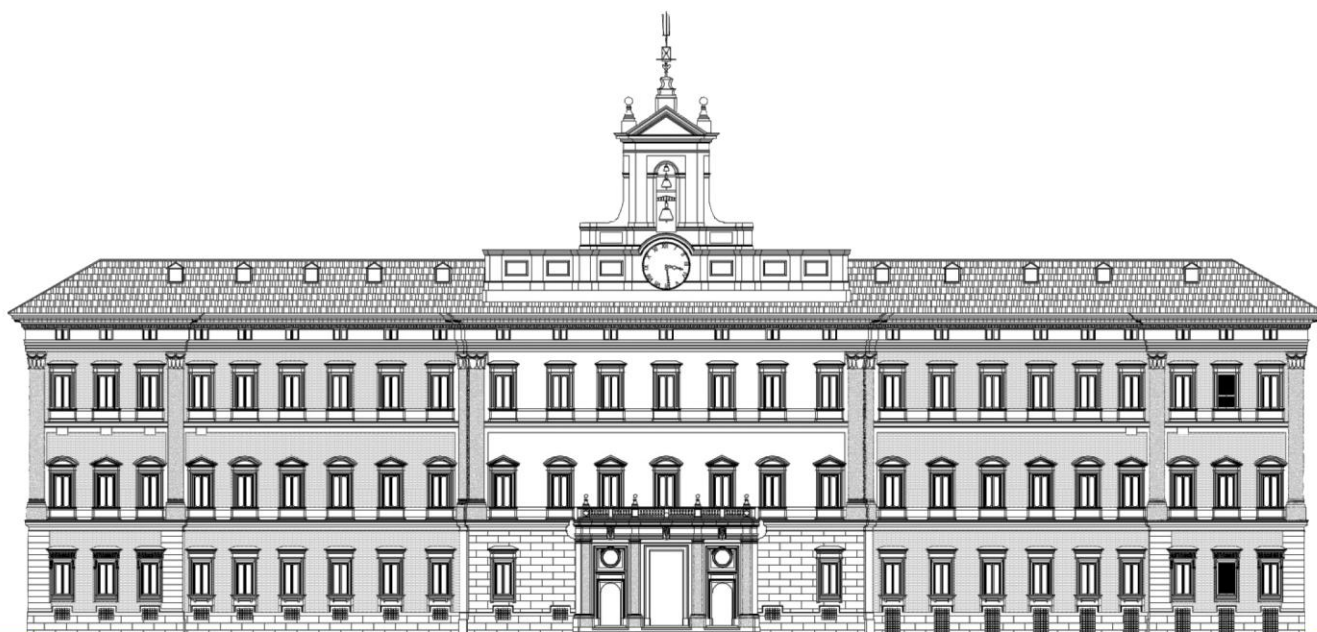




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Verifica delle quantificazioni

A.C. 2416

Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti

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

N. 344 – 25 giugno 2025



Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Verifica delle quantificazioni

A.C. 2416

Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti

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

N. 344 – 25 giugno 2025

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

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

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

SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO – Servizio Responsabile

☎ 066760-2174 / 066760-9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

SERVIZIO COMMISSIONI – Segreteria della V Commissione

☎ 066760-3545 / 066760-3685 – ✉ com_bilancio@camera.it

INDICE

PREMESSA	- 3 -
VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI	- 4 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA A)	- 4 -
RIDETERMINAZIONE DEL COSTO DELL'OPERA E AGGIORNAMENTO DEI PREZZI DEI CONTRATTI CADUCATI CON GLI ALTRI SOGGETTI AFFIDATARI	- 4 -
ARTICOLO 1, COMMA 1, LETTERA B)	- 10 -
ULTERIORI DISPOSIZIONI IN MERITO A CONTRATTI CADUCATI	- 10 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETT. A) E B)	- 13 -
INCENTIVI ALLE FUNZIONI TECNICHE	- 13 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETT. C), D) ED E)	- 14 -
PROCEDURE DI SOMMA URGENZA E DI PROTEZIONE CIVILE	- 14 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETTERA F)	- 17 -
DISPOSIZIONI TRANSITORIE IN MERITO ALLE QUALIFICAZIONI	- 17 -
ARTICOLO 2, COMMA 1, LETTERA G)	- 19 -
COMPOSIZIONE DEL COLLEGIO CONSULTIVO TECNICO	- 19 -
ARTICOLO 2, COMMA 2	- 20 -
MODIFICHE AL CODICE DELLA PROTEZIONE CIVILE	- 20 -
ARTICOLO 3	- 23 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CLASSI D'USO DEGLI UFFICI PUBBLICI AI FINI DELLA VERIFICA SISMICA	- 23 -
ARTICOLO 4, COMMA 1	- 25 -
DISCIPLINA DEI TEMPI DI CARICO E SCARICO DELLE MERCI NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO	- 25 -
ARTICOLO 4, COMMA 2	- 27 -
VIOLAZIONE DEL TERMINE DI PAGAMENTO DEL CORRISPETTIVO RELATIVO AI CONTRATTI DI TRASPORTO DI MERCI SU STRADA	- 27 -
ARTICOLO 4, COMMA 3	- 30 -
AMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA DEL PARCO VEICOLARE DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO	- 30 -
ARTICOLO 5	- 33 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI MOTORIZZAZIONE CIVILE E DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI	- 33 -

ARTICOLO 6	- 39 -
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI ORDINAMENTO PORTUALE E DEMANIO MARITTIMO	- 39 -
ARTICOLO 7	- 43 -
DISPOSIZIONI URGENTI PER LA FUNZIONALITÀ DELL'AUTORITÀ PER LA LAGUNA DI VENEZIA - NUOVO MAGISTRATO ALLE ACQUE.....	- 43 -
ARTICOLO 8	- 44 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ AMMINISTRATIVA DELLA SOCIETÀ RAM S.P.A... -	44 -
ARTICOLO 9	- 49 -
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI REVISIONE PREZZI	- 49 -
ARTICOLO 10.....	- 50 -
DISPOSIZIONI URGENTI PER GARANTIRE LO SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE ALL'AFFIDAMENTO DEL CONTRATTO <i>INTERCITY</i>	- 50 -
ARTICOLO 11.....	- 55 -
MODIFICHE ALLA DISCIPLINA DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI.....	- 55 -
ARTICOLO 12.....	- 59 -
DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	- 59 -
ARTICOLO 13.....	- 60 -
DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ACCELERAZIONE DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE DELLE ENERGIE RINNOVABILI	- 60 -
ARTICOLO 14.....	- 63 -
RIPRISTINO E MESSA IN SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI DI INTERESSE NAZIONALE NEI TERRITORI COLPITI DAGLI EVENTI ALLUVIONALI.....	- 63 -
ARTICOLO 15, COMMA 1.....	- 66 -
INTERVENTI URGENTI PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE FUNZIONALI ALLO SVOLGIMENTO DEI XXV GIOCHI OLIMPICI E PARAOLIMPICI INVERNALI DI MILANO CORTINA 2026.....	- 66 -
ARTICOLO 15, COMMA 2.....	- 68 -
CONTRIBUTO IN FAVORE DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA, PER FRONTEGGIARE LE SPESE NECESSARIE ALL'ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEI GRAN PREMI DI FORMULA 1	- 68 -
ARTICOLO 16.....	- 70 -
DISPOSIZIONI URGENTI PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ E LA REGOLARITÀ DEI SERVIZI SVOLTI DALLA GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA.....	- 70 -

Informazioni sul provvedimento

A.C.	2416
Titolo:	Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti
Iniziativa:	governativa
Iter al Senato:	no
Relazione tecnica (RT):	presente
Relatori per le Commissioni di merito:	Battistoni (FI-PPE) e Milani (FDI), per la VIII Commissione Baldelli (FDI) e Montemagni (LEGA), per la IX Commissione
Commissioni competenti:	VIII (Ambiente) e IX (Trasporti)

PREMESSA

Il disegno di legge dispone la conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti. Il provvedimento è stato assegnato, in sede referente, alle Commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni).

Il testo del provvedimento è corredato di relazione tecnica e di prospetto riepilogativo.

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

VERIFICA DELLE QUANTIFICAZIONI

ARTICOLO 1, comma 1, lettera a)

Rideterminazione del costo dell'opera e aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari

Le norme modificano l'articolo 2 del decreto-legge n. 35 del 2023, in materia di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

In primo luogo viene modificato il comma 8, lettera c), numero 5), che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi, assentiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1158 del 1971¹.

L'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), del decreto-legge n. 35 del 2023, nel testo previgente, prevede che gli atti aggiuntivi disciplinino, tra l'altro, il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale.

La novella specifica che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa sono rideterminati, ai sensi del successivo comma 8-*bis*, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012 (8.549,9 milioni di euro), nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale [comma 1, lettera a), numero 1)].

L'articolo 2, comma 8-*bis*, del decreto-legge n. 35 del 2023 prevede che il costo complessivo dell'opera, di cui al comma 8, lettera c), numero 5), nel limite massimo delle risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione della stessa, ivi incluse quelle acquisite dalla società a titolo di aumento di capitale sociale nel corso del 2023, sia rideterminato:

- escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario, e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto;
- comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati. A tal fine, fino al 31 dicembre 2021 sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati. A decorrere dal 1° gennaio 2022, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera per far fronte

¹ L'articolo 1 della legge n. 1158 del 1971 prevede che alla disciplina dei rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società concessionaria, relativi alla costruzione del collegamento viario e ferroviario ed all'esercizio del collegamento stradale tra la Sicilia ed il continente, si provveda, con apposita convenzione.

all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022.

In proposito, la relazione illustrativa afferma che la novella è finalizzata a chiarire che il costo complessivo dell'opera e delle singole voci di spesa che lo compongono, da indicare nell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione, deve essere quello risultante dall'applicazione al valore dell'opera, indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze 2012-settembre 2012, dei criteri di aggiornamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera indicati dal comma 8-*bis* come riformulato. La novella si rende necessaria per fornire un'indicazione univoca in merito al valore del contratto da considerare in sede di aggiornamento della convenzione di concessione, che nell'attuale formulazione del comma 8 non risulta chiaramente parametrato a quanto stabilito dai commi 8-*bis* e seguenti. In coerenza con quanto già previsto nella relazione tecnica al decreto-legge n. 35 del 2023, la RI precisa quindi che, ai fini del comma 8, lettera c), numero 5), il costo complessivo dell'opera e delle relative voci di spesa deve essere determinato in base a due criteri:

- da un lato, si prende come punto di partenza l'ultimo valore aggiornato, a febbraio 2012, dell'opera antecedente alla caducazione operata con il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, così come riportato nell'Allegato II della nota di aggiornamento al Documento di Economia e finanze 2012, sulla base di quanto approvato dal Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina S.p.A. in data 29 luglio 2011 in sede di approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera;
- dall'altro lato, si precisa che ai fini dell'atto aggiuntivo della convenzione di concessione tale valore deve essere aggiornato in base ai criteri di cui al comma 8-*bis*.

La previsione in esame, pertanto, è volta a garantire- anche ai fini della stipula degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione -la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera sulla base di quanto indicato nei documenti di finanza pubblica, e, comunque, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Viene inoltre modificato il comma 8-*bis*, prevedendo che, ai fini dell'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e diversi dal contraente generale, si proceda, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE², all'adeguamento del corrispettivo alle prestazioni richieste in ragione del valore aggiornato del contratto con il contraente generale, come rideterminato ai sensi del comma 8-*bis* medesimo [comma 1, lettera a), numero 2)].

² L'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE, prevede che i contratti e gli accordi quadro possano essere modificati senza una nuova procedura d'appalto "ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni: i) la necessità di modifica è determinata da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non ha potuto prevedere; ii) la modifica non altera la natura generale del contratto; iii) l'eventuale aumento di prezzo non è superiore al 50% del valore del contratto iniziale o dell'accordo quadro. In caso di più modifiche successive, tale limitazione si applica al valore di ciascuna modifica. Tali modifiche successive non sono intese ad aggirare la presente direttiva"

La relazione illustrativa afferma che la novella in esame riconosce la possibilità, ai fini dell'aggiornamento dei contratti con gli altri affidatari di servizi funzionali alla realizzazione dell'opera, di adeguare il corrispettivo alle prestazioni richieste ai contraenti in ragione dell'aggiornamento del progetto e dei prezzi del contratto con il contraente generale, nel rispetto della disciplina euro-unitaria di settore.

Nel caso di specie, la RI evidenzia, infatti, che le modifiche ai predetti contratti: i) derivano da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non avrebbe potuto prevedere, in quanto collegate alla caducazione dei contratti operata dal decreto-legge n. 179 del 2012, e quindi alla scelta di rimuovere gli ostacoli normativi alla predetta caducazione, operata con il decreto-legge n. 35 del 2023; ii) non alterano la natura generale del contratto, ma sono finalizzate ad adeguare le prestazioni previste nel contratto originario all'integrazione progettuale disposta ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto-legge n. 35 del 2023; iii) determinano aumenti di prezzo non superiore al 50 per cento del valore del contratto iniziale.

La previsione in esame, pertanto, si pone in linea con quanto già stabilito in ordine all'aggiornamento del contratto caducato con il contraente generale, garantendo una modifica dei predetti contratti nel pieno rispetto della disciplina unionale di settore.

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

La relazione tecnica afferma preliminarmente che le disposizioni in esame apportano modifiche al decreto-legge n. 35 del 2023, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, caratterizzate da urgenza e indifferibilità in quanto si ritengono strettamente funzionali e propedeutiche alla tempestiva e corretta realizzazione di un'opera pubblica qualificata dall'articolo 1, comma 487, della legge n. 197 del 2022, come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale.

In relazione al comma 1, lettera a), numero 1), la RT afferma che le disposizioni modificano l'articolo 2, comma 8, del decreto-legge n. 35 del 2023, al fine di chiarire che il costo complessivo dell'opera e delle singole voci di spesa che lo compongono, da indicare nell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione deve essere quello risultante dall'applicazione al valore dell'opera, indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze 2012 (settembre 2012), dei criteri di aggiornamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera indicati dal comma 8-*bis*.

Quanto sopra è in coerenza con quanto stabilito nella relazione tecnica al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 35 del 2023, nel quale si evidenzia che in relazione al costo del progetto il quadro economico dell'opera, deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina S.p.A. il 29 luglio 2011, reca le seguenti voci:

- valore complessivo dell'opera: 7,428 miliardi di euro;
- totale dell'investimento: 8,549 miliardi di euro.

Si precisa, altresì, che tale ultimo importo ricomprende il valore degli affidamenti, aggiornati al febbraio 2012, al contraente generale (6,711 miliardi), al *project management consultant* (171,7 milioni), al monitore ambientale (36 milioni), nonché ulteriori voci di spese (somme a disposizione per 509 milioni, altre spese capitalizzate per 428 milioni e oneri finanziari capitalizzati per 693 milioni), questi ultimi da escludere dall'importo complessivo dell'opera ai sensi dell'articolo 2, comma 8-*bis*, del decreto legge n. 35 del 2023 ("escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto").

La previsione in esame, pertanto, è volta a garantire - anche ai fini della stipula degli atti aggiuntivi ai contratti caducati nonché alla convenzione di concessione - la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera sulla base di quanto indicato nei documenti di finanza pubblica e, comunque, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento al comma 1, lettera a), numero 2), la RT ricorda che il sopra richiamato comma 8-*bis* dell'articolo 2 prevede disposizioni specifiche per la determinazione del costo complessivo dell'opera e del relativo aggiornamento, ivi incluso l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati. In particolare, il medesimo comma 8-*bis* (in combinato disposto con i successivi commi) stabilisce i criteri per l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettere a) e c), della direttiva 2014/24/UE.

In tale contesto, la disposizione di cui al comma 1, lettera a), numero 2) prevede, ai fini dell'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale, che anche i prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale siano aggiornati tenuto conto delle prestazioni richieste in ragione delle integrazioni progettuali previste dall'articolo 3, comma 2, nonché dell'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, come rideterminato ai sensi del medesimo comma 8-*bis*. Ciò al fine di mantenere invariati, anche in una logica di corrispondenza costi/prestazioni, i rapporti originari in termini percentuali tra i relativi corrispettivi, nei limiti in cui detti corrispettivi siano legati agli importi dei lavori. Tale precisazione appare coerente con quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva 2014/24/UE. Il costo complessivo dell'opera, compresi gli oneri connessi a tale aggiornamento, ai sensi del citato articolo 2, comma 8-*bis* del decreto legge n. 35 del 2023, deve essere in ogni caso contenuto nel limite massimo delle risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione della stessa.

In conclusione, la RT afferma che la disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri derivanti dall'aggiornamento dei contratti con il *project management consultant* con il monitore ambientale rientrano tra quelli complessivi

dell'opera, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente per il finanziamento della stessa.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame modificano l'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), del decreto-legge n. 35 del 2023, in materia di realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1158 del 1971. La novella specifica che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa sono rideterminati, con le modalità di cui al successivo comma 8-*bis*, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012 (8.549,9 milioni di euro), nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale.

Per quanto riguarda gli oneri, la RT ricorda, in relazione al costo del progetto, che il quadro economico dell'opera, deliberato dal Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina S.p.A. il 29 luglio 2011, reca le seguenti voci:

- valore complessivo dell'opera: 7,428 miliardi di euro;
- totale dell'investimento: 8,549 miliardi di euro.

Tale ultimo importo ricomprende il valore degli affidamenti, aggiornati al febbraio 2012, al contraente generale (6.711 milioni di euro), al *project management consultant* (171,7 milioni), al monitore ambientale (36 milioni), nonché ulteriori voci di spese (somme a disposizione per 509 milioni, altre spese capitalizzate per 428 milioni e oneri finanziari capitalizzati per 693 milioni), questi ultimi da escludere dall'importo complessivo dell'opera, ai sensi dell'articolo 2, comma 8-*bis*, del decreto legge n. 35 del 2023³.

Si rammenta che il Governo, nella risposta all'interrogazione a risposta immediata 5-03233, resa nella seduta della Commissione VIII (Ambiente) della Camera dell'11 dicembre 2024, ha ricordato, tra l'altro, che "già l'Allegato al DEF 2023 ha previsto una stima del costo complessivo per la realizzazione per il collegamento stabile sullo Stretto di Messina pari a 13,5 miliardi di euro (...). La crescita del valore dell'investimento, da 8,5 miliardi del 2011 a 13,5 miliardi del DEF 2023, è dovuta all'aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato negli ultimi anni, fenomeno che ha interessato tutti i progetti infrastrutturali".

³ 6.711 milioni + 171,7 milioni + 36 milioni + 509 milioni = circa **7.428 milioni** (valore complessivo dell'opera).
7.428 milioni + 428 milioni (altre spese capitalizzate) + 693 milioni (oneri finanziari capitalizzati) = **8,549 miliardi**.
Ai fini della determinazione dell'importo complessivo dell'opera (7.428 milioni) risultano esclusi diversamente da quanto sembrerebbe risultare dalla relazione tecnica non solo gli oneri finanziari capitalizzati (693 milioni), ma anche le altre spese capitalizzate (428 milioni).

Per quanto riguarda invece la copertura del predetto onere, si ricorda che l'articolo 1, commi da 272 a 275, della legge n. 213 del 2023 (legge di bilancio 2024), modificati e integrati dal comma 528 della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025), individua le risorse necessarie, prevedendo le conseguenti autorizzazioni di spesa, al fine di consentire l'approvazione da parte del CIPESS, del progetto definitivo del Ponte. Le risorse ad esso complessivamente destinate ammontano a 13,162 miliardi di euro (6,962 miliardi a carico del bilancio dello Stato e 6,2 miliardi a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione - FSC, periodo di programmazione 2021-2027). A tali importi vanno sommati i 370 milioni di euro costituiti dall'apporto al capitale della società Stretto di Messina da parte del MEF, per un totale complessivo di risorse pari a 13,532 miliardi di euro. In particolare, l'articolo 1, comma 528, della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025) ha operato una riduzione di 2.350 milioni di euro, da 9.312 a 6.962 milioni di euro, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 272, della legge n. 213 del 2023, e, contestualmente, previsto un ulteriore apporto al finanziamento dell'opera, per un importo di 3.882 milioni di euro, a valere sulle disponibilità del fondo sviluppo e coesione periodo di programmazione 2021-2027⁴. L'importo attinto dal Fondo sviluppo e coesione (3.882 milioni) si somma a quello già previsto dalla legislazione previgente alla legge di bilancio 2025 (2.318 milioni) per un totale di 6.200 milioni di euro. L'importo del finanziamento statale così risultante, pari a 6.962 milioni, sommato a quello attinto complessivamente dal Fondo sviluppo e coesione, pari a 6.200 milioni, e ai 370 milioni di euro costituiti dall'apporto al capitale della società Stretto di Messina da parte del MEF, consente di provvedere al completo finanziamento dell'onere pari a 13.532 milioni di euro (6.962 milioni + 6.200 milioni + 370 milioni=13.532 milioni).

Riguardo al maggior fabbisogno di cui si è detto in precedenza, la RT di passaggio, riferita all'A.S. 1330, poi divenuta legge di bilancio 2025, ha sottolineato che lo stesso "è essenzialmente riconducibile: ai maggiori oneri, stimati in 800 milioni di euro, derivanti dall'aggiornamento del progetto definitivo a seguito della Relazione del Progettista; ai maggiori oneri derivanti da fattore legislativo, connessi in particolare ai costi di sicurezza derivanti dalle nuove norme di settore, secondo quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 35 del 2023. Si evidenzia, al riguardo, che le cause di incremento del costo dell'opera sono diverse dai casi per i quali l'articolo 2, comma 8-*bis*, del decreto-legge n. 35 del 2023 esclude la possibilità di rideterminazione del predetto costo complessivo".

Al riguardo, si rileva che, come sopra evidenziato, le disposizioni in esame non intervengono sugli importi complessivi stimati per la realizzazione delle infrastrutture connesse alla realizzazione del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, limitandosi a chiarire che il costo complessivo dell'opera e delle singole voci di spesa che lo compongono deve essere quello risultante dall'applicazione al valore dell'opera, indicato nell'Allegato II della Nota di

⁴ Tale incremento, da un lato, compensa la riduzione della copertura a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 272, della legge n. 213 del 2023 (-2.350 milioni), disposta dalla medesima legge di bilancio 2025 e, dall'altra, copre l'aumento del fabbisogno registrato, pari a +1.532 milioni di euro (2.350 milioni + 1.532 milioni = 3.882 milioni).

aggiornamento al Documento di Economia e Finanze 2012. Come precisato anche dalla relazione illustrativa, la novella è volta a fornire un'indicazione univoca in merito al valore del contratto da considerare in sede di aggiornamento della convenzione di concessione in modo da garantire la coerenza del processo di aggiornamento del costo complessivo dell'opera sulla base di quanto indicato nei documenti di finanza pubblica, e, comunque, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente. Alla luce di quanto appena esposto, non vi sono osservazioni da formulare.

Viene inoltre modificato l'articolo 2, comma 8-*bis*, del decreto-legge n. 35 del 2023, prevedendo che, ai fini dell'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera e diversi dal contraente generale, si proceda, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE⁵, all'adeguamento del corrispettivo alle prestazioni richieste in ragione del valore aggiornato del contratto con il contraente generale, come rideterminato ai sensi del comma 8-*bis*. Anche in tal caso non si formulano osservazioni dal momento che le modifiche non incidono sul costo complessivo dell'opera e che il comma 8-*bis* opera nel limite massimo delle risorse disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 1, comma 1, lettera b)

Ulteriori disposizioni in merito a contratti caducati

Le norme modificano l'articolo 4, comma 3, lettera *b-ter*), del decreto-legge n. 35 del 2023, che consente alla società concessionaria e al contraente generale, nonché agli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, di manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti, subordinatamente all'adesione a specifiche condizioni. La novella prevede che, in aggiunta all'accettazione espressa e incondizionata da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei

⁵ L'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE, prevede che i contratti e gli accordi quadro possano essere modificati senza una nuova procedura d'appalto "ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni: I) la necessità di modifica è determinata da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non ha potuto prevedere; II) la modifica non altera la natura generale del contratto; III) l'eventuale aumento di prezzo non è superiore al 50 per cento del valore del contratto iniziale o dell'accordo quadro. In caso di più modifiche successive, tale limitazione si applica al valore di ciascuna modifica. Tali modifiche successive non sono intese ad aggirare la presente direttiva"

prezzi, vi sia anche quella delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per consentirne la rapida risoluzione nella fase di esecuzione dell'opera, con una decurtazione del 50 per cento dei compensi, determinati ai sensi dell'articolo 1, comma 4, dell'Allegato V.2 al decreto legislativo n. 36 del 2023⁶.

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

La relazione tecnica afferma che le disposizioni apportano modifiche all'articolo 4, comma 3, lettera *b-ter*), del citato decreto-legge con l'obiettivo di consentire alla società concessionaria e al contraente generale, nonché agli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, la costituzione di un collegio consultivo tecnico (CCT) di cui agli articoli 215 e seguenti del Codice dei contratti pubblici. Tale previsione si rende necessaria in quanto, a legislazione vigente, i contratti connessi alla realizzazione dell'opera risulterebbero esclusi dalla costituzione obbligatoria dei CCT, in quanto il regime transitorio previsto *ad hoc* per l'operatività di tale istituto (*cfr.* articoli 224 e 225-*bis* del codice dei contratti pubblici) prevede che le disposizioni previste dagli articoli da 215 a 219 si applichino ai CCT che devono costituirsi successivamente alla data di entrata in vigore del Codice medesimo e a quelli già costituiti e operanti alla predetta data.

La novella è finalizzata, pertanto, a consentire il concreto ricorso, nella fattispecie in esame, a un istituto che assicura una più corretta esecuzione del contratto e una riduzione del contenzioso, quanto mai necessari per la realizzazione di un'opera così complessa e dichiarata di preminente interesse nazionale.

Si prevede, inoltre, in una logica di ulteriore contenimento dei costi e tenuto conto del particolare valore complessivo dell'opera, che ai componenti del CCT si applichi una riduzione del 50 per cento rispetto ai compensi individuati nell'allegato V.2 (articolo 1, comma 4, come modificato dal decreto legislativo n. 209 del 2024).

La disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri connessi all'istituzione del CCT sono ripartiti tra l'ente concedente e il contraente generale, secondo quanto previsto dall'articolo 1 dell'Allegato V.2 e del paragrafo 7.7.1 delle Linee guida approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2022.

⁶ L'articolo 1, comma 4, dell'Allegato V.2 al decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che la parte fissa del compenso del Collegio consultivo tecnico non possa superare gli importi definiti dall'articolo 6, comma 7-*bis*, del decreto-legge n. 76 del 2020 e, in ogni caso, la parte fissa del compenso del Collegio non possa superare: *a*) in caso di collegio consultivo tecnico composto da tre componenti, l'importo pari allo 0,02 per cento per la parte del valore dell'appalto eccedente 1.000 milioni di euro; *b*) in caso di collegio consultivo tecnico composto da cinque componenti, l'importo pari allo 0,03 per cento per la parte del valore dell'appalto eccedente 1.000 milioni di euro.

In particolare, la quota di oneri relativa all'ente concedente, pari al 50 per cento del compenso complessivo spettante al CCT nella sua interezza, rientra comunque negli oneri complessivi per il finanziamento dell'opera, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente per il finanziamento dell'opera.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme modificano 4, comma 3, lettera *b-ter*), del decreto-legge n. 35 del 2023, prevedendo che, in aggiunta all'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari, delle anticipazioni e delle clausole di revisione dei prezzi, vi sia anche l'accettazione delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico (CCT) per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per consentirne la rapida risoluzione nella fase di esecuzione dell'opera. Per i componenti il collegio è disposta una decurtazione del 50 per cento dei compensi, come determinati ai sensi dell'articolo 1, comma 4, dell'Allegato V.2 al decreto legislativo n. 36 del 2023.

La RT afferma che la novella non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri connessi all'istituzione del CCT sono ripartiti tra l'ente concedente e il contraente generale, secondo quanto previsto dall'articolo 1 dell'Allegato V.2 e del paragrafo 7.7.1 delle Linee guida approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2022.

In particolare, il paragrafo 7.7.1 delle suddette Linee guida prevede che il compenso di ognuno dei componenti del CCT gravi in misura pari al 50 per cento su ciascuna parte.

La RT afferma altresì che la quota di oneri relativa all'ente concedente, pari al 50 per cento del compenso complessivo spettante al CCT nella sua interezza, rientra comunque negli oneri complessivi per il finanziamento dell'opera, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente per il finanziamento dell'opera.

Tutto ciò considerato, non si hanno osservazioni da formulare.

ARTICOLO 2, comma 1, lett. a) e b)

Incentivi alle funzioni tecniche

Le norme recano disciplina in tema di incentivi alle funzioni tecniche, apportando a tal fine specifiche modifiche al decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici). Le norme, in particolare, modificano:

- l'articolo 45, comma 4, riguardante gli incentivi alle funzioni tecniche⁷, inserendo un nuovo secondo periodo al comma 4, al fine di consentire la corresponsione degli incentivi per funzioni tecniche al personale con qualifica dirigenziale, in deroga al regime di onnicomprensività previsto dall'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo n. 165 del 2001⁸ e alle altre disposizioni analoghe contenute negli ordinamenti del personale in regime di diritto pubblico. Le amministrazioni che erogano gli incentivi al personale con qualifica dirigenziale, in sede di verifica della compatibilità dei costi della contrattazione integrativa⁹ sono tenute a trasmettere agli organi di controllo¹⁰ le informazioni relative all'ammontare degli importi annualmente corrisposti al predetto personale in deroga al regime di onnicomprensività e il numero dei beneficiari [comma 1, lettera a)];

L'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo n. 165 del 2001 stabilisce il principio di onnicomprensività del trattamento economico dirigenziale, che copre, pertanto, ogni funzione, compito o incarico, assorbendo anche eventuali compensi dovuti da terzi, che sono corrisposti alla medesima amministrazione.

- l'articolo 136, che nel testo previgente prevede, al secondo dei commi 4-*bis* presenti nel medesimo articolo, disposizioni che consentono alle amministrazioni della difesa e della sicurezza di derogare all'articolo 45, comma 4, di cui sopra. La novella, oltre a rinumerare come 4-*ter* il comma 4-*bis* in questione, apporta una modifica di coordinamento formale, eliminando la deroga specifica presente nel testo previgente, alla luce di quella generale conseguente alla novella operata dal comma 1, lettera a) di cui sopra [comma 1, lettera b)].

Il **prospetto riepilogativo** non considera le norme in esame.

⁷ Le funzioni tecniche sono elencate all'allegato I.10 del decreto legislativo n. 36 del 2023 e comprendono attività quali la programmazione della spesa per investimenti, la direzione dei lavori, il collaudo tecnico-amministrativo.

⁸ Recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

⁹ Di cui all'articolo 40-*bis* del decreto legislativo n. 165 del 2001.

¹⁰ Ai sensi dell'articolo 40-*bis* del decreto legislativo n. 165 del 2001, il controllo sulla compatibilità dei costi della contrattazione collettiva integrativa con i vincoli di bilancio e quelli derivanti dall'applicazione delle norme di legge, con particolare riferimento alle disposizioni inderogabili che incidono sulla misura e sulla corresponsione dei trattamenti accessori è effettuato dal collegio dei revisori dei conti, dal collegio sindacale, dagli uffici centrali di bilancio o dagli analoghi organi previsti dai rispettivi ordinamenti.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme e afferma, in riferimento alla lettera *a*), che essa non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto, come già esplicitato nella relazione tecnica relativa all'articolo 16 del decreto legislativo n. 209 del 2024, che modificava l'articolo 45 del codice dei contratti pubblici, gli oneri in questione, derivanti dall'estensione degli incentivi per funzioni tecniche ai dirigenti, sono a valere nei limiti degli stanziamenti previsti per le singole procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture. Per quanto riguarda la lettera *b*), la relazione afferma che, trattandosi di disposizione che apporta modifiche di mero coordinamento formale, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme recano disciplina in tema di incentivi alle funzioni tecniche, apportando a tal fine specifiche modifiche al decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici).

Al riguardo, non si formulano osservazioni, atteso che le novelle in esame lasciano ferma la disposizione di cui al comma 1 del citato articolo 45, ai sensi del quale gli incentivi per le funzioni tecniche sono a carico degli stanziamenti previsti per le singole procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti e degli enti concedenti.

ARTICOLO 2, comma 1, lett. *c*), *d*) ed *e*)

Procedure di somma urgenza e di protezione civile

Le norme recano disciplina in materia di procedure in caso di somma urgenza e di protezione civile, apportando a tal fine specifiche modifiche al decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici). Le norme, in particolare:

- al comma 1, lettera *c*), modificano l'articolo 140, che disciplina le procedure in circostanze di somma urgenza e di protezione civile. Vengono in particolare espunte – ai numeri 3, 4, 5 e 6 – talune disposizioni di cui ai commi 7 e 8, gli interi commi 11 e 12 e il riferimento alle procedure in caso di protezione civile dalla rubrica dell'articolo (che nel testo risultante fa riferimento alle sole procedure in caso di somma urgenza). Viene altresì abrogato il comma 6 (numero 2), con reintroduzione delle medesime disposizioni nel nuovo comma 1-*bis* (numero 1);

- al comma 1, lettera d), introducono un nuovo articolo, 140-*bis* (Procedure di protezione civile), recante le norme espunte dall'articolo 140¹¹, nonché nuove norme in materia di procedure di protezione civile. Relativamente a queste ultime, il comma 1 del nuovo articolo stabilisce che ai contratti affidati nell'ambito delle emergenze di protezione civile¹², tenuto conto anche delle differenti tipologie di eventi emergenziali, si applicano, oltre alle disposizioni del medesimo articolo 140-*bis*, anche le disposizioni del citato articolo 140 sulle procedure di somma urgenza e le disposizioni del nuovo articolo 46-*bis* (Procedure di protezione civile) del decreto legislativo n. 1 del 2018 (codice della protezione civile)¹³. Inoltre, il comma 3, lettere e) ed f), oltre a riprodurre le derogabilità già previste dal previgente comma 11 (ora abrogato) dell'articolo 140 del decreto legislativo n. 36 del 2023 per affidamenti in occasione di eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale, stabilisce la possibilità di derogare anche alle seguenti ulteriori disposizioni:
 - articolo 54 per consentire l'esclusione automatica delle offerte anomale anche nei casi in cui il numero delle offerte ammesse sia inferiore a cinque, per semplificare e velocizzare le relative procedure;
 - articoli 90 (Informazione ai candidati e agli offerenti), fermo restando il rispetto del termine massimo di cui all'articolo 55, paragrafo 2, della direttiva 2014/24/UE, e 111 (Avvisi relativi agli appalti aggiudicati), comma 3, limitatamente alle tempistiche e alle modalità delle comunicazioni ivi previste, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale;
- al comma 1, lettera e), modificano, a fini di coordinamento formale, l'articolo 222, comma 3, lettera g), che nel testo previgente conferisce all'ANAC, tra l'altro, la competenza a vigilare sulla corretta applicazione della specifica disciplina derogatoria prevista per i casi di somma urgenza e di protezione civile di cui all'articolo 140. La novella introduce un riferimento anche al nuovo articolo 140-*bis*, estendendo così il controllo anche ai casi da esso disciplinati.

Il **prospetto riepilogativo** non considera le norme in esame.

¹¹ In particolare le disposizioni soppresse nei commi 7 e 8 dell'articolo 140 vengono riprodotte rispettivamente ai commi 5 e 2 del nuovo articolo 140-*bis*. I commi 11 e 12 dell'articolo 140 vengono riprodotti (il comma 11 anche ampliato) ai commi 3 e 4 del nuovo articolo 140-*bis*.

¹² Di cui all'articolo 7, comma 1, lettere a), b) e c) del codice di protezione civile, di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018.

¹³ L'articolo 46-*bis* (Procedure di protezione civile), recante disposizioni in tema di verifiche antimafia e affidamenti di appalti in caso di eventi di protezione civile a carattere straordinario, è stato introdotto dall'articolo 2, comma 2, del decreto-legge in esame – v. *infra*.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme e afferma:

- con riferimento al comma 1, lettera *c*), che:
 - il numero 1, riproducendo il contenuto del comma 6 del vigente articolo 140, soppresso dal numero 2, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
 - dall'attuazione del numero 3, che elimina la limitazione del campo applicativo del comma 7 alle sole ipotesi relative ad emergenze di protezione civile previste con riferimento alle procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera *c*), non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, trattandosi di disposizione ordinamentale;
 - i numeri 4 e 5, poiché eliminano rispettivamente il primo periodo del comma 8 e i commi 11 e 12, riprodotti nell'ambito del nuovo articolo 140-*bis*, non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- con riferimento al comma 1, lettera *d*), e, in particolare ai cinque commi del nuovo articolo 140-*bis* da esso introdotto, che:
 - il comma 1 si limita a perimetrare l'ambito di applicazione delle disposizioni relative alle procedure di protezione civile, operando una *relatio* ad altre norme, e pertanto assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
 - il comma 2 non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, riproducendo il comma 8 del vigente articolo 140;
 - il comma 3 assume natura ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, riproducendo, da un lato, quanto disposto dal comma 11 del vigente articolo 140 ed estendendo, dall'altro, il regime derogatorio operante per l'affidamento di appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, in occasione degli eventi per i quali è dichiarato, lo stato di emergenza di rilievo nazionale;
 - il comma 4 assume natura ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, riproducendo quanto disposto dal comma 12 del vigente articolo 140;
 - il comma 5 non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, riproducendo il contenuto del comma 7 del vigente articolo 140.
- con riferimento al comma 1, lettera *e*), che esso si limita a prevedere una mera norma di coordinamento e, pertanto, assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame recano disciplina in materia di procedure in caso di somma urgenza e di protezione civile, apportando a tal fine specifiche modifiche al decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici).

Al riguardo, preso atto di quanto affermato dalla relazione tecnica in ordine all'assenza di nuovi o maggiori oneri derivanti dalle norme in esame, non si formulano osservazioni, atteso che gran parte delle norme in esame non reca una nuova disciplina sostanziale, bensì opera una riorganizzazione e un conseguente coordinamento formale di disposizioni vigenti in materia di procedure di somma urgenza e di protezione civile, mentre le norme aventi portata innovativa sostanziale appaiono di carattere ordinamentale.

ARTICOLO 2, comma 1, lettera f)

Disposizioni transitorie in merito alle qualificazioni

La norma introduce un nuovo comma (3-*bis*) all'articolo 225-*bis* del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), al fine di prorogare l'applicazione delle norme dell'articolo 119, comma 20, e dell'articolo 23 dell'allegato II.12 del medesimo decreto, nel testo vigente al 1° luglio 2023¹⁴, ai procedimenti in corso.

L'articolo 119, comma 20, nella formulazione in vigore al 1° luglio 2023, prevede che le stazioni appaltanti rilascino i certificati necessari per la partecipazione e la qualificazione all'appaltatore, scomputando dall'intero valore dell'appalto il valore e la categoria di quanto eseguito attraverso il subappalto. I subappaltatori possono richiedere alle stazioni appaltanti i certificati relativi alle prestazioni oggetto di appalto eseguite. Mentre la formulazione attuale della norma specifica che i certificati che i subappaltatori possono richiedere possono essere utilizzati per ottenere o rinnovare l'attestazione di qualificazione soltanto da parte dei subappaltatori medesimi, la formulazione in vigore il 1° luglio 2023 non reca tale specificazione.

L'articolo 23 dell'allegato II.12 del decreto legislativo n. 36 del 2023, nella formulazione in vigore al 1° luglio 2023, consente all'impresa affidataria di lavori comprensivi di lavorazioni in subappalto, ai fini dell'ottenimento dell'attestazione SOA (società organismo di attestazione), di utilizzare i lavori di ciascuna delle categorie scorporabili previste nel bando o nell'avviso di gara o nella lettera di invito, appartenenti alle categorie di cui alla Tabella A del medesimo allegato, per l'intero importo in ciascuna delle categorie

¹⁴ La norma fa riferimento al "testo vigente alla data di cui all'articolo 229, comma 2". Il testo degli articoli in esame è stato successivamente modificato dal decreto legislativo n. 209 del 2024 (Disposizioni integrative e correttive al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36).

scorporabili. Nella sua formulazione attuale, invece, la norma consente l'utilizzo dei lavori in questione, per l'intero importo, al fine di determinare la cifra di affari complessiva.

Viene specificato che per “procedimenti in corso” si intendono le procedure e i contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano stati pubblicati prima del 31 dicembre 2024¹⁵, ovvero, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, le procedure e i contratti in relazione ai quali, alla medesima data, siano già stati inviati gli avvisi a presentare offerte.

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma in esame.

La **relazione tecnica** sottolinea che con la norma si provvede ad integrare, con un nuovo comma 3-*bis*, l'articolo 225-*bis* del decreto legislativo n. 36 del 2023, al fine di fornire indicazioni chiare agli operatori del settore dei contratti pubblici in merito all'incidenza temporale delle modifiche previste dal decreto legislativo n. 209 del 2024 al codice dei contratti pubblici in materia di utilizzo dei certificati rilasciati dalla stazione appaltante utili per la qualificazione dell'appaltatore nel caso di lavori affidati in subappalto.

La relazione afferma, al riguardo, che le modifiche apportate sono di carattere ordinamentale e che, pertanto, dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame introduce un nuovo comma (3-*bis*) all'articolo 225-*bis* del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), al fine di prorogare l'applicazione delle norme dell'articolo 119, comma 20, e dell'articolo 23 dell'allegato II.12 del medesimo decreto, nel testo vigente al 1° luglio 2023, ai procedimenti in corso in materia di rilascio di certificati necessari per la partecipazione e la qualificazione all'appaltatore¹⁶.

Al riguardo non si formulano osservazioni, stante il carattere ordinamentale della norma di proroga in esame, come anche rilevato dalla relazione tecnica.

¹⁵ La norma fa riferimento alla pubblicazione avvenuta prima della data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 209 del 2024.

¹⁶ Viene specificato che per “procedimenti in corso” si intendono le procedure e i contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano stati pubblicati prima del 31 dicembre 2024, ovvero, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, le procedure e i contratti in relazione ai quali, alla medesima data, siano già stati inviati gli avvisi a presentare offerte.

ARTICOLO 2, comma 1, lettera g)

Composizione del collegio consultivo tecnico

La norma modifica l'articolo 1, comma 2, terzo periodo, dell'allegato V.2 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), che disciplina le modalità di costituzione del collegio consultivo tecnico, al fine di prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomini un componente del collegio non più solo quando partecipa al finanziamento della spesa, ma anche ove svolga il ruolo di concedente.

Il collegio consultivo tecnico, disciplinato dall'articolo 215 del decreto legislativo n. 36 del 2023, è un organismo volto a prevenire le controversie o consentire la rapida risoluzione delle stesse o delle dispute tecniche di ogni natura che possono insorgere nell'esecuzione dei contratti pubblici. È formato secondo le modalità di cui all'allegato V.2 e ciascuna parte può chiederne la costituzione in modo da garantire l'indipendenza di giudizio e valutazione.

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma in esame.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma e afferma che ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma modifica l'articolo 1, comma 2, terzo periodo, dell'allegato V.2 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici), che disciplina le modalità di costituzione del collegio consultivo tecnico, di cui all'articolo 215 del medesimo decreto legislativo, al fine di prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomini un componente del collegio non più solo quando partecipa al finanziamento della spesa, ma anche ove svolga il ruolo di concedente. Al riguardo non si formulano osservazioni, stante il carattere ordinamentale della norma in esame, che non modifica comunque il numero dei componenti del collegio previsto a legislazione vigente¹⁷.

¹⁷ Il collegio consultivo tecnico è formato, a scelta della stazione appaltante o del concessionario, da tre componenti, o cinque in caso di complessità dell'opera e di eterogeneità delle professionalità richieste (*cf.* Articolo 1, comma 1, dell'Allegato V.2 della legge n. 36 del 2023),

ARTICOLO 2, comma 2

Modifiche al codice della protezione civile

La norma integra il decreto legislativo n. 1 del 2018 (codice della protezione civile), inserendo un nuovo articolo, 46-*bis*, recante disciplina in tema di procedure di protezione civile.

In particolare il comma 1 del nuovo articolo prevede che anche le norme dell'articolo medesimo si applichino agli affidamenti di contratti pubblici nell'ambito delle emergenze di protezione civile di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, fermo restando quanto previsto dall'articolo 140-*bis* del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici).

L'articolo 7 del decreto legislativo n. 1 del 2018 disciplina la tipologia degli eventi emergenziali di protezione civile, mentre l'articolo 140-*bis* del decreto legislativo n. 36 del 2023 viene introdotto dall'articolo 2, comma 1, lettera *d*) del decreto-legge in esame e reca disposizioni in tema di procedure di protezione civile. Si segnala che esso a sua volta prevede, con riferimento ai contratti pubblici affidati nell'ambito delle emergenze di protezione civile, l'applicazione non solo delle proprie disposizioni, ma anche di quelle di cui all'articolo 140 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (che, in ragione dell'articolo 2, comma 1, lettera *c*) del decreto-legge in esame, reca disciplina in tema di procedure di somma urgenza), e di quelle, qui in esame, di cui al nuovo articolo 46-*bis* del decreto legislativo n. 1 del 2018 (v. *supra*).

Il comma 2 del nuovo articolo prevede che le verifiche antimafia aventi ad oggetto l'affidamento e l'esecuzione dei contratti pubblici di lavori, forniture e servizi disciplinati con le ordinanze di protezione civile¹⁸ siano svolte mediante il rilascio dell'informativa liberatoria provvisoria, immediatamente conseguente alla consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia e alle risultanze delle interrogazioni di tutte le ulteriori banche dati disponibili. L'informativa liberatoria provvisoria consente di stipulare, approvare o autorizzare i contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture, sotto condizione risolutiva, ferme restando le ulteriori verifiche ai fini del rilascio della documentazione antimafia da completarsi entro sessanta giorni. Qualora la documentazione successivamente pervenuta accerti la sussistenza di una delle cause interdittive ai sensi del decreto legislativo n. 159 del 2011 (codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione)¹⁹, le amministrazioni e gli enti pubblici individuati dall'articolo 83, commi 1 e 2, del medesimo codice²⁰ recedono dai contratti, fatti salvi il pagamento del

¹⁸ Di cui all'articolo 25 del medesimo decreto legislativo n. 1 del 2018.

¹⁹ Le cause interdittive possono derivare dall'applicazione di misure di prevenzione da parte dell'autorità giudiziaria (che determina, ai sensi dell'articolo 67, la decadenza, la sospensione o il divieto di conseguire autorizzazioni, licenze e concessioni) ovvero da tentativi di infiltrazione mafiosa tendenti a condizionare le scelte e gli indirizzi delle società o imprese interessate ai sensi dell'articolo 84, commi 3 e 4.

²⁰ L'articolo 83, comma 1, del decreto legislativo n. 159 del 2011 individua le amministrazioni e gli enti pubblici, gli enti e le aziende vigilati dallo Stato o da altro ente pubblico, le società e le imprese comunque controllate dallo Stato o da altro ente pubblico nonché i concessionari di lavori o servizi pubblici quali soggetti tenuti ad acquisire la

valore delle opere già eseguite e il rimborso delle spese sostenute per l'esecuzione del rimanente, nei limiti delle utilità conseguite, fermo restando quanto previsto dall'articolo 94, commi 3 e 4, del decreto legislativo n. 159 del 2011²¹ e dall'articolo 32, comma 10, del decreto-legge n. 90 del 2014²².

Si segnala che le disposizioni in esame ricalcano quelle di cui all'articolo 3, commi 2 e 4, del decreto-legge n. 76 del 2020, che disciplinano una procedura analoga a quella appena descritta. Tali disposizioni sono state da ultimo prorogate fino al 30 giugno 2023 (articolo 51, comma 1, lettera *c*) del decreto-legge n. 77 del 2021) e, con riferimento a talune finalità da esse individuate, fino al 31 dicembre 2026 (articolo 14, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 13 del 2023). Sul testo del decreto-legge n. 76 del 2020, inclusivo delle disposizioni in esame, le Commissioni Bilancio di Senato e Camera avevano espresso parere favorevole (rispettivamente nelle sedute del 25 agosto 2020 e dell'8 settembre 2020).

Il comma 3 del nuovo articolo prevede, infine, che in presenza di taluni eventi emergenziali di protezione civile²³, al fine di garantire la tempestiva realizzazione di strutture temporanee di emergenza per far fronte a esigenze abitative, didattiche, civili, commerciali, produttive, socio-culturali o di culto, in assenza di idonei strumenti contrattuali vigenti, i soggetti attuatori a tal fine individuati nelle ordinanze di protezione civile²⁴ siano autorizzati ad avvalersi della società Consip S.p.a. o di altre centrali di committenza, per procedere all'affidamento dell'appalto integrato dei lavori e della relativa progettazione²⁵ a operatori economici in possesso delle necessarie qualificazioni, individuati mediante procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara²⁶.

documentazione antimafia prima di stipulare, approvare o autorizzare i contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi o forniture pubblici, ovvero prima di rilasciare o consentire i provvedimenti indicati all'art. 67 del codice medesimo (quali concessioni di servizi pubblici o beni demaniali, iscrizioni negli elenchi di appaltatori o fornitori, licenze in materia di armi ed esplosivi). Il comma 2 estende il perimetro dei soggetti tenuti all'acquisizione della documentazione generale anche al contraente generale.

²¹ L'articolo 94, comma 3, del decreto legislativo n. 159 del 2011 (codice antimafia) dispone che non si procede al recesso nel caso in cui l'opera sia in corso di ultimazione ovvero in caso di fornitura di beni e servizi ritenuta essenziale per il perseguimento dell'interesse pubblico, qualora il soggetto che la fornisce non sia sostituibile in tempi rapidi. Il comma 4 del medesimo articolo prevede che non si proceda al recesso anche nel caso in cui emergano elementi relativi a tentativi di infiltrazione mafiosa.

²² L'articolo 32, comma 10, del decreto-legge n. 90 del 2014 (Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari) prevede in particolare che le misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio descritte nel medesimo articolo, disposte nei confronti di talune imprese coinvolte in procedimenti giudiziari per alcuni delitti contro la pubblica amministrazione o cui siano attribuibili situazioni sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali, si applichino anche nei casi in cui sia stata emessa dal prefetto un'informazione antimafia interdittiva e sussista l'urgente necessità di assicurare il completamento dell'esecuzione del contratto ovvero dell'accordo contrattuale, ovvero la sua prosecuzione al fine di garantire la continuità di funzioni e servizi indifferibili per la tutela di diritti fondamentali, nonché per la salvaguardia dei livelli occupazionali o dell'integrità dei bilanci pubblici. L'articolo dispone che, in caso di nomina di amministratori o esperti, il relativo compenso sia a carico dell'impresa.

²³ In particolare quelli di cui all'articolo 7, lettere *b*) e *c*) del decreto legislativo n. 1 del 2018.

²⁴ Di cui all'articolo 25 del medesimo decreto legislativo n. 1 del 2018.

²⁵ Ai sensi dell'articolo 44 (Appalto integrato) del decreto legislativo n. 36 del 2023.

²⁶ Ai sensi dell'articolo 76 (Procedura negoziata senza pubblicazione di un bando) del decreto legislativo n. 36 del 2023.

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma in esame.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma, anche con riferimento ai singoli commi dell'articolo 46-*bis* che essa introduce nel decreto legislativo n. 1 del 2018. In particolare, per quanto riguarda il comma 1 del nuovo articolo, la relazione afferma che la disposizione si limita a perimetrare l'ambito di applicazione delle ulteriori disposizioni speciali relative alle procedure di protezione civile, operando una *relatio* ad altre norme. Essa assume, pertanto, natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda il comma 2 del nuovo articolo, la relazione afferma che le disposizioni, limitandosi a prevedere mere semplificazioni relative alla procedura in materie di verifiche antimafia, comunque da svolgere ai sensi della disciplina vigente, assumono natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In particolare, trattandosi di verifiche comunque imposte dalla normativa vigente (*cfr.* articoli 82 e ss. del decreto legislativo n. 159 del 2011), secondo la relazione non derivano dalla disposizione nuove attività foriere di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ma semplificazioni di attività già imposte, da svolgere pertanto sulla base delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

Per quanto riguarda il comma 3 del nuovo articolo, la relazione afferma che la disposizione, recando una mera autorizzazione ad avvalersi delle centrali di committenza, assume natura ordinamentale e, pertanto, dall'attuazione della stessa non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La disposizione, in particolare, afferisce ad attività contrattuali già regolate in via generale dalla disciplina codicistica di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023 - con particolare riguardo alla possibilità di avvalersi di centrali di committenza qualificate (*cfr.* articolo 62 del decreto legislativo n. 36 del 2023) - di conseguenza già svolte dalle Amministrazioni sulla base delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame integra il decreto legislativo n. 1 del 2018 (codice della protezione civile), inserendo un nuovo articolo, 46-*bis*, recante disciplina in tema di procedure di protezione civile.

In particolare il comma 1 del nuovo articolo prevede che le norme ivi contenute si applichino agli affidamenti di contratti pubblici nell'ambito delle emergenze di protezione civile, fermo restando quanto previsto dal nuovo articolo 140-*bis* (Procedure di protezione civile) del decreto legislativo n. 36 del 2023 (codice dei contratti pubblici).

Il comma 2 del nuovo articolo prevede altresì che le verifiche antimafia aventi ad oggetto l'affidamento e l'esecuzione dei contratti pubblici di lavori, forniture e servizi disciplinati con le ordinanze di protezione civile siano svolte mediante il rilascio dell'informativa liberatoria provvisoria, immediatamente conseguente alla consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia e alle risultanze delle interrogazioni di tutte le ulteriori banche dati disponibili.

Infine il comma 3 del nuovo articolo prevede che, in presenza di taluni eventi emergenziali di protezione civile, al fine di garantire la tempestiva realizzazione di strutture temporanee di emergenza per far fronte a esigenze abitative, didattiche, civili, commerciali, produttive, socio-culturali o di culto, in assenza di idonei strumenti contrattuali vigenti, i soggetti attuatori a tal fine individuati nelle ordinanze di protezione civile siano autorizzati ad avvalersi della società Consip S.p.a. o di altre centrali di committenza, per procedere all'affidamento dell'appalto integrato dei lavori e della relativa progettazione a operatori economici in possesso delle necessarie qualificazioni, individuati mediante procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara.

Al riguardo, non si formulano osservazioni, considerato il carattere ordinamentale delle norme e la generale clausola di invarianza finanziaria di cui all'articolo 49 del suddetto decreto legislativo n. 1 del 2018.

ARTICOLO 3

Disposizioni in materia di classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica

La norma reca, in via transitoria fino al 30 giugno 2026, nelle more dell'aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni²⁷, una definizione di “normale affollamento” e di “affollamento significativo” ai fini dell'individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di un'interruzione di operatività o di un eventuale collasso degli uffici pubblici secondo le vigenti norme tecniche per le costruzioni, qualora sia rilevante l'indice di affollamento ai sensi del paragrafo 2.4.2 delle «Norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018²⁸.

²⁷ Di cui alla legge n. 1086 del 1971, alla legge n. 64 del 1974, al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001 (testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), al decreto-legge n. 136 del 2004.

²⁸ La relazione illustrativa precisa che la disposizione, che introduce una disciplina transitoria per l'effettuazione della verifica sismica degli uffici pubblici, è volta a porre rimedio alle difficoltà interpretative e applicative sorte in relazione alla locuzione di "normale affollamento" e a quella di "affollamento significativo", delle quali le citate "Norme tecniche per le costruzioni" non forniscono una definizione puntuale, pur essendo tali locuzioni utilizzate al punto 2.4.2 in materia di suddivisione delle costruzioni in classi d'uso. Nelle more, pertanto, dell'aggiornamento delle vigenti norme tecniche, la disposizione fornisce una definizione delle condizioni di “normale affollamento” e di “affollamento significativo”, ai fini dell'individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di un'interruzione di operatività o eventuale collasso degli edifici pubblici da sottoporre alle verifiche imposte dall'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 2003, recante "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica".

In particolare, la norma prevede che si intenda per “normale affollamento” quello il cui indice di affollamento²⁹ sia inferiore o pari a 3,5 e per “affollamento significativo” quello il cui indice di affollamento sia superiore a 3,5. Tale norma è, ai sensi della stessa, finalizzata allo svolgimento della verifica³⁰ degli edifici di interesse strategico e delle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assuma rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile, nonché degli edifici e delle opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma in esame.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma e afferma che essa non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Secondo la relazione, l'intervento normativo proposto consentirà l'immediata e indifferibile definizione di un univoco contesto giuridico di riferimento per tutte le costruzioni esistenti destinate, in regime proprietario ovvero di locazione passiva, ad ospitare uffici pubblici, eventualmente anche aperti al pubblico, senza maggiori oneri sulla finanza pubblica. Dalla proposta deriveranno altresì benefici in termini di efficienza e semplificazione delle attività amministrative correlate alla ricerca di immobili da destinare a sedi di uffici, atteso il rilevante prolungamento delle tempistiche inerenti ai bandi di ricerca immobiliare, derivanti soprattutto dalle difficoltà connesse alla produzione dei documenti relativi alle analisi della vulnerabilità sismica. Tali tempistiche sono risultate difficilmente conciliabili con le esigenze di reperimento di soluzioni allocative, soprattutto nei casi in cui occorra garantire il rispetto di precise scadenze contrattuali, come ad esempio per i contratti relativi ai fondi di investimento immobiliare FIP (Fondo Immobili Pubblici) e FP1 (Fondo Patrimonio Uno), per i quali il mancato rispetto dei termini per il rilascio da parte delle Amministrazioni occupanti ha conseguenze economiche particolarmente gravose in termini di indennità extracontrattuale. Pertanto, l'intervento normativo proposto favorirà anche l'individuazione di sedi alternative a FIP e FP1, nonché la continuità dei servizi svolti negli immobili destinati ad uffici, assicurando, per quanto concerne specifiche funzioni espletate dalle Amministrazioni ed Enti interessati, la non interruzione degli stessi, non dovendo i medesimi procedere al rinvenimento di soluzioni allocative alternative.

²⁹ La relazione illustrativa chiarisce che l'indice di affollamento è stabilito tenendo conto del numero medio di persone presenti contemporaneamente nell'edificio in un prefissato periodo di tempo, in relazione alle caratteristiche geometriche dell'immobile stesso. Detto indice è determinato, in via di prima applicazione, secondo i criteri e la metodologia di calcolo definiti all'Allegato A al decreto-legge in esame.

³⁰ Di cui all'articolo 2, comma 3, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 2003.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame reca, in via transitoria fino al 30 giugno 2026, nelle more dell'aggiornamento delle vigenti norme tecniche per le costruzioni, una definizione di "normale affollamento" e di "affollamento significativo" ai fini dell'individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di un'interruzione di operatività o di un eventuale collasso degli uffici pubblici secondo le norme tecniche per le costruzioni, qualora sia rilevante l'indice di affollamento ai sensi del paragrafo 2.4.2 delle «Norme tecniche per le costruzioni» di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018³¹. La norma, come espressamente indicato, è finalizzata allo svolgimento della verifica degli edifici di interesse strategico e delle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assuma rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile, nonché degli edifici e delle opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

In particolare, essa prevede che si intenda per "normale affollamento" quello il cui indice di affollamento sia inferiore o pari a 3,5 e per "affollamento significativo" quello il cui indice di affollamento sia superiore a 3,5.

Al riguardo, stante il carattere definitorio della norma e considerato quanto esposto nella relazione tecnica, non si formulano osservazioni.

ARTICOLO 4, comma 1

Disciplina dei tempi di carico e scarico delle merci nel settore dell'autotrasporto

Le norme sostituiscono integralmente l'articolo 6-*bis* del decreto legislativo n. 286 del 2005 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), relativo alla disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico delle merci.

In particolare, le disposizioni:

³¹ La relazione illustrativa precisa che la disposizione, che introduce una disciplina transitoria per l'effettuazione della verifica sismica degli uffici pubblici, è volta a porre rimedio alle difficoltà interpretative e applicative sorte in relazione alla locuzione di "normale affollamento" e a quella di "affollamento significativo", delle quali le citate "Norme tecniche per le costruzioni" non forniscono una definizione puntuale, pur essendo tali locuzioni utilizzate al punto 2.4.2 in materia di suddivisione delle costruzioni in classi d'uso. Nelle more, pertanto, dell'aggiornamento delle vigenti norme tecniche, la disposizione fornisce una definizione delle condizioni di "normale affollamento" e di "affollamento significativo", ai fini dell'individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di un'interruzione di operatività o eventuale collasso degli edifici pubblici da sottoporre alle verifiche imposte dall'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 2003, recante "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica".

- riducono da 120 a 90 minuti la durata del periodo di franchigia³² e sulle operazioni di carico e scarico delle merci (*cpv.* articolo 6-*bis*, comma 1);
- prevedono che il committente e il caricatore siano tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo, per il superamento del periodo di franchigia, pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo. È fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile. L'indennizzo non è dovuto qualora il superamento del periodo di franchigia sia imputabile al vettore. L'importo dell'indennizzo è soggetto a rivalutazione automatica, con cadenza annuale, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Ai fini del calcolo della variazione si utilizza l'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi (Indice FOI). (*cpv.* articolo 6-*bis*, comma 2).

A legislazione previgente l'indennizzo era dovuto dal committente, fermo restando il diritto di esercitare azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Inoltre, detto indennizzo era commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto;

- prevedono che, fermo restando quanto previsto dall'articolo 7, commi 3 e 4³³, l'indennizzo sia dovuto anche qualora siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto (*cpv.* articolo 6-*bis*, comma 3).

A legislazione previgente le disposizioni inerenti all'indennizzo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti;

- prevedono che, fermo restando che le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, sia sempre assicurata al medesimo conducente la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico (*cpv.* articolo 6-*bis*, comma 4).

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

³² Per periodo di franchigia si intende il periodo di tempo durante il quale un veicolo può rimanere presso il luogo di carico o scarico senza dover pagare costi aggiuntivi per la sosta.

³³ L'articolo 7, comma 3, del decreto legislativo n. 286 del 2005 contempla la fattispecie della violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale da parte del conducente del veicolo con il quale è stato effettuato il trasporto, in presenza di un contratto di trasporto di merci su strada stipulato in forma scritta. In particolare, la norma prevede che siano obbligati in concorso con lo stesso conducente il vettore, il committente, nonché il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto nel caso in cui gli abbiano fornito istruzioni relative alla riconsegna delle stesse. Il successivo comma 4, in caso di assenza un contratto di trasporto in forma scritta, specifica che, in presenza di un'accertata violazione dei limiti di velocità nonché dei tempi di guida e di riposo, gli organi di polizia stradale verificano se le istruzioni scritte fornite al vettore siano o meno compatibili con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. In mancanza di tali istruzioni a bordo del veicolo, o in caso di incompatibilità di queste con il rispetto delle suddette norme, vanno applicate al vettore e al committente le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente.

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame sostituiscono integralmente l'articolo 6-*bis* del decreto legislativo n. 286 del 2005, che disciplina i tempi di carico e scarico delle merci, prevedendo una etero integrazione del contratto che, come previsto dal citato articolo, disciplina sia l'indennizzo dovuto che il periodo di franchigia. In particolare, la nuova formulazione dell'articolo 6-*bis* prevede che l'indennizzo al vettore sia dovuto non solo nel caso di superamento del periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, ma anche nell'ipotesi di superamento dei tempi di esecuzione materiale delle medesime operazioni indicati nel contratto di trasporto. A corrispondere l'indennizzo sono tenuti in solido il committente e il caricatore. La disposizione fissa, altresì, l'importo dell'indennizzo stesso.

Le disposizioni in esame, dunque, disciplinano aspetti che attengono a rapporti di natura civilistica tra le parti di un contratto di trasporto e non presenta riflessi di natura finanziaria. Trattasi, dunque, di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme sostituiscono integralmente l'articolo 6-*bis* del decreto legislativo n. 286 del 2005 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), relativo alla disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico delle merci. In particolare, viene ridotta da 120 a 90 minuti la durata del periodo di franchigia e sulle operazioni di carico e scarico delle merci, nonché le disposizioni riguardanti l'indennizzo al vettore in caso di loro superamento. Il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere detto indennizzo, pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo, con diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile. L'indennizzo non è dovuto qualora il superamento del periodo di franchigia sia imputabile al vettore.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, stante la natura ordinamentale della disposizione rilevata anche dalla relazione tecnica.

ARTICOLO 4, comma 2

Violazione del termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada

Le norme inseriscono il comma 15-*bis* all'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, in materia di tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto

di cose per conto di terzi. La novella prevede che, qualora le eventuali violazioni delle disposizioni di cui ai commi 12, 13 e 13-*bis* del medesimo articolo 83-*bis*³⁴ integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998³⁵, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, d'ufficio o su segnalazione del creditore ovvero del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possa adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge n. 287 del 1990.

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

La relazione tecnica ricorda che le disposizioni in esame introducono il comma 15-*bis* all'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, al fine di garantire una maggiore effettività delle disposizioni previste dal medesimo articolo 83-*bis* e l'efficacia deterrente delle sanzioni in caso di violazione. Il comma 15-*bis*, in particolare, oltre ai controlli ordinari effettuati dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate, prevede la possibilità per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato di adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge n. 287 del 1990 (che consente di irrogare sanzioni fino al 10% del fatturato) qualora le violazioni dei tempi di pagamento del corrispettivo per il trasporto di merci su strada integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998. Tale disposizione prevede una particolare ipotesi di abuso di dipendenza economica derivante dalla violazione "diffusa e reiterata" dei termini di pagamento delle transazioni commerciali, a prescindere dall'accertamento della dipendenza economica.

Al riguardo, si precisa che si tratta di competenze che sono già esercitate e che pertengono all' AGCM a legislazione vigente, come risulta dall'articolo 9, comma 3-*bis*, della legge n. 192 del 1998. Il richiamo alle citate sanzioni avviene, dunque, nell'ottica di una maggiore deterrenza nonché di un maggiore coinvolgimento del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, che potrebbe assolvere al ruolo di "collettore" di denunce individuali al fine di sopportare e coadiuvare l'AGCM nella dimostrazione dell'ampiezza geografica e temporale

³⁴ I suddetti commi 12, 13 e 13-*bis* definiscono il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada. Ai sensi del comma 14, alla violazione delle norme consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro

³⁵ La legge n. 192 del 1998 regola la disciplina della subfornitura nelle attività produttive e, all'articolo 9, interviene sull'abuso da parte di una o più imprese dello stato di dipendenza economica nel quale si trova un'impresa cliente o fornitrice. Il comma 3-*bis*, secondo periodo, prevede che l'abuso si configuri anche in assenza dell'accertamento della dipendenza economica, nel caso in cui sia realizzata una violazione diffusa e reiterata ai danni delle imprese della disciplina relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, prevista dal decreto legislativo n. 231 del 2002.

del fenomeno abusivo. Sotto tale profilo, si precisa che il predetto Comitato centrale assolverà a tali compiti avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In considerazione di ciò, dalla disposizione in commento, di natura meramente regolatoria, non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme consentono all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, su segnalazione del creditore ovvero del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto, di adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge n. 287 del 1990 (che prevede di irrogare sanzioni fino al 10 per cento del fatturato) qualora le violazioni dei tempi di pagamento del corrispettivo per il trasporto di merci su strada integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998.

L'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998 configura l'abuso di dipendenza economica in caso di violazione "diffusa e reiterata" dei termini di pagamento delle transazioni commerciali, a prescindere dall'accertamento della dipendenza economica.

La relazione tecnica precisa che si tratta di competenze che sono già esercitate e che pertengono all' AGCM a legislazione vigente, come risulta dall'articolo 9, comma 3-*bis*, della legge n. 192 del 1998 e che il richiamo alle citate sanzioni avviene, dunque, nell'ottica di una maggiore deterrenza nonché di un maggiore coinvolgimento del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, fermo restando che il predetto Comitato centrale assolverà a tali compiti avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In proposito, andrebbero acquisiti dati ed elementi di valutazione volti a verificare la sostenibilità dei compiti assegnati al Comitato in parola nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili e legislazione vigente, valutando l'opportunità di inserire prudenzialmente un'apposita clausola di neutralità di finanziaria riferita all'attuazione delle disposizioni in esame.

ARTICOLO 4, comma 3

Ammodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto

Le norme autorizzano, per le finalità di ammodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto³⁶, la spesa di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026. Le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Ai relativi oneri, pari a 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027 della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
Maggiori spese in conto capitale												
Risorse destinate all'ammodernamento della flotta del parco veicolare autotrasporto	6,0	6,0			6,0	6,0			6,0	6,0		
Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A - MIT	6,0	6,0			6,0	6,0			6,0	6,0		

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame prevedono uno stanziamento di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 da destinare al settore dell'autotrasporto e, in particolare, al rinnovo del parco circolante, previsto dall'articolo 1, comma 150, della legge n. 190 del 2014. Al riguardo, si ricorda detto articolo 1, comma 150, ha previsto uno stanziamento specifico per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, prevedendo che le relative risorse siano ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze tra differenti categorie di interventi, ivi incluse il rinnovo del parco veicolare. Il successivo comma 151 del medesimo articolo 1 della legge n. 190 del 2014 ha previsto, per favorire la

³⁶ Di cui all'articolo 1, comma 150, della n. 190 del 2014, che autorizza la spesa di 250 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto. Le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze

competitività e la razionalizzazione del sistema dell'autotrasporto, che una quota non superiore al 20 per cento delle risorse di cui al comma 150 sia destinata alle imprese che pongono in essere iniziative dirette a realizzare processi di ristrutturazione e aggregazione. La necessità di rifinanziare la misura è stata riscontrata tenendo conto dell'ammontare delle richieste che sono state presentate dalle imprese di autotrasporto a valere sulla misura di cui al DM 208/2024, che ha stanziato 25 milioni a valere sul bilancio 2024 che si sono dimostrati insufficienti a fornire riscontro a tutte le domande pervenute.

Dai dati in possesso del Centro Elaborazione Dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulta che il parco circolante alla data del 18 aprile 2025 di massa superiore a 3,5 tonnellate, immatricolato per uso trasporto di merci conto terzi, ammonta a 395.000 veicoli complessivi. Di questi, 388.000, pari a circa il 98 per cento dei veicoli, sono alimentati a gasolio e, rispetto a questi ultimi, 190.000, pari a circa il 50 per cento dei veicoli, hanno motorizzazioni di categoria inferiore ad Euro VI e 42.000 motorizzazioni di categoria inferiore ad Euro III. Il numero dei veicoli potenzialmente oggetto della misura, pertanto, ammonta a 190.000, atteso che questa intende incentivare la rottamazione dei veicoli più obsoleti (categoria inferiore ad Euro VI) così da consentire alle imprese italiane che esercitano attività di trasporto di merci per conto di terzi di dotarsi di veicoli più performanti, in grado di garantire una maggiore sicurezza stradale e ridurre sensibilmente le emissioni inquinanti.

Per quanto riguarda i criteri e le modalità per il riconoscimento del contributo nonché la relativa procedura, la disposizione, in linea con quanto avvenuto per le somme stanziare negli anni precedenti, prevede che le risorse siano ripartite con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce i criteri e le modalità per il riconoscimento del contributo, nonché la relativa procedura di erogazione. Ciò in quanto la disposizione in commento incrementa l'autorizzazione di spesa per l'ammodernamento della flotta del parco veicolare dell'autotrasporto, per farla confluire nella quota di cui all'articolo 1, comma 151, della legge n. 190 del 2014 destinata a tale finalità, come risultante dai decreti attuativi adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Nella seguente Tabella sono riportate le misure attuate sulla base degli stanziamenti dell'ultimo triennio:

ANNUALITÀ'	RIPARTIZIONE FINANZIAMENTI	MISURA
2022	Attualmente sono stati ripartiti 10 milioni di euro (DM 461/2021). Il DM ha previsto l'erogazione di risorse finanziarie, nel limite complessivo di spesa pari a 50 milioni di euro, ripartite durante l'arco temporale 2021-2026	Erogazione di incentivi per l'autotrasporto per il rinnovo del parco veicolare con alimentazione alternativa per l'acquisizione di veicoli commerciali ad elevata sostenibilità nel quadro di un processo di rinnovo e di adeguamento tecnologico del parco veicolare delle aziende di autotrasporto.
2022	25 milioni di euro (DM 97/2023)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli ad elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
2023	25 milioni di euro (DM 317/2023)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli a elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
2024	25 milioni di euro (DM 2081/2024)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli a elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame, ai fini dell'ammodernamento del parco veicolare del settore dell'autotrasporto, autorizzano la spesa di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, provvedendo alla copertura dei relativi oneri.

Al riguardo, pur considerando che l'onere è limitato all'ammontare dello stanziamento previsto, appare comunque opportuno acquisire informazioni in merito alla congruità dello stanziamento stesso.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 3 dell'articolo 4 provvede agli oneri derivanti dall'autorizzazione di spesa disposta dal medesimo comma, pari a 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, giacché il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto delle ulteriori riduzioni disposte dagli articoli 15, comma 2, e 16, comma 1.

ARTICOLO 5

Disposizioni in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli

La norma dispone che, a conclusione del contratto di servizio per la produzione delle patenti di guida e del loro recapito ai cittadini e agli uffici della motorizzazione civile, le somme nella disponibilità della società PatentiViaPoste S.c.p.A., siano versate dalla medesima società all'entrata del bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione nel medesimo anno allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) al fine di potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonché di aumentare la resilienza delle infrastrutture digitali di rete degli uffici centrali e territoriali della motorizzazione civile (comma 1).

Vengono, altresì, adottate (comma 2) specifiche modifiche e integrazioni all'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 recante disposizioni in materia di servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del MIT. In particolare:

- al **comma 1**, nel confermare che le operazioni di revisione dei veicoli indicate dalla norma possono essere effettuate a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico, viene previsto che gli importi onnicomprensivi (già previsti nell'assetto previgente) a tal fine corrisposti, nei termini indicati dal medesimo comma alle lett. *a)* e *b)* [l'importo di cui alla lettera *c)*, concernente le spese di trasferta da riconoscere al personale del MIT incaricato delle operazioni non è più previsto in quanto tale disposizione viene soppressa]

comunque dovuti dai soggetti richiedenti, vengano versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del medesimo Ministero allo svolgimento delle attività di cui al medesimo articolo 19 [comma 2, lett. a), nn. 1 e 2];

Il testo già vigente della summenzionata disposizione prevede che le richiamate operazioni possano essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Al personale (del MIT) incaricato delle operazioni, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi: a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana; b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana; c) euro 100 a titolo di rimborso forfetario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;

- viene inserito il comma 1.1, in base al quale oltre agli importi dovuti ai sensi del comma 1, lettere a) e b), con riguardo alle spese di trasferta siano corrisposti: euro 100, a titolo di rimborso forfetario, in caso di distanza uguale o inferiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, comprensivo del rimborso delle spese per l'utilizzo autorizzato del proprio mezzo di trasporto; un importo a titolo di rimborso analitico, in caso di distanza superiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, nonché del rimborso delle spese per l'utilizzo autorizzato del proprio mezzo di trasporto; in caso di trasferte all'estero sono riconosciuti gli importi previsti in caso di distanza superiore agli 80 chilometri oltre alle eventuali diarie di missione previste dalla normativa vigente (comma 2, lett. b));
- viene sostituito il comma 1-bis con un nuovo testo al fine di precisare che gli importi di cui ai commi 1 e 1.1 siano dovuti per l'attività svolta dai dipendenti del MIT nella qualità di titolare e responsabile dell'attività. In caso di operazioni svolte anche dal personale del MIT con funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività sono dovuti gli importi di cui al comma 1 maggiorati del 40 per cento nonché gli importi di cui al comma 1.1 per ciascuna unità di personale impegnata nell'operazione (comma 2, lett. c)).

Il testo già vigente del suddetto comma 1-bis prevede che al personale ausiliario e di supporto, in caso di incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, sia corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere a) e b), nonché il rimborso delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera c);

- viene sostituito il comma 1-ter con un nuovo testo che prevede che qualora le operazioni siano eseguite al di fuori dell'orario di servizio ordinario, al personale incaricato titolare, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 e gli importi di cui al comma 1, lettere a) o b), mentre al personale di supporto sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma

1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare. Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato titolare sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1, oltre al 50 per cento dell'importo di cui al comma 1, lettera *b*), mentre al personale di supporto sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato titolare o a quello di supporto, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, i soli importi di cui al comma 1.1 (comma 2, lett. *d*));

Il testo già vigente del suddetto comma 1-ter prevede che qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato titolare o di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lett. *c*). Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato titolare o di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lett. *c*), riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta, oltre al 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera *b*), e 1-*bis*;

- sono adottate misure di coordinamento normativo con modifiche e integrazioni al comma 1-*quinquies*, al fine di precisare che le disposizioni di cui al comma 1-*ter* si applicano anche all'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e che gli oneri derivanti dalla remunerazione delle stesse attività sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari delle medesime attività; viene altresì disposta l'abrogazione dei commi 1-*quater* e 1-*sexies* [comma 2, lett. *e*), *f*) e *g*].

I testi già vigenti delle richiamate disposizioni prevedono che: gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui ai commi 1-*bis* e 1-*ter* sono posti interamente a carico dei soggetti richiedenti (comma 1-*quater*); le disposizioni di cui ai commi 1, 1-*bis* e 1-*ter* si applicano anche all'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 1-*quinquies*); gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui al comma 1-*quinquies* sono posti interamente a carico dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza (comma 1-*sexies*).

Viene, infine, disposto che il decreto previsto dal comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2021 per l'aggiornamento della disciplina autorizzatoria della circolazione di prova dei veicoli sia adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto tenendo conto del numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del numero di addetti. Nelle more della revisione del decreto il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova che possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli è fissato in quantità non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente

all'attività di impresa. Le autorizzazioni alla circolazione in prova in riferimento consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo (comma 3).

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma e riferisce che questa possiede carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Con riferimento al **comma 2** la relazione tecnica, in particolare evidenzia che da tale disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in continuità con la modifica precedentemente apportata dall'articolo 13 della legge n. 177 del 2024, essendo finalizzato a rendere più agevole la determinazione degli importi a carico dei soggetti richiedenti e di quelli spettanti al personale incaricato delle operazioni, tenuto conto che l'originaria normativa di riferimento prendeva in considerazione variabili di tempo, distanza e livello. Ciò anche e soprattutto in considerazione del fatto che la disposizione stabilisce e chiarisce che gli oneri per la remunerazione delle operazioni di motorizzazione indicate sono posti interamente a carico dei soggetti interessati.

Rinviamo al testo della relazione tecnica per le approfondite valutazioni fornite in merito alle finalità della norma, con specifico riguardo al novellato **comma 1-ter** dell'articolo 19 della legge n. 970 del 1986 che definisce gli importi da corrispondere, a cura dell'Amministrazione, al personale per le operazioni eseguite in sovrapposizione totale o parziale con l'orario di servizio, la relazione tecnica precisa che, considerando un numero di sedute organizzate in sovrapposizione totale o parziale con l'orario di servizio pari a 4.000 su base annua, il modello proposto, che stabilizza gli importi richiesti agli operatori professionali, comporta per l'Amministrazione un incremento delle entrate stimato, in ragione del modello di definizione dei compensi del personale incaricato, compreso tra 350.000,00 euro e 700.000,00 euro. Le economie risultanti dalla differenza tra gli oneri posti a carico degli interessati e gli importi corrisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al personale saranno destinate alla parziale copertura dei costi delle attività ispettive e di vigilanza di cui all'**articolo 1-quinquies** oggetto di ulteriore novella. Con la modifica al **comma 1 -quinquies** è stato precisato che gli oneri, di cui al riformulato comma 1-ter, sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza, nell'ottica di non far gravare più sull'Amministrazione il finanziamento di tali attività. Tale modifica si è resa necessaria in quanto la vigente formulazione aveva comportato una progressiva diminuzione del capitolo di spesa 1233 destinato al finanziamento delle attività ispettive e di vigilanza, con una conseguente riduzione dello svolgimento di tali operazioni da parte del personale incaricato. Per effetto di tale modifica, alla luce del finanziamento delle attività ispettive e di vigilanza da parte dei soggetti direttamente destinatari delle stesse, si prospetta di garantire un regolare svolgimento di operazioni che attualmente non vengono effettuate. Ciò in quanto si stima di raggiungere una capienza

economica idonea a favorire il finanziamento di un considerevole numero annuale di attività ispettive e di vigilanza, con una conseguente maggiore disponibilità del personale ad effettuare tali operazioni anche in ragione degli importi ad essi spettanti alla luce dei riformulati commi 1, 1.1 e 1-bis. Alla luce della volontà di incrementare il numero di ispezioni effettuate si stima un fabbisogno indicativo annuale di 1.500.000,00 euro. L'aumento dei fondi utili a sostenere l'attività ispettiva non sarà a carico dell'Amministrazione che potrà inoltre beneficiare di un risparmio, derivante dall'imputazione degli oneri delle attività ispettive e di vigilanza in capo ai soggetti destinatari delle stesse, con riferimento ai fondi che attualmente destina anno per anno a tale attività. Dalla riformulazione del comma 1-quinquies è conseguita l'abrogazione del comma 1-*sexies*, recante analogo riferimento all'imputazione degli oneri derivanti dalle attività ispettive e di vigilanza interamente in capo ai soggetti destinatari delle stesse. Per quanto riguarda, invece, le attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui al novellato comma 1-*quinquies*, la relazione tecnica precisa che alle stesse si fa fronte mediante il pagamento delle tariffe previste all'articolo 13, comma 4 della legge del 2024. Tali tariffe sono poste a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza.

Con riguardo particolare al nuovo comma 1.1 e all'impatto della disposizione in sugli utenti, nell'assetto già vigente come definito ai sensi della legge n. 177 del 2024, i soggetti interessati corrispondono, per la medesima operazione, importi diversi in funzione dell'orario in cui le prestazioni sono erogate dal personale dell'Amministrazione. Sul punto la relazione tecnica fornisce una valutazione di raffronto con quanto determinabile in virtù delle novelle introdotte, dalla quale si dedurrebbe che l'incremento a carico degli interessati risulta quindi: pari a euro 0, per le operazioni svolte al di fuori dall'orario di servizio; pari a euro 87,50 per le operazioni svolte in parziale sovrapposizione all'orario di servizi e pari a euro 175 per le operazioni svolte in orario totalmente sovrapposto all'orario di servizio. La disposizione, inoltre, non intende configurare, rispetto alla formulazione previgente dell'articolo 19, un incremento delle retribuzioni accessorie del personale incaricato come titolare o del personale tecnico ausiliario coinvolti nell'erogazione delle operazioni richieste dai soggetti interessati. I compensi di cui al comma 1 lettere *a)* e *b)* percepiti dal personale incaricato, eventualmente decurtati in ragione della sovrapposizione, parziale o totale della seduta rispetto all'orario di servizio, sono, infatti, invariati nel testo novellato. L'unica variazione proposta sarebbe riferibile al valore delle spese di trasferta da rimborsare per le sole sedute svolte a distanza superiore di 80 chilometri dalla sede ordinaria di servizio. Nella formulazione già vigente tale valore è fissato sempre a euro 100,00, indipendentemente dal livello delle spese di trasferimento, vitto e alloggio sottostanti (rendendo di fatto non sostenibili le sedute che richiedono costi di trasferta superiori a euro 100,00), mentre nel testo novellato il valore da rimborsare corrisponde al valore delle spese ed è interamente corrisposto al personale incaricato, in quanto destinato alla mera copertura dei costi e non all'incremento, seppur lordo, della retribuzione. La relazione tecnica conferma che la stabilizzazione dei valori di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, da corrispondere a cura degli interessati, in combinato disposto con il modello di compenso del personale incaricato, determina, rispetto al modello già vigente, un incremento degli introiti per l'Amministrazione versati all'entrata del bilancio dello Stato, vengono riassegnati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il successivo trasferimento alla Motorizzazione civile ed essere destinati a coprire una parte dei costi

delle ispezioni che l'Amministrazione deve sostenere per la vigilanza dei soggetti richiedenti che non variano a seconda che l'ispezione sia svolta durante o fuori l'orario di servizio). Anche nel caso di ispezioni svolte durante l'orario di servizio, l'Amministrazione sopporta infatti un onere, legato alla sottrazione dell'ispettore ad altre attività amministrative. Il modello previgente, che differenziava gli oneri a carico dei richiedenti a seconda della coincidenza temporale o meno dell'ispezione con l'orario di servizio, determinava all'inverso un regime di costi asimmetrico a carico dell'Amministrazione, di per sé irragionevole. Quanto alla possibilità di far ricadere i predetti oneri sui richiedenti, si precisa che la misura in esame trova la propria base giuridica nell'articolo 13, comma 4, della legge n. 177 del 2024, che prevede che i costi delle attività ispettive devono anche essi essere corrisposti dai soggetti richiedenti in qualità di "soggetti destinatari delle attività ispettive di vigilanza".

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia preliminarmente che la norma prevede la riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle risorse che, a conclusione del contratto di servizio per la gestione del processo produttivo delle patenti di guida e del loro recapito ai titolari e agli uffici della motorizzazione civile, risultano nella disponibilità della Società consortile per azioni PatentiViaPoste - parte del contratto di servizio - previo versamento delle predette risorse (indicate in circa 14 milioni di euro dalla relazione tecnica) da parte della medesima società all'entrata del bilancio dello Stato (comma 1).

Al riguardo andrebbero forniti ulteriori elementi volti, da un lato, a precisare quali siano le risorse da trasferire, valutando l'opportunità di specificare nel testo - considerata la genericità del riferimento "alle somme nella disponibilità della società" - a quali specifiche poste di bilancio della Società consortile si intenda fare riferimento, dall'altro, a confermare l'entità delle risorse stesse quale risultante dalla relazione tecnica.

Vengono, altresì, disposte specifiche modifiche e integrazioni all'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 che disciplina le operazioni di motorizzazione per la revisione dei veicoli da effettuare con spese a carico dei soggetti richiedenti. In particolare, viene previsto che gli importi onnicomprensivi, già previsti nell'assetto previgente, comunque dovuti da tali soggetti e da corrispondere per le attività espletate dal competente personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vengano versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del medesimo Ministero e destinati allo svolgimento delle attività di cui al medesimo articolo 19 (comma 2,

lett. a)). Con la precisazione, inoltre, che gli oneri per la remunerazione delle operazioni di revisione indicate sono posti interamente a carico dei soggetti interessati, anche con riguardo alle attività di vigilanza e ispettive (comma 2, lett. f)), i relativi importi vengono confermati rispetto a quanto previsto nell'assetto già vigente in relazione alla durata di svolgimento delle operazioni di revisione (giornata intera o frazioni antimeridiana o pomeridiana di giornata, a di fuori o meno dell'orario di servizio) [comma 2, lett. a) e d)] e sono rideterminati in aumento con riguardo alle spese di trasferta del suddetto personale con una rimodulazione delle stesse in ragione della distanza chilometrica percorsa (comma 2, lett. b)). La relazione tecnica riferisce che da tali disposizioni non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, considerato che queste chiariscono che gli oneri per la remunerazione delle operazioni di motorizzazione indicate sono posti interamente a carico dei soggetti interessati anche con riferimento all'attività ispettiva e di vigilanza che viene complessivamente ricondotta a carico dei soggetti destinatari delle stesse, superando sul punto le incertezze applicative della disciplina già vigente.

Al riguardo, alla luce degli elementi informativi e di valutazione forniti dalla relazione tecnica a conferma della neutralità finanziaria della norma non si formulano osservazioni.

Viene, infine, adottata una specifica disciplina per procedere all'aggiornamento delle misure autorizzatorie della circolazione di prova dei veicoli (comma 3).

Al riguardo, appare opportuno che il Governo fornisca informazioni volte ad escludere che dall'aggiornamento delle citate misure autorizzatorie derivi un ampliamento del numero dei veicoli in prova, con possibili effetti negativi sulla finanza pubblica determinati dal regime fiscale ad essi applicabile, a partire dall'integrale detraibilità dell'IVA, posto che tali beni dovrebbero rientrare tra quelli utilizzati esclusivamente nell'esercizio dell'impresa.

ARTICOLO 6

Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo

Normativa previgente. L'articolo 04, comma 1, del decreto-legge n. 400 del 1993, recante disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime, prevede che i canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime siano aggiornati annualmente sulla base della media degli indici

determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso.

Le norme disciplinano l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime e regolano il periodo della stagione balneare.

In particolare, è disposto che l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime, ai sensi dell'articolo 04, comma 1, del decreto-legge n. 400 del 1993, è effettuato con l'utilizzo dell'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali, in assenza della produzione o diffusione dell'indice dei prezzi per il mercato all'ingrosso da parte dell'ISTAT (comma 1).

Secondo la relazione illustrativa la disposizione di cui al comma 1 riveste carattere di necessità e di urgenza, in quanto mira a prevenire il proliferare del contenzioso e di pronunce avverse all'Amministrazione che, in virtù anche della recente giurisprudenza amministrativa, potrebbero determinare, oltre che incertezza applicativa, anche un grave danno per l'erario, con possibilità per tutti i concessionari di adire l'Autorità giudiziaria per la revisione del canone pregresso.

Inoltre, al fine di individuare misure di sicurezza della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di ordinato governo del territorio, la stagione balneare inizia, ogni anno, la terza settimana di maggio e si conclude la terza settimana di settembre. È, altresì, riconosciuta la facoltà alle regioni e agli enti locali di anticipare o posticipare di una settimana l'inizio della stagione balneare, lasciando inalterata la durata della stessa. Infine, si consente, durante il periodo che non rientra nella stagione balneare, l'apertura delle strutture balneari per l'attivazione del servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per i soli fini elioterapici³⁷ (comma 2).

La **relazione tecnica**, con riguardo alla disposizione di cui al comma 1, la RT precisa che, a partire dal marzo 1998, l'ISTAT ha definitivamente interrotto la produzione e la diffusione dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti, il cui ruolo è stato sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno³⁸. Coerentemente con tale orientamento, il Decreto del direttore generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2022, recante *"Aggiornamenti relativi all'anno 2023, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime"*, ha utilizzato, ai fini dell'aggiornamento annuale dei canoni demaniali, sin dal 1999, l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali al posto dell'indice dei prezzi praticati dai

³⁷ Sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto legislativo n. 116 del 2008, recante attuazione della direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della direttiva 76/160/CEE.

³⁸ L'ISTAT ne fornisce le motivazioni nella Comunicazione del 9 marzo 1998.

grossisti, determinando, per l'anno 2023, un incremento del canone pari al 25,15 per cento (media di 8,6 per cento e 41,7 per cento).

L'ISTAT, in risposta ai chiarimenti richiesti dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, ha precisato che la produzione e la diffusione dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti è stata definitivamente interrotta nel marzo del 1998, a causa della perdita di rilevanza dell'indicatore, il cui ruolo è stato gradualmente sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, divenuto quello di riferimento per gli utilizzatori, in accordo con la pratica prevalente a livello europeo, sancita dal Regolamento n. 1165/98 sulle statistiche congiunturali.

La relazione tecnica afferma che, con la disposizione in esame, anche nell'ottica della stabilizzazione e prevenzione del contenzioso, si intende, pertanto, chiarire, con una norma di interpretazione autentica, che ogni riferimento all'indice dei prezzi praticati dai grossisti è da intendersi riferito all'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, quale criterio per l'aggiornamento dei canoni demaniali marittimi.

Trattandosi di norma di interpretazione autentica che conferma l'applicazione dell'indice ISTAT dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, applicato per la rideterminazione dei canoni per concessioni demaniali marittime sin dall'anno 1999, da tale disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, né minori entrate, atteso che nessuna innovazione viene apportata alle modalità di calcolo degli aggiornamenti dei canoni rispetto a quanto operato dai decreti dirigenziali annuali dal 1999 sino ad oggi.

La disposizione di cui al comma 2 mira a individuare puntualmente il periodo dell'anno durante il quale le strutture balneari, qualora aperte, sono tenute ad assicurare il servizio di assistenza e salvataggio mediante la presenza dell'assistente bagnanti, consentendo comunque, al fine di tenere conto delle peculiarità locali sul territorio nazionale, alle regioni o agli enti locali di anticipare o posticipare l'inizio della stagione balneare di una settimana, ferma restando la durata complessiva della medesima stagione balneare, come individuata dalla disposizione in esame. La disposizione precisa, altresì, che, al di fuori della stagione balneare, è sempre consentita l'apertura delle strutture balneari qualora attivino il servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per soli fini elioterapici.

La norma è finalizzata esclusivamente a disciplinare gli aspetti relativi alla sicurezza nell'utilizzo delle spiagge e del mare, che, nel riparto di competenze tra lo Stato e le Regioni e gli enti locali, sono di esclusiva competenza statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera b).

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame disciplinano l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime,

prevedendo l'utilizzo dell'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali, in caso di mancata produzione o diffusione dell'indice dei prezzi per il mercato all'ingrosso da parte dell'ISTAT (comma 1), nonché la durata della stagione balneare di ogni anno (tra la terza settimana di maggio e la terza settimana di settembre), consentendo, durante il periodo escluso, l'apertura delle strutture balneari per l'attivazione del servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per i soli fini elioterapici (comma 2).

Al riguardo, si rileva che, come risulta dalla relazione illustrativa, la disposizione di cui al comma 1 intende chiarire, con una norma di interpretazione autentica, che ogni riferimento all'indice dei prezzi praticati dai grossisti è da intendersi riferito all'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, quale criterio per l'aggiornamento dei canoni demaniali marittimi, posto che la produzione e la diffusione dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti è stