni elettroniche¹¹, dispongono che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Autorità) aggiorni il regolamento recante revisione delle norme riguardanti la portabilità del numero mobile, di cui alla delibera dell'Autorità n. 147/11/CIR del 30 novembre 2011, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame. L'aggiornamento deve prevedere attività di monitoraggio e vigilanza sulla sua attuazione, il cui esito è contenuto in una relazione redatta annualmente dall'Autorità.

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, non sono corredate né di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame dispongono che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Autorità) aggiorni il regolamento in materia di portabilità del numero mobile¹², prevedendo attività di monitoraggio

¹¹ Di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259.

¹² di cui alla delibera dell'Autorità n. 147/11/CIR del 30 novembre 2011,

e vigilanza sulla sua attuazione, il cui esito è contenuto in una relazione redatta annualmente dall'Autorità.

Al riguardo, appare opportuno che il Governo fornisca elementi di informazione volti ad assicurare che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni possa realizzare gli adempimenti previsti dalle disposizioni in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 19

Disposizioni in materia di attività di rilevazione degli usi commerciali e di informazioni fornite ai clienti finali delle società di vendita di energia al dettaglio

La norma, modificando l'articolo 11, comma 5, del decreto-legge n. 223 del 2006, pone in capo alle commissioni provinciali delle camere di commercio la verifica del divieto di partecipazione dei rappresentanti di categorie ai Comitati tecnici per la rilevazione degli usi commerciali, istituiti presso le stesse camere di commercio, quando tali rappresentanti hanno un interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione. Si dispone, altresì, che nel caso vi sia una violazione in merito, il presidente della commissione provinciale dichiara la decadenza del Comitato tecnico; qualora questo non provveda, la camera di commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, revoca la commissione provinciale. Viene previsto, inoltre, modificando l'articolo 9, comma 7, lettera *b*), del decreto legislativo n. 102 del 2014, che le società di vendita di energia al dettaglio offrano ai clienti finali l'opzione di ricevere in via elettronica informazioni sull'identità dell'intermediario con cui è stata sottoscritta l'offerta oltre che sulla fatturazione e sulle bollette come già previsto a legislazione vigente.

Il prospetto riepilogativo non ascrive alla norma effetti sui saldi di finanza pubblica.

La **relazione tecnica**, relativa al testo originario del provvedimento, ribadisce il contenuto della norma e asserisce che la stessa non comporta oneri per la finanza pubblica poiché le camere di commercio vi provvedono, nell'ambito delle competenze in materia di regolazione e di mercato ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 580 del 1993 (quali quelle dell'accertamento e della revisione di usi e consuetudini connesse alle attività economiche e commerciali), con le risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame reca modifiche alla disciplina in materia di rilevazione degli usi commerciali prevedendo che le commissioni provinciali delle camere di commercio assicurino l'obbligo di esclusione dei rappresentanti di categorie aventi interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione dai Comitati tecnici per la rilevazione degli usi commerciali, istituiti presso le stesse camere di commercio. In merito, si prevede, inoltre, che qualora vi sia una violazione, il presidente della commissione provinciale dichiara la decadenza del Comitato tecnico; in caso di inadempienza del Presidente medesimo, la camera di commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, revoca la commissione provinciale. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, posto che la relazione tecnica chiarisce che le camere di commercio possono attuare quanto disposto con le risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente, rientrando tali attività, nell'ambito delle loro competenze in materia di regolazione e di mercato. Viene previsto, altresì, che le società di vendita di energia al dettaglio offrano ai clienti finali l'opzione di ricevere in via elettronica informazioni sull'identità dell'intermediario con cui è stata sottoscritta l'offerta oltre che sulla fatturazione e sulle bollette come già previsto a legislazione vigente. Al riguardo non si formulano osservazioni, considerato il carattere ordinamentale della predetta disposizione.

ARTICOLO 20

Disposizioni per favorire la concorrenza nel settore assicurativo

Normativa vigente. L'articolo 145-*bis*, commi 2 e 3, del decreto legislativo n. 209 del 2005 (codice delle assicurazioni private) dispone che appositi operatori, individuati come "*provider* di telematica assicurativa" garantiscano (attraverso modalità definite da apposito regolamento di cui all'articolo 32, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 1 del 2012) l'interoperabilità e la portabilità dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo anche nei casi di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con un'impresa assicuratrice diversa da quella che ha provveduto a installare i meccanismi elettronici, i quali, ai sensi dell'articolo 132-*ter*, comma 1, lettera *b*), del medesimo decreto, costituiscono una condizione affinché le imprese assicurative pratichino uno sconto sulla tariffa.

La norma interviene nelle more dell'attuazione degli articoli 145-*bis*, commi 2 e 3, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e della conseguente piena interoperabilità dei dispositivi elettronici che registrano l'attività del

veicolo, di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del medesimo codice vietando alle imprese assicuratrici di prevedere clausole contrattuali che impediscano o limitino il diritto dell'assicurato a disinstallare senza costi e alla scadenza annuale del contratto, i predetti dispositivi, fermo restando il diritto dell'impresa a ottenerne la restituzione. È altresì precisato che, se apposte, le predette clausole sono nulle e che il contratto rimane valido per il resto (comma 1). Inoltre la norma prevede un meccanismo di portabilità dei dati, consentendo al consumatore di richiedere all'impresa che gestisce i dispositivi elettronici un complesso di dati registrati dal dispositivo elettronico durante la circolazione, fruibili in un formato strutturato, con modalità di uso comune e leggibile da dispositivo automatico, ciò al fine di garantire la continuità del servizio di trattamento dei dati da parte della nuova compagnia assicurativa (comma 2). Infine, è previsto un meccanismo di compensazione monetaria per l'impresa che gestisce il dispositivo e che ha reso disponibili i dati, attraverso il versamento di un compenso *una tantum* non superiore a 20 euro da parte della nuova compagnia assicurativa. I predetti dati e compensi saranno eventualmente aggiornati con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*¹³ decorsi due anni dall'entrata in vigore della legge in esame, coerentemente con i mutamenti delle condizioni di mercato (comma 3).

Il prospetto riepilogativo non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica afferma il carattere ordinamentale della norma, la quale, intervenendo sul metodo di gestione dei dati da parte delle compagnie assicurative, risponde al duplice obiettivo di migliorare la trasparenza, la flessibilità e la tutela degli assicurati e di garantire un ambiente competitivo e funzionale nel settore assicurativo. Pertanto, la RT non ascrive alla stessa nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame intervengono nelle more dell'attuazione degli articoli 145-bis, commi 2 e 3, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e della conseguente piena interoperabilità dei dispositivi elettronici che registrano l'attività del veicolo, di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del medesimo codice, vietando alle imprese assicuratrici di prevedere clausole contrattuali che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi e alla scadenza annuale del contratto, i meccanismi elettronici (comma 1) e prevedendo un meccanismo di portabilità dei dati registrati dai predetti

¹³ Sentito l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni.

dispositivi al fine di garantire la continuità del servizio di trattamento dei dati da parte della nuova compagnia assicurativa (comma 2), dietro corresponsione di compenso *una tantum* da parte della nuova compagnia assicurativa (comma 3).

La RT non ascrive alle disposizioni effetti finanziari, riconoscendone il carattere ordinamentale. Al riguardo, considerato il carattere ordinamentale delle norme in esame, non si hanno osservazioni da formulare.

ARTICOLO 21

Sistema informativo antifrode per i rapporti assicurativi non obbligatori

La norma consente alle imprese assicurative di istituire un sistema informativo, alimentato dalle singole imprese, sui rapporti assicurativi non obbligatori al fine di rendere più efficaci la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti. È altresì stabilito che tale sistema sia sottoposto alla vigilanza dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), che vi provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie a legislazione vigente (comma 1).

La norma affida ad un regolamento dell'IVASS¹⁴ le modalità di alimentazione e di accesso al predetto sistema informativo, nonché le tipologie di dati da trattare (comma 2).

La norma prevede, infine, l'imputazione dei costi della realizzazione e gestione del sistema informativo alle imprese di assicurazione partecipanti e reca apposita clausola di neutralità finanziaria concernente la sua attuazione (comma 3).

Il prospetto riepilogativo non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica non ascrive alla norma nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, precisando che l'IVASS, cui la stessa affida la vigilanza del sistema informativo sui rapporti assicurativi, svolge già attività di controllo a garanzia dell'adeguata protezione degli assicurati e la sana e prudente gestione delle imprese assicurative nell'ambito della loro trasparenza e correttezza nei confronti della clientela, non rappresentando, pertanto, il predetto compito un aggravio della normale attività dell'agenzia.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame prevede l'istituzione di un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori sotto la

¹⁴ Sentiti il Garante per la protezione dei dati personali e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, previa consultazione delle imprese di assicurazione e della loro associazione.

vigilanza dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), con la finalità di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti, la cui realizzazione e gestione è a esclusivo carico delle imprese assicurative.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, posto che la vigilanza del sistema informativo svolta dall'IVASS, come risulta anche dalla RT, appare riconducibile al novero dei compiti afferenti alla più generale attività di vigilanza esercitata dall'Istituto che, per altro, è un soggetto non compreso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato e risulta interamente finanziato mediante contributi di vigilanza e gestione versati da imprese e intermediari di assicurazione e riassicurazione.

ARTICOLO 22

Vigilanza sui contratti assicurativi a copertura dei danni alle imprese cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofici

Normativa vigente. L'articolo 1 della legge n. 213 del 2023 istituisce, ai commi 101-111, l'obbligo, per le imprese con sede legale o stabile organizzazione in Italia, tenute all'iscrizione nel relativo Registro, di stipulare, entro il 31 dicembre 2024, contratti assicurativi a copertura dei danni a terreni e fabbricati, impianti e macchinari, nonché attrezzature industriali e commerciali direttamente causati da eventi quali i sismi, le alluvioni, le frane, le inondazioni e le esondazioni.

La norma, introdotta durante l'esame in sede referente, nel novellare l'articolo 1 della legge di bilancio per il 2024 con l'introduzione di un nuovo comma (105-*bis*), affida all'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) la gestione, anche attraverso la piattaforma informatica già disponibile per la comparazione delle offerte di contratti di assicurazione per la responsabilità civile, di un portale informatico, così da consentire una scelta consapevole e informata delle imprese soggette all'obbligo di stipula dei contratti assicurativi a copertura dei danni ai beni direttamente cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofici¹⁵. Sono, altresì, definiti i profili applicativi di tale previsione, essendo stabilito che ciascuna impresa di assicurazione immetta nel predetto portale il contratto assicurativo, con indicazione delle condizioni generali, l'estensione delle coperture e le eventuali esclusioni e limitazioni, e che un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*¹⁶ definisca le disposizioni attuative della norma stessa.

¹⁵ Di cui all'articolo 1, comma 101, della legge n. 216 del 2023.

¹⁶ Su proposta dell'IVASS.

La norma, introdotta durante l'esame in sede referente, non è corredata né di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame dispongono che l'IVASS gestisca, anche attraverso la piattaforma informatica già disponibile per la comparazione delle offerte di contratti di assicurazione per la responsabilità civile, un portale informatico, così da consentire una scelta consapevole e informata delle imprese soggette all'obbligo di stipula dei contratti assicurativi a copertura dei danni ai beni direttamente cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofici. Sono, altresì, stabiliti i profili applicativi della norma stessa (taluni adempimenti a carico delle imprese assicurative interessate, nonché la previsione di disposizioni attuative).

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, posto che l'IVASS, a cui viene affidata la gestione di un portale informatico al fine di favorire una scelta consapevole e informata dei soggetti operanti nel settore assicurativo, è un soggetto non compreso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato e risulta interamente finanziato mediante contributi di vigilanza e gestione versati da imprese e intermediari di assicurazione e riassicurazione.

ARTICOLO 23

Disposizioni in materia di riporzionamento dei prodotti confezionati

La norma, modificata nel corso dell'esame, in sede referente, novella il codice del consumo, di cui al decreto legislativo n. 206 del 2005, disponendo l'introduzione dell'articolo 15-*bis* recante disposizioni finalizzate al contrasto del riporzionamento dei prodotti confezionati. In particolare, si prevede che i produttori, a decorrere dal primo aprile 2025, hanno l'obbligo di avvisare il consumatore tramite specifica dicitura nel campo visivo principale della confezione di vendita o con apposita etichetta qualora un prodotto di consumo che, pur mantenendo inalterato il precedente confezionamento, abbia subito una riduzione della quantità nominale e un correlato aumento del prezzo per unità di misura da essi dipendenti. Il citato obbligo si applica per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data di immissione in commercio del prodotto interessato.

Il prospetto riepilogativo non prende in considerazione la norma in esame.

La **relazione tecnica**, relativa al testo originario del provvedimento, chiarisce che la norma è volta a contrastare il fenomeno del cd. "*Shrinkflation*", ovvero, la pratica dei produttori volta a ridurre la quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo però il prezzo sostanzialmente invariato o aumentandolo, con la conseguenza che il consumatore si trova a subire un aumento dei prezzi poco trasparente. L'obbligo di informazione è posto a carico dei produttori e distributori e, pertanto, non incide in termini di nuovi o maggiori oneri sulla finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame, introducendo l'articolo 15-*bis* al codice del consumo, di cui al decreto legislativo n. 206 del 2005, introduce, a decorrere dal primo aprile 2025, un obbligo informativo in capo a produttori e distributori volto ad evitare che questi ultimi determinino un aumento del prezzo non trasparente a scapito dei consumatori attraverso la riduzione della quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo inalterato il prezzo o aumentandolo. Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, posto che il predetto obbligo informativo è posto a carico dei produttori e distributori e non comporta nuovi o maggiori oneri sui saldi di finanza pubblica.

ARTICOLO 24

Accesso dei clienti domestici vulnerabili al servizio a tutele graduali

Premessa

Come illustrato nell'Audizione dell'ARERA in Commissione X alla Camera¹⁷ per la fornitura di energia elettrica sono previste le seguenti alternative al mercato libero, che hanno strutture molto diverse tra loro:

- Il servizio a tutele graduali (STG) per i clienti domestici non vulnerabili, regime transitorio che ha l'obiettivo di accompagnare tali clienti verso il libero mercato;
- Il servizio di maggior tutela per i clienti domestici vulnerabili, tutela destinata a durare nel tempo per un sottoinsieme di clienti che rispettano requisiti di vulnerabilità.

Come è stato affermato nella medesima Audizione, per effetto di diversi elementi che distinguono i due servizi, è prevedibile che le aste per i vulnerabili portino a prezzi superiori a quelli applicati nel triennio che comincia al primo di luglio 2024 ai clienti del sistema a tutele graduali.

¹⁷ Seduta del 17 giugno 2024.

Al termine del periodo di assegnazione del servizio, infatti, i clienti riforniti nell'ambito del servizio a tutele graduali saranno contrattualizzati nel mercato libero in base al meccanismo del silenzio-assenso dai relativi esercenti. Ciò ha indotto i partecipanti alle aste per il STG a formulare offerte tra di loro molto diverse, con numerosi casi di offerte a valori negativi. Auspicabilmente, afferma ARERA, nel caso di aste concorrenziali e senza distorsioni, le condizioni applicate ai clienti vulnerabili in esito all'asta saranno allineate ai costi efficienti di erogazione del servizio.¹⁸

Le norme, introdotte nel corso dell'esame in sede referente, stabiliscono che i clienti domestici vulnerabili del settore dell'energia elettrica di cui all'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, hanno la facoltà di chiedere, entro il 30 giugno 2025, l'accesso al servizio a tutele graduali per i clienti domestici non vulnerabili di cui alla deliberazione dell'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) n. 362/2023/R/EEL del 3 agosto 2023 (Disposizioni per l'erogazione del servizio a tutele graduali per i clienti domestici non vulnerabili del settore dell'energia elettrica), fornito dall'operatore aggiudicatario dell'area ove è situato il punto di consegna interessato. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'ARERA stabilisce le modalità di attuazione del presente articolo, ivi incluse quelle concernenti l'attestazione circa la sussistenza dei requisiti di vulnerabilità di cui al medesimo articolo 11, comma 1, del decreto legislativo n. 199 del 2021, dandone evidenza nel proprio sito *internet* istituzionale.

Ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210 sono clienti vulnerabili i clienti civili:

- a) che si trovano in condizioni economicamente svantaggiate o che versano in gravi condizioni di salute, tali da richiedere l'utilizzo di apparecchiature medico-terapeutiche alimentate dall'energia elettrica, necessarie per il loro mantenimento in vita;
- b) presso i quali sono presenti persone che versano in gravi condizioni di salute, tali da richiedere l'utilizzo di apparecchiature medico-terapeutiche alimentate dall'energia elettrica, necessarie per il loro mantenimento in vita;
- c) che rientrano tra i soggetti con disabilità ai sensi dell' articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104;
- d) le cui utenze sono ubicate nelle isole minori non interconnesse;
- e) le cui utenze sono ubicate in strutture abitative di emergenza a seguito di eventi calamitosi;
- f) di età superiore ai 75 anni.

¹⁸ Tra i fattori che hanno influenzato la riduzione dei prezzi di aggiudicazione delle varie aree per la fornitura del sistema a tutele graduali, l'ARERA, nell'Audizione ipotizza che gli operatori, nel formulare la propria offerta, abbiano tenuto conto del risparmio di costi di acquisizione e *marketing* che avrebbero sostenuto nel mercato libero per accrescere progressivamente la propria quota di mercato, in un arco temporale necessariamente più lungo rispetto a quello associato all'acquisizione, in un'unica soluzione, dei clienti in sede d'asta e, come ulteriore fattore, il radicamento territoriale dell'impresa nella fornitura di altri beni o servizi e la possibilità di continuare a servire i clienti a condizioni di libero mercato al termine del periodo triennale di assegnazione del servizio.

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, non sono corredate né di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame introducono la facoltà, per i clienti domestici vulnerabili, di chiedere, entro il 30 giugno 2025, l'accesso al servizio a tutele graduali per i clienti domestici non vulnerabili del settore dell'energia elettrica, di cui alla deliberazione dell'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) n. 362/2023/R/EEL del 3 agosto 2023. Le norme demandano all'ARERA la definizione delle modalità di attuazione del presente articolo, dandone evidenza nel proprio sito *internet* istituzionale.

In proposito, appare opportuno che il Governo fornisca elementi di informazioni volti ad assicurare che l'ARERA - Autorità che rientra nell'elenco ISTAT delle pubbliche amministrazioni - possa provvedere agli adempimenti previsti dalla norma in esame con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, conformemente alla clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 38, comma 1. In merito alle restanti disposizioni, non si hanno osservazioni da formulare, considerata la non onerosità per la finanza pubblica dell'eventuale ampliamento dei clienti del servizio a tutela graduale che potrebbe verificarsi per effetto delle disposizioni in esame.

ARTICOLO 25

Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea

La norma, modificata nel corso dell'esame in sede referente, reca modifiche all'apparato sanzionatorio previsto per le violazioni delle norme in materia di trasporto pubblico non di linea. Nello specifico, si prevede, in primo luogo, modificando l'articolo 10-*bis*, comma 3, del decreto-legge n. 135 del 2018, una sanzione ai conducenti di taxi e NCC per la mancata iscrizione al registro informatico delle imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea o per omessa presentazione dell'istanza di aggiornamento dei dati inseriti nel medesimo registro.

Si ricorda che l'articolo 10-*bis*, comma 3, del decreto- legge n. 135 del 2018 prevede l'istituzione di un registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi e di quelle autorizzate al servizio di noleggio con conducente presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Vengono previsti, inoltre, maggiori poteri di accesso al citato registro da parte dei comuni a fini di controllo e verifica dei dati in materia di licenze ed autorizzazioni. L'accesso è, inoltre, previsto per gli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea adottati. I comuni comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli esiti sulla ricognizione del numero delle licenze per taxi e delle autorizzazioni per NCC nonché gli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea adottati. Per finalità di consulto, l'accesso al registro è consentito, altresì, alle regioni, alle province e alle città metropolitane (comma 1). In secondo luogo, sempre in ambito di trasporto pubblico non di linea, sono novellati gli articoli 85 e 86 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 al fine di razionalizzare ed equiparare le sanzioni nei confronti dei trasgressori delle norme in materia di trasporto non di linea distinguendo le fattispecie di abusivismo in assenza del titolo abilitativo dalle violazioni derivanti da mancati adempimenti normativi, ma con possesso del titolo, e da una categoria residuale di violazioni "lievi". In particolare, si prevede:

- l'incremento delle sanzioni amministrative per esercizio abusivo dell'attività di NCC, allineandole a quanto già previsto per l'esercizio abusivo dell'attività di taxi;
- l'incremento delle sanzioni amministrative previste per i proprietari di licenze per l'attività di taxi e titolari dell'attività di NCC che non ottemperano a specifici obblighi previsti dalla legge n. 21 del 1992¹⁹;
- una fattispecie residuale per violazioni cosiddette lievi della disciplina sul trasporto non di linea sia per i taxi che per gli NCC (comma 2).

Le summenzionate modifiche al codice della strada entrano in vigore decorsi sei mesi dalla pubblicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle specifiche del foglio di servizio in formato elettronico previsto per il servizio di noleggio con conducente²⁰ (comma 3). Si estende, infine, alle aree extraurbane a domanda debole la disciplina che permette agli enti locali di diversificare il servizio utilizzando veicoli della categoria M1²¹ nell'organizzazione della rete dei trasporti di linea.

Il prospetto riepilogativo non prende in considerazione la norma in esame.

La **relazione tecnica**, relativa al testo originario del provvedimento, ribadisce il contenuto della norma e specifica che il registro per le imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea è già istituito e che la relativa copertura è individuata dal medesimo articolo,

¹⁹ In particolare, la violazione è riferita agli obblighi derivanti dagli articoli 3 e 11 della legge n. 21 del 1992 per i titolari di NCC e articoli 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1 del medesimo provvedimento per i titolari di licenza di taxi.

²⁰ Di cui all'articolo 11, comma 4, della legge n. 21 del 1992.

²¹ Di cui all'articolo 47 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

comma 3, del decreto legge n. 135 del 2018 mentre le attività di accesso e di comunicazione da parte dei comuni sono effettuate nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La presente disposizione, dunque, si limita a prevedere adempimenti già svolti dalle amministrazioni competenti che vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

Per quanto concerne le modifiche al codice della strada, si chiarisce che la norma si limita a novellare la disciplina sanzionatoria in materia di trasporto pubblico non di linea. Nello specifico, dall'inasprimento delle sanzioni potranno derivare nuove entrate al bilancio dello Stato, non quantificabili in quanto connesse al numero delle infrazioni e delle sanzioni in concreto applicate, non prevedibili *ex ante* in ragione del loro carattere aleatorio. Quanto, invece, alle sanzioni accessorie della sospensione carta di circolazione, nonché della sospensione al ruolo degli esercenti, si evidenzia che la relativa attività di accertamento è già svolta dalle amministrazioni competenti. Esse, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente. Stante l'aleatorietà delle sanzioni potenzialmente applicabili, non è possibile quantificare gli effetti finanziari, anche in termini di potenziali maggiori entrate scaturenti dalla fattispecie di cui trattasi. Infine, il regime transitorio, che si limita a disciplinare l'entrata in vigore delle previsioni ivi contenute, ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame modifica il decreto-legge n. 135 del 2018 al fine di sanzionare la mancata iscrizione al registro informatico delle imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea già istituito presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In tale ambito, attribuisce ai comuni maggiori facoltà di accesso al predetto registro al fine di monitorare le licenze taxi e NCC nonché di applicare i provvedimenti adottati di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea. I comuni comunicano gli esiti della summenzionata attività al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Viene, inoltre, riformato l'apparato sanzionatorio del codice della strada in materia di trasporto non di linea (taxi e NCC), distinguendo la fattispecie di abusivismo in assenza del titolo abilitativo dalle violazioni derivanti da mancati adempimenti normativi, ma con possesso del titolo, e da una categoria residuale di violazioni "lievi". Si estende, infine, alle aree extraurbane a domanda

debole la disciplina che permette agli enti locali di diversificare il servizio, utilizzando veicoli della categoria M1²² nell'organizzazione della rete dei trasporti di linea.

Al riguardo, non si formulano osservazioni sulle maggiori competenze attribuite ai comuni nell'ambito del monitoraggio e della verifica dei dati del registro delle imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea poiché, come evidenziato dalla relazione tecnica, si tratta di attività già svolte dalle medesime amministrazioni a legislazione vigente. Non si hanno osservazioni da formulare, infine, anche in merito all'inasprimento del regime sanzionatorio di taxi e NCC, posto che la norma non sconta effetti positivi sui saldi di finanza pubblica, né con riferimento alle restanti disposizioni.

ARTICOLO 26

Delega al Governo in materia di strutture amovibili funzionali all'attività dei pubblici esercizi

La norma, modificata nel corso dell'esame in sede referente, delega il Governo, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a riordinare e coordinare le disposizioni in materia di concessione di spazi e aree pubblici di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata. Il decreto legislativo è adottato senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, secondo principi generali di ragionevolezza, proporzionalità e principi e criteri specifici.

Il summenzionato decreto è, inoltre, adottato su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy* e del Ministro della cultura²³ e successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari²⁴. Si dispone, infine, la proroga, fino alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui sopra e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2025, delle autorizzazioni e le concessioni per l'utilizzazione temporanea del suolo pubblico rilasciate ai sensi dell'articolo 9-ter, commi 4 e 5, del decreto-legge n. 137 del 2020.

²² Di cui all'articolo 47 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

²³ Di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia, con il Ministro per la pubblica amministrazione, con il Ministro del turismo e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

²⁴ Le Commissioni parlamentari permanenti si pronunciano entro trenta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Qualora il termine previsto per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di delega di cui al comma 1 o successivamente, quest'ultimo è prorogato di tre mesi.

Il prospetto riepilogativo non prende in considerazione la norma in esame.

La **relazione tecnica**, relativa al testo originario del provvedimento, ribadisce il contenuto delle norme specificando che, in merito alla delega, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica considerato che il Governo provvederà nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Anche con riferimento alla proroga, si asserisce che non vi sono nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica poiché trattasi di concessioni e autorizzazioni già in essere.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame delega il Governo, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a riordinare e coordinare le disposizioni in materia di concessione di spazi e aree pubblici di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata. Il decreto legislativo è adottato senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, secondo principi generali di ragionevolezza, proporzionalità e principi e criteri direttivi specifici. Si dispone, infine, la proroga, fino alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui sopra e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2025, delle autorizzazioni e delle concessioni per l'utilizzazione temporanea del suolo pubblico rilasciate ai sensi dell'articolo 9-ter, commi 4 e 5, del decreto-legge n. 137 del 2020. La relazione tecnica evidenzia la neutralità sui saldi di finanza pubblica sia della menzionata delega sia della proroga delle autorizzazioni e concessioni. Tutto ciò considerato, pertanto, non si formulano osservazioni.

ARTICOLO 27

Modifiche al decreto legislativo n. 152 del 2006, in materia di sistemi autonomi di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio nonché di tariffa per la gestione dei rifiuti urbani

La norma reca modifiche:

- all'articolo 221-bis del decreto legislativo n. 152 del 2006, in materia di imballaggi, prevedendo che il progetto, da corredare all'istanza con cui i produttori che optano per la costituzione di un sistema autonomo effettuano richiesta al Ministero

dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, può riguardare imballaggi relativi a una o più filiere [comma 1, lettera a)];

- all'articolo 238 del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006, prevedendo che l'esclusione dalla tariffa per la gestione dei rifiuti urbani per le utenze non domestiche che conferiscono gli stessi al di fuori del servizio pubblico è valida, in rapporto alla quantità dei rifiuti conferiti, per i soggetti che la effettuano in tutto o in parte [comma 1, lettera b)].

La norma, introdotta durante l'esame, in sede referente, non è corredata né di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame introduce modifiche al decreto legislativo n. 152 del 2006, recante norme in materia ambientale. In particolare, le modifiche recano precisazioni riguardanti i progetti connessi alla richiesta per la costituzione di un sistema autonomo in ambito di imballaggi nonché sull'esclusione dalla tariffa per la gestione dei rifiuti urbani per le utenze non domestiche che conferiscono gli stessi al di fuori del servizio pubblico. Al riguardo, non si formulano osservazioni, considerato il carattere ordinamentale delle disposizioni in esame.

ARTICOLI 28 e 29

Modifiche alla definizione di *start-up* innovativa

Le norme, modificando l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 179 del 2021 (che reca la definizione di *start-up* innovativa) introducono ulteriori requisiti che un'impresa deve rispettare affinché possa essere qualificata come *start-up* innovativa. In particolare, oltre ai requisiti previsti dalla normativa vigente, la *start-up* innovativa deve:

- a) essere una microimpresa, una piccola o media impresa²⁵;
- b) disporre, entro il secondo anno dall'iscrizione nella sezione speciale del registro delle imprese, di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro e impiegare almeno un dipendente.

Inoltre, la norma interviene su uno dei tre requisiti che la *start-up* deve alternativamente possedere ai sensi della lettera b) del comma 2 dell'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2021. In particolare, la modifica riguarda la privativa industriale di cui l'impresa è titolare,

²⁵ Come definite dalla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione. Per la definizione di micro, piccola e media impresa si veda il Dossier del servizio studi n. 355 del 24 settembre 2024.

depositaria o licenziataria²⁶ che deve essere utilizzata direttamente dall'impresa e non solamente riguardare l'attività dell'impresa stessa, come previsto dalla normativa vigente (articolo 28).

Le norme recano un regime transitorio per le *start up* innovative già iscritte nella sezione speciale del Registro delle imprese (alla data di entrata in vigore della presente legge), che hanno diritto di permanervi a condizione che dispongano di un capitale sociale pari ad almeno 20 mila euro e impieghino almeno un dipendente entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame (articolo 29).

Il **prospetto riepilogativo** non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica richiama il contenuto delle norme e afferma che le disposizioni in esame non determinano effetti negativi in termini di gettito, in quanto, da un lato, le modifiche alla definizione di *start-up* innovativa di cui alla lettera *a*) dell'articolo 24 potrebbero determinare effetti restrittivi della platea delle *start up* innovative e, dall'altro, si dispone (all'articolo 25) sull'applicazione delle misure restrittive anche alla platea di *start up* esistenti.

Come rilevato dai rappresentanti di Banca d'Italia nel corso della loro audizione, nell'ambito dell'esame in sede referente, del disegno di legge in oggetto, "Secondo nostre elaborazioni sui bilanci delle imprese iscritte al registro delle *start-up* innovative tra il 2013 e il 2017, meno del 40 per cento delle imprese che nel quinquennio successivo all'iscrizione sono state caratterizzate da una crescita elevata del fatturato rispettava le soglie di capitale sociale e numero di occupati previste dal ddl per il secondo anno di vita."

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame introducono ulteriori requisiti, rispetto a quelli previsti dalla normativa vigente, che un'impresa deve possedere affinché possa essere qualificata come *start-up* innovativa.

La RT non ascrive alla norma effetti negativi in termini di gettito.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare, dal momento che le norme in esame sono dirette ad introdurre e ad applicare ulteriori requisiti per il riconoscimento della qualifica di *start-up* innovativa che potrebbero determinare una riduzione della platea delle *start-up* innovative beneficiarie di agevolazioni fiscali.

²⁶ Si tratta, come precisato dal comma 2, lettera h) dell'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012 (oggetto delle modifiche in esame), della privativa industriale relativa a una invenzione industriale, biotecnologica, a una topografia di prodotto a semiconduttori o a una nuova varietà vegetale ovvero sia titolare dei diritti relativi ad un programma per elaboratore originario registrato presso il Registro pubblico speciale per i programmi per elaboratore

ARTICOLO 30

Modifiche alla definizione di incubatore certificato

Normativa vigente. Si ricorda che l'articolo 25 del decreto legislativo n. 179 del 2012 (Misure per la nascita e lo sviluppo di imprese *start-up* innovative), nell'ambito del quadro definitorio concernente le *start-up* innovative, individua, al comma 5, quale incubatore certificato una società di capitali che offre servizi per sostenere la nascita e lo sviluppo di *start-up* innovative, in possesso di specifici requisiti tecnici (strutture, attrezzature, spazi e competenze professionali adeguati), nonché adeguata e comprovata esperienza nell'attività di sostegno a *start-up* innovative, la cui sussistenza è determinata sulla base dell'applicazione degli indicatori di cui al successivo comma 7. I successivi articoli 26 (Deroga al diritto societario e riduzione degli oneri per l'avvio) e 27 (Remunerazione con strumenti finanziari della *start-up* innovativa e dell'incubatore certificato) definiscono un regime agevolativo per *start-up* e incubatori. A tale riguardo si segnala, tra le altre misure, l'esonero fino al mantenimento dei requisiti di *start-up* innovativa e di incubatore certificato e, comunque, non oltre il quinto anno di iscrizione dal pagamento dell'imposta di bollo e dei diritti di segreteria dovuti per gli adempimenti relativi alle iscrizioni nel registro delle imprese, nonché dal pagamento del diritto annuale dovuto in favore delle camere di commercio (articolo 26, comma 8).

La norma introduce modifiche al quadro definitorio degli incubatori certificati previsto dall'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012, includendo, tra i possibili requisiti ai fini del riconoscimento di una società di capitali quale incubatore certificato, l'attività di supporto e accelerazione in favore di *start-up* (comma 1). A tal proposito, è altresì disposto l'aggiornamento, mediante decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, dei valori minimi degli indicatori concernenti la sussistenza del requisito di adeguata e comprovata esperienza nel sostegno, supporto e accelerazione delle *start-up* innovative, individuati dal comma 7 del predetto articolo 25 (comma 2). La norma, tuttavia, non riconosce agli incubatori certificati che svolgono l'attività di accelerazione di *start-up*, iscritti nella sezione speciale del registro delle imprese di cui al successivo comma 8 del più volte citato articolo 25, il regime agevolativo previsto dagli articoli 26 e 27 del decreto-legge n. 179 del 2012, nonché dall'articolo 31 della legge in esame (comma 3).

Il prospetto riepilogativo non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica non ascrive effetti finanziari alla norma, il cui apporto novativo è ricondotto ai soli aspetti definitori in quanto le agevolazioni fiscali previste per le *start-up* e gli incubatori certificati non trovano applicazione per i soggetti che svolgono esclusivamente attività di supporto all'accelerazione delle *start-up*.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame introducono modifiche al quadro definitorio degli incubatori certificati previsto

dall'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012, includendo, tra i possibili requisiti ai fini del riconoscimento di una società di capitali quale incubatore certificato, l'attività di supporto e accelerazione in favore di *start-up*, senza riconoscere, tuttavia agli incubatori certificati che svolgono l'attività di accelerazione di *start-up* il regime agevolativo previsto dagli articoli 26, comma 8, e 27 del decreto-legge n. 179 del 2012, nonché dall'articolo 31 della legge in esame. La RT non ascrive alla norma effetti finanziari, riconoscendone il carattere meramente definitorio.

Ciò stante, considerata la portata innovativa dei commi 1 e 2, che estendono la definizione di incubatore certificato sia ai soggetti che svolgono attività di accelerazione di *start-up* sia a quelli che svolgono attività di supporto alle *start-up*, al fine di evitare l'insorgenza di nuovi o maggiori oneri, dovrebbe essere valutata l'opportunità di riformulare il successivo comma 3, escludendo dal regime fiscale agevolativo non solo gli incubatori certificati che svolgono attività di accelerazione, ma anche quelli che svolgono attività di supporto alle *start-up*. In merito a tale profilo appare comunque necessario acquisire l'avviso del Governo.

ARTICOLI 31

Contributo sotto forma di credito d'imposta in favore degli incubatori certificati

La norma prevede, a decorrere dal periodo d'imposta 2025, la concessione agli incubatori certificati di un contributo sotto forma di credito d'imposta pari all'8 per cento della somma investita nel capitale sociale di una o più *start-up* innovative. Sono altresì stabiliti taluni requisiti per l'erogazione di del contributo in argomento, quali l'importo massimo (500.000 euro in ciascun periodo d'imposta) sul quale calcolare il credito d'imposta dell'investimento, nonché l'obbligo di mantenere tale investimento per almeno tre anni. L'eventuale cessione, anche parziale, dell'investimento prima del decorso del predetto termine comporta la decadenza dal beneficio e il recupero dello stesso, maggiorato degli interessi legali (comma 1)

La norma prevede, inoltre, che il predetto contributo sia concesso nel limite di spesa complessivo di 1.800.000 di euro annui dal 2025 (comma 2) e, anche al fine di assicurare il rispetto di tale limite, affida ad un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*²⁷ la definizione dei criteri e delle modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta

²⁷ Di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

(comma 3). Infine, la norma prevede che i contributi sono concessi nei limiti previsti dal regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti *de minimis* (comma 4).

Il prospetto riepilogativo ascrive alle norme i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica:

(milioni di euro)

| | Saldo netto da finanziare | | | | Fabbisogno | | | | Indebitamento netto | | | |
|---|---------------------------|------|------|------|------------|------|------|------|---------------------|------|------|------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Maggiori spese in conto capitale | | | | | | | | | | | | |
| Credito d'imposta (8 per cento degli investimenti in incubatori certificati nel capitale sociale di una <i>start-up</i> innovativa) (comma 2) | | 1,8 | 1,8 | 1,8 | | 1,8 | 1,8 | 1,8 | | 1,8 | 1,8 | 1,8 |

La relazione tecnica, ribadendo i contenuti della norma, ascrive alla stessa effetti negativi pari al limite di spesa stabilito normativamente in 1,8 milioni di euro annui a decorrere dal 2025.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame prevede, a decorrere dal 2025, la concessione agli incubatori certificati di un credito d'imposta pari all'8 per cento della somma investita nel capitale sociale di una o più *start-up* innovative, che presentino specifici requisiti, quali l'importo massimo dell'investimento (500.000 euro in ciascun periodo d'imposta) sul quale calcolare il credito stesso, nonché l'obbligo di mantenere tale investimento per almeno tre anni (articolo 31, comma 1). La norma fissa inoltre un limite di spesa complessivo di 1.800.000 di euro annui (articolo 31, comma 2), prevedendo l'adozione di un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* per la definizione dei criteri e delle modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta, anche al fine di assicurare il rispetto del citato limite di spesa (articolo 31, comma 3). Si prevede, infine, che i contributi siano concessi nel rispetto della normativa unionale in materia di aiuti *de minimis* (articolo 31, comma 4).

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare, posto che l'onere derivante dal credito d'imposta è configurato come limite massimo di spesa, il cui rispetto è assicurato mediante l'adozione di un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*.

ARTICOLO 32

Disposizioni per favorire l'investimento nelle *start up* innovative

Normativa vigente. Si ricorda che l'articolo 1, commi 88 e 92, della legge n. 232 del 2016 (legge di bilancio 2017) consente agli enti di previdenza obbligatoria (Casse di previdenza private), agli enti previdenziali dei liberi professionisti e alle forme di previdenza complementare di effettuare investimenti, fino al 10 per cento del loro attivo patrimoniale risultante dal rendiconto dell'esercizio precedente (nella formulazione originaria la percentuale era il 5%), nelle seguenti categorie specificamente indicate dal comma 89, articolo 1, della stessa legge n. 232 del 2016:

- azioni o quote di imprese residenti fiscalmente in Italia, nella UE o nello Spazio economico europeo;
- azioni o quote di OICR (organismi di investimento collettivo del risparmio: ovvero Fondi comuni di investimento, Società di investimento a capitale variabile - Sicav, Società di investimento a capitale fisso - Sicaf, Fondi di investimento alternativi - FIA) residenti fiscalmente in Italia, nella UE o nello Spazio economico europeo che investono prevalentemente negli strumenti finanziari sopra indicati;
- quote di prestiti, di fondi di credito cartolarizzati erogati od originati per il tramite di piattaforme di prestiti per soggetti finanziatori non professionali, gestite da specifici enti²⁸
- quote o azioni di Fondi per il *Venture Capital* (per la cui definizione si veda, di seguito, la sezione dedicata alle norme).

Ai sensi del comma 90 e del comma 94, i redditi derivanti dai citati investimenti, ad esclusione di quelli riconducibili alle plusvalenze realizzate mediante cessione a titolo oneroso di partecipazioni qualificate²⁹, sono esenti ai fini dell'imposta sul reddito purché detenuti (come previsto dal comma 91 e dal comma 93) per almeno 5 anni.

²⁸ Ossia da società iscritte nell'albo degli intermediari finanziari tenuto dalla Banca d'Italia di cui all'articolo 106 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, da istituti di pagamento rientranti nel campo di applicazione dell'articolo 114 del medesimo testo unico di cui al decreto legislativo n. 385 del 1993 o da soggetti vigilati operanti nel territorio italiano in quanto autorizzati in altri Stati dell'Unione europea.

²⁹ Ossia, ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera c), del TUIR, le azioni, diverse dalle azioni di risparmio, e ogni altra partecipazione al capitale od al patrimonio delle società, degli enti, inclusi i *trust*, nonché i diritti o titoli attraverso cui possono essere acquisite le predette partecipazioni, qualora le partecipazioni, i diritti o titoli rappresentino, complessivamente, una percentuale di diritti di voto esercitabili nell'assemblea ordinaria superiore al 2 o al 20 per cento ovvero una partecipazione al capitale od al patrimonio superiore al 5 o al 25 per cento, secondo che si tratti di titoli negoziati in mercati regolamentati o di altre partecipazioni.

La relazione tecnica aveva attribuito a tale esenzione effetti di minore gettito di carattere permanente: le stime delle quantificazioni, oltre ad essere risalenti, sono riferite a una versione previgente delle norme, successivamente modificata, e pertanto risultano di scarso interesse.

Le norme intervengono sui predetti commi 88 e 92 modificando la quota dell'attivo patrimoniale che gli enti di previdenza obbligatoria e gli enti previdenziali dei liberi professionisti possono destinare agli investimenti qualificati (dal 10% all'8%) prevedendo tuttavia che un ulteriore 2% dell'attivo patrimoniale possa essere destinato agli investimenti qualificati in quote o azioni di Fondi per il *venture capital*.

Si rammenta che, ai sensi dell'articolo 31 del decreto-legge n. 98 del 2011, sono definiti "Fondi per il Venture Capital" (FVC) gli organismi di investimento collettivo del risparmio chiusi e le società di investimento a capitale fisso, residenti in Italia³⁰, ovvero nella UE o nel SEE che investono almeno l'85 per cento del valore degli attivi in piccole e medie imprese (PMI) non quotate in mercati regolamentati, nella fase di sperimentazione (*seed financing*), di costituzione (*start-up financing*), di avvio dell'attività (*early-stage financing*) o di sviluppo del prodotto (*expansion o scale up financing*) e il residuo in PMI.

Il prospetto riepilogativo non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, dopo aver precisato che la disposizione è volta ad agevolare gli investimenti in *venture capital* da parte degli enti di previdenza obbligatoria e dei fondi di previdenza, afferma che attraverso la modifica introdotta, la quota d'investimento viene confermata nel complesso ma si specifica che il due per cento sia utilizzato per investimenti in fondi di *venture capital*. Pertanto, la RT afferma che non apportandosi modifiche alla quota complessiva dell'attivo patrimoniale utilizzabile per gli investimenti qualificati, la disposizione non determina effetti negativi rispetto alla legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame intervengono sugli investimenti in azioni o quote che, a legislazione vigente, possono essere effettuati da enti di previdenza obbligatoria o complementare e i cui redditi – a determinate condizioni – sono esenti ai fini dell'imposta sul reddito purché detenuti per almeno 5 anni. Detti investimenti debbono, si rammenta, essere pari o inferiori al 10 per cento dell'attivo patrimoniale degli enti investitori.

³⁰ Ai sensi dell'articolo 73, comma 3, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917

Le norme ora introdotte modificano i commi 88 e 92 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2017, da un lato, portando il sopra indicato limite all'8 per cento, dall'altro lato, consentendo ulteriori investimenti fino al 2 per cento nei Fondi per il *venture capital*.

La RT non ascrive alle norme effetti finanziari.

Al riguardo, non vi sono osservazioni da formulare dal momento che le norme non modificano l'importo massimo degli investimenti i cui redditi sono esenti da imposizione sui redditi bensì ne modificano la composizione.

ARTICOLO 33

Obbligo dei comuni di conformarsi alle nuove specifiche tecniche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive

La norma obbliga i comuni a dotarsi delle componenti informatiche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP) o a delegare le funzioni del SUAP alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competente, previa stipulazione di apposita convenzione entro il termine fissato dall'articolo 2, comma 2, del decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* 26 settembre 2023.

Si ricorda che l'articolo 2, comma 2, del decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* 26 settembre 2023 prevede che le specifiche tecniche, che individuano le modalità telematiche per la comunicazione e il trasferimento dei dati tra il SUAP e tutti i soggetti coinvolti nel procedimento, acquistano efficacia a decorrere dalla data di pubblicazione del medesimo decreto e sono attuate entro dodici mesi dalla comunicazione da parte di Unioncamere, per conto delle Camere di commercio, dell'operatività del Catalogo del sistema informatico degli sportelli unici³¹.

La norma, introdotta durante l'esame, in sede referente, non è corredata né di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame obbliga i comuni a dotarsi delle componenti informatiche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP) o a delegare le funzioni del SUAP alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competente, previa stipulazione di apposita convenzione entro il termine fissato dall'articolo 2, comma 2, del decreto del

³¹ Di cui all'articolo 11 dell'allegato tecnico al decreto del Presidente della Repubblica n. 160 del 2010.

Ministro delle imprese e del *made in Italy* 26 settembre 2023. Al riguardo, appare necessario un chiarimento da parte del Governo in merito ai possibili nuovi o maggiori oneri che potrebbero derivare dall'attuazione delle disposizioni in esame a carico delle amministrazioni coinvolte e conseguentemente della finanza pubblica.

ARTICOLO 34

Disposizioni per favorire l'investimento nelle *start up* innovative

Le norme consentono l'ingresso e il soggiorno nel territorio dello Stato, per periodi superiori a tre mesi, al di fuori delle "quote"³² (ossia delle quote massime di stranieri da ammettere nel territorio dello Stato per lavoro subordinato, anche stagionale, e per lavoro autonomo, tenuto conto dei ricongiungimenti familiari e delle misure di protezione temporanea) agli stranieri che intendono effettuare, in nome proprio o per conto della persona giuridica che legalmente rappresentano un investimento di almeno euro 500.000 in un fondo di *venture capital* costituito e operante in Italia.

Restano invariate le ulteriori fattispecie che, già a legislazione vigente, consentono l'ingresso e il soggiorno per gli investitori, disciplinate dall'articolo 26-*bis* del testo unico sull'immigrazione e sullo straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286.

Il prospetto riepilogativo non ascrive alle norme effetti sui saldi di finanza pubblica.

La relazione tecnica, chiarisce innanzitutto che la norma amplia la tipologia di investimenti effettuabili per il rilascio del "visto investitori" per i cittadini non UE, introducendo la possibilità di investire un ammontare di almeno 500.000 euro in un fondo di *venture capital*, costituito e operante in Italia. Quindi afferma che dal punto di vista finanziario, alla disposizione non si ascrivono effetti, trattandosi della previsione di un'ulteriore possibilità di investimento.

Si rammenta che il predetto articolo 26-*bis* del testo unico immigrazione è stato introdotto dall'articolo 1, comma 148, legge 11 dicembre 2016, n. 232: al citato comma 148 non sono stati ascritti effetti onerosi.

Dopo l'introduzione originaria, le fattispecie che consentono il rilascio del "visto per investitori" sono state ampliate:

- dal comma 10 dell'articolo 38 del decreto-legge n. 34 del 2020 (che ha ridotto da 1 milione a 500mila euro l'ammontare dell'investimento richiesto): al citato comma 10 non sono stati ascritti effetti finanziari;

³² di cui all'articolo 3, comma 4, del testo unico sull'immigrazione.

- dal comma 1, lettera *a*), dell'articolo 40-*quater* del decreto-legge n. 76 del 2020 (che ha esteso la possibilità anche agli stranieri che investono quali legali rappresentanti di persone giuridiche, e non solo per conto proprio): al comma 1 non sono stati ascritti effetti finanziari.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame ampliano le ipotesi che consentono l'ingresso e il soggiorno nel territorio dello Stato, per periodi superiori a tre mesi, al di fuori delle "quote", consentendo il rilascio del "visto investitori" agli stranieri che intendono effettuare un investimento di almeno euro 500.000 in un fondo di *venture capital* costituito e operante in Italia. Restano invariate le ulteriori fattispecie che, già a legislazione vigente, consentono l'ingresso e il soggiorno per gli investitori. A tal fine le norme novellano l'articolo 26-*bis* del testo unico immigrazione che disciplina le fattispecie al cui sussistere allo straniero sono consentiti l'ingresso e il soggiorno oltre i tre mesi al di fuori delle quote. Alle norme non sono ascritti effetti finanziari.

In proposito, non si hanno osservazioni da formulare, considerato che la norma in esame modifica una disposizione (l'articolo 26-*bis* del testo unico immigrazione) alla cui introduzione e alle cui modifiche ampliative non sono stati ascritti effetti sui saldi di finanza pubblica.

ARTICOLO 35

Sospensione dell'efficacia delle disposizioni in materia di accreditamento e di accordi contrattuali con il Servizio sanitario nazionale

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, sospendono l'efficacia delle disposizioni in materia di accreditamento e di accordi contrattuali con il Sistema sanitario nazionale di cui agli articoli 8-*quater*, comma 7, e 8-*quinquies*, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, nonché del decreto del Ministro della salute 19 dicembre 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31 dicembre 2022, adottato ai sensi del medesimo articolo 8-*quater*, comma 7, del decreto legislativo n. 502 del 1992 fino agli esiti delle attività del Tavolo di lavoro per lo sviluppo e l'applicazione del sistema di accreditamento nazionale (istituito ai sensi dell'Intesa sancita dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome in data 20 dicembre 2012³³), da sottoporre ad apposita intesa nell'ambito della medesima Conferenza permanente e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2026.

³³ Rep. atti n. 259/CSR

Si ricorda che l'accreditamento istituzionale è il procedimento con il quale viene riconosciuto, alle strutture già in possesso di un'autorizzazione, lo *status* di potenziali erogatori di prestazioni sanitarie nell'ambito e per conto del Servizio Sanitario Nazionale. Il comma 7 dell'articolo 8-*quater* del decreto legislativo n. 502 del 1992 è stato sostituito dall'articolo 15 della legge 118 del 2022 (Legge per la concorrenza 2021) e ha modificato la disciplina in caso di richiesta di accreditamento da parte di nuove strutture. In base alla versione previgente l'accreditamento, ove richiesto, poteva essere concesso, in via provvisoria, per il tempo necessario alla verifica del volume di attività svolto e della qualità dei suoi risultati. Il comma 7, come sostituito dalla legge per la concorrenza 2021 e ora sospeso, prevede, in caso di accreditamento da parte di nuove strutture o per l'avvio di nuove attività in strutture preesistenti, la concessione dell'accreditamento in base alla qualità e ai volumi dei servizi da erogare, dei risultati dell'attività eventualmente già svolta e altri criteri e modalità definiti con il decreto del Ministro della salute 19 dicembre 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31 dicembre 2022.

Il comma 1-*bis* dell'articolo 8-*quinquies*, anch'esso sospeso, disciplina le procedure per la selezione dei soggetti privati per la stipula di accordi contrattuali con le Regioni e introduce tra i criteri di selezione l'effettiva alimentazione in maniera continuativa e tempestiva del fascicolo sanitario elettronico (FSE) e gli esiti delle attività di controllo, vigilanza e monitoraggio per la valutazione delle attività erogate, le cui modalità sono definite con il citato decreto del Ministro della salute 19 dicembre 2022.

Il Tavolo di lavoro per lo sviluppo e l'applicazione del sistema di accreditamento nazionale istituito ai sensi dell'intesa sancita dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome in data 20 dicembre 2012 (Rep. atti n. 259/CSR) presso il Ministero della salute, senza oneri a carico della finanza pubblica è coordinato dal Capo della Segreteria Tecnica o altro rappresentante del Ministro e composto da rappresentanti dello stesso Ministero, dell'AGENAS e delle Regioni e province autonome di Trento e di Bolzano.

La finalità delle sospensioni disposte è procedere a una revisione complessiva della disciplina concernente l'accreditamento istituzionale e la stipulazione degli accordi contrattuali per l'erogazione di prestazioni sanitarie e socio-sanitarie per conto e a carico del Servizio sanitario nazionale.

Si ricorda che il 15 dicembre 2022 è stato recepito in Conferenza Stato Regioni il decreto con le regole per il rilascio di nuovi accreditamenti per le strutture private e per le verifiche per la selezione dei soggetti privati in relazione alla stipula di accordi con il Servizio sanitario nazionale, attuativo dell'articolo 15 della legge 118 del 2022 (Legge per la concorrenza 2021). La sua entrata in vigore era stata però posticipata al 31 dicembre 2024 dall'articolo 4, comma 7-*bis* del decreto-legge n. 215 del 2023 (Milleproroghe).

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, non sono corredate né di prospetto riepilogativo né di relazione tecnica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame sospendono l'efficacia delle disposizioni in materia di nuovi accreditamenti e di accordi contrattuali con il Servizio Sanitario nazionale fino agli esiti delle attività del già istituito Tavolo di lavoro per lo sviluppo e l'applicazione del sistema di accreditamento nazionale, da sottoporre ad apposita intesa nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2026.

In proposito, appare opportuno che il Governo fornisca elementi di informazione volti ad escludere che la citata sospensione possa determinare effetti negativi sulle prestazioni sanitarie da erogare negli anni 2025 e 2026, considerata la funzione svolta dall'accreditamento istituzionale e dagli accordi contrattuali per la garanzia dei Livelli essenziali di assistenza.

ARTICOLO 36

Disposizioni in materia di buoni pasto

Le norme – introdotte durante l'esame in sede referente - prevedono che l'articolo 131, comma 5, lettera *c*), del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici), si applichi anche agli accordi, comunque denominati, che non rientrano nell'ambito di applicazione del predetto articolo, stipulati dalle imprese che emettono i buoni pasto, in forma cartacea o elettronica, e gli esercenti.

L'articolo 131, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che l'attività di emissione di buoni pasto abbia per scopo l'erogazione del servizio sostitutivo di mensa aziendale per il tramite di esercizi convenzionati, a mezzo di buoni pasto o di altri titoli rappresentativi di servizi. L'affidamento dei servizi sostitutivi è riservato a società di capitali, con capitale versato non inferiore a 750.000 euro e costituite con tale specifico oggetto sociale, il cui bilancio deve essere corredato della relazione redatta da una società di revisione.

Il successivo comma 5 prevede altresì che l'affidamento dei servizi avvenga esclusivamente con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Il bando di gara stabilisce i criteri di valutazione dell'offerta pertinenti, tra cui, ai sensi della lettera *c*), lo sconto incondizionato verso gli esercenti, in misura non superiore al 5 per cento del valore nominale del buono pasto. Tale sconto incondizionato remunera altresì ogni eventuale servizio aggiuntivo offerto agli esercenti. Conseguentemente, detti accordi prevedono, quale corrispettivo richiesto agli esercenti da parte delle imprese emittenti i buoni pasto, un importo, che remunera anche ogni eventuale servizio aggiuntivo offerto agli esercenti, non superiore al 5 per cento del valore nominale

del buono pasto. Le clausole contrattuali contrarie alle suddette disposizioni sono nulle e sostituite di diritto da quanto sopra previsto (commi 1 e 2).

Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano:

- a) a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge nei confronti degli esercenti che alla medesima data non sono vincolati da alcun accordo con imprese emittenti;
- b) a decorrere dal 1° settembre 2025 anche agli accordi in essere alla data di entrata in vigore della presente legge (comma 3).

Per consentire un equilibrato riallineamento delle pattuizioni contrattuali che legano l'impresa emittente ai committenti datori di lavoro:

- a) per i buoni pasto emessi entro il 1° settembre 2025, continuano ad applicarsi le condizioni concordate con gli esercenti prima della data di entrata in vigore della presente legge, in deroga al comma 3 lettera b), comunque non oltre il 31 dicembre 2025;
- b) fatta salva la rinegoziazione, le imprese emittenti, a decorrere dal 1° settembre 2025, possono recedere dai contratti già conclusi con i committenti datori di lavoro, senza indennizzi o oneri, in deroga all'articolo 1671 del Codice civile.

L'articolo 1671 del Codice civile prevede che il committente possa recedere dal contratto, anche se è stata iniziata l'esecuzione dell'opera o la prestazione del servizio, purché tenga indenne l'appaltatore delle spese sostenute, dei lavori eseguiti e del mancato guadagno.

Le norme – introdotte durante l'esame in sede referente - non sono corredate di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame prevedono l'applicazione dell'articolo 131, comma 5, lettera c), del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici), anche agli accordi, comunque denominati, che non rientrano nell'ambito di applicazione del predetto articolo, stipulati dalle imprese che emettono i buoni pasto, in forma cartacea o elettronica, e gli esercenti. Conseguentemente, detti accordi prevedono, quale corrispettivo richiesto agli esercenti da parte delle imprese emittenti i buoni pasto, un importo, che remunera anche ogni eventuale servizio aggiuntivo offerto agli esercenti, non superiore al 5 per cento del valore nominale del buono pasto. Le clausole contrattuali contrarie alle suddette disposizioni sono nulle e sostituite di diritto da quanto sopra previsto (commi 1 e 2).

Le disposizioni appaiono quindi finalizzate ad estendere alla negoziazione tra soggetti privati il tetto massimo del 5 per cento fissato nell'ambito degli appalti pubblici alle commissioni richieste dalle aziende emittenti i buoni pasto, quali corrispettivo per ogni eventuale servizio aggiuntivo fornito agli esercenti.

Tali disposizioni si applicano:

- a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, nei confronti degli esercenti che alla medesima data non sono vincolati da alcun accordo con imprese emittenti;
- a decorrere dal 1° settembre 2025, anche agli accordi in essere alla data di entrata in vigore della presente legge (comma 3).

Infine, per consentire un equilibrato riallineamento delle pattuizioni contrattuali che legano l'impresa emittente ai committenti datori di lavoro:

- per i buoni pasto emessi entro il 1° settembre 2025, continuano ad applicarsi le condizioni concordate con gli esercenti prima della data di entrata in vigore della presente legge, in deroga al comma 3 lettera *b*), comunque non oltre il 31 dicembre 2025;
- fatta salva la rinegoziazione, le imprese emittenti, a decorrere dal 1° settembre 2025, possono recedere dai contratti già conclusi con i committenti datori di lavoro, senza indennizzi o oneri, in deroga all'articolo 1671 del Codice civile (comma 4).

Al riguardo, si osserva che le suddette disposizioni, che appaiono volte a rivedere i margini di remunerazione relativi ai servizi forniti dalle aziende emittenti i buoni pasto agli esercenti, non dovrebbero riguardare l'ambito pubblico, già regolato in tal senso dall'articolo 131, comma 5, lettera *c*), del Codice dei contratti pubblici, le cui disposizioni vengono ora estese anche ai privati.

Ciò premesso, si ricorda che alla somministrazione di buoni pasto è collegato uno specifico regime fiscale: infatti, in base all'articolo 51, comma 2, lettera *c*), del DPR n. 917 del 1986 (Testo unico delle imposte sui redditi), come modificato da ultimo dall'articolo 1, comma 677, della legge n. 160 del 2019, non concorrono alla formazione del reddito di lavoro dipendente: le somministrazioni di vitto da parte del datore di lavoro nonché quelle in mense organizzate direttamente dal datore di lavoro o gestite da terzi; le prestazioni sostitutive delle somministrazioni di vitto fino all'importo complessivo giornaliero di euro 4, aumentato a euro

8 nel caso in cui le stesse siano rese in forma elettronica; le indennità sostitutive delle somministrazioni di vitto corrisposte agli addetti ai cantieri edili, ad altre strutture lavorative a carattere temporaneo o ad unità produttive ubicate in zone dove manchino strutture o servizi di ristorazione fino all'importo complessivo giornaliero di euro 5,29.

Al riguardo, appare opportuno un chiarimento da parte del Governo in merito agli eventuali effetti di gettito che potrebbero derivare dal maggior utilizzo di buoni pasto rispetto a quelli effettivamente fruiti a legislazione vigente, come conseguenza incentivo all'uso degli stessi che potrebbe determinarsi grazie al riequilibrio delle commissioni tra aziende emittenti ed esercenti.

ARTICOLO 37

Modifica all'articolo 15 della legge 21 ottobre 2005, n. 219, in materia di reciprocità nel sistema dei medicinali emoderivati prodotti dal plasma

Premessa

Ai sensi dell'articolo 15, comma 3, primo periodo, della legge 21 ottobre 2005, n. 219 le aziende produttrici di medicinali emoderivati, ai fini della stipula delle convenzioni con le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano per la lavorazione del plasma raccolto dai servizi trasfusionali italiani, possono avvalersi di stabilimenti di lavorazione, frazionamento e produzione ubicati in Stati membri dell'Unione europea o in Stati terzi che rispettano entrambi i seguenti requisiti:

- sono parte di accordi di mutuo riconoscimento con l'Unione europea;
- il plasma raccolto nel loro territorio provenga esclusivamente da donatori volontari non remunerati.

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, novellano l'articolo 15, comma 3, primo periodo, della legge 21 ottobre 2005, n. 219, aggiungendo un requisito per gli Stati non appartenenti all'Unione Europea, dove le aziende che producono medicinali emoderivati possono utilizzare stabilimenti per la lavorazione del plasma raccolto dai servizi trasfusionali italiani, nell'ambito di convenzioni con le regioni e le province autonome. Per effetto della novella le aziende potranno avvalersi di stabilimenti solo in Stati terzi nei cui territori il plasma è lavorato in regime di libero mercato.

Le norme, introdotte durante l'esame in sede referente, non sono corredate né di **prospetto riepilogativo** né di **relazione tecnica**.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame introducono la lavorazione del plasma in regime di libero mercato tra i requisiti che devono soddisfare gli Stati non appartenenti all'Unione europea in cui si trovano stabilimenti per la lavorazione del plasma di cui le aziende che producono medicinali emoderivati possono avvalersi nell'ambito di convenzioni con le regioni e le province autonome.

In proposito, considerato il carattere ordinamentale delle norme in esame, non si hanno osservazioni da formulare.

ARTICOLO 38

Disposizioni finanziarie

Le norme prevedono che:

- salvo quanto previsto dal successivo comma 2, dall'attuazione del presente provvedimento, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente (comma 1);
- agli oneri derivati dall'articolo 31, relativo al credito d'imposta in favore degli incubatori certificati, pari a 1,8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2024-2026, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle imprese e del *made in Italy* (comma 2).

Il prospetto riepilogativo ascrive alla disposizione di copertura finanziaria i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica fermi restando gli effetti rilevati con riferimento all'articolo 31:

(milioni di euro)

| | Saldo netto da finanziare | | | | Fabbisogno | | | | Indebitamento netto | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|------|------|------|------------|------|------|------|---------------------|------|------|------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Minori spese in conto capitale | | | | | | | | | | | | |
| Riduzione Tabella 8 – MIMIT (comma 2) | | 1,8 | 1,8 | 1,8 | | 1,8 | 1,8 | 1,8 | | 1,8 | 1,8 | 1,8 |

La relazione tecnica, ribadisce i contenuti della norma.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 38 reca una clausola di invarianza finanziaria riferita all'intero provvedimento – ad eccezione di quanto previsto dal successivo comma 2 – ai sensi della quale dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. In proposito, non si hanno osservazioni circa la formulazione della clausola di invarianza in commento.

Si rammenta, peraltro, che specifiche clausole di invarianza sono presenti anche con riferimento all'articolo 21, in relazione alla realizzazione del sistema informativo antifrode per i rapporti assicurativi non obbligatori, con oneri a carico delle imprese assicurative partecipanti, nonché all'articolo 26, recante delega al Governo in materia di strutture amovibili funzionali all'attività dei pubblici esercizi.

Si rileva, inoltre, che il comma 2 dell'articolo 38 provvede agli oneri derivati dall'articolo 31, pari a 1,8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale, relativo al bilancio triennale 2024-2026, di competenza del Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, tenuto conto che l'accantonamento oggetto di riduzione presenta le occorrenti disponibilità, anche alla luce del nuovo quadro finanziario delineato dal disegno di legge C. 2112-*bis*, recante il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e il bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027, attualmente all'esame della Camera dei deputati.

A tale proposito, si segnala, in particolare, che la relazione illustrativa al disegno di legge C. 2112 indica il provvedimento tra le finalizzazioni cui sono destinate le risorse dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale di competenza del Ministero delle imprese e del *made in Italy*.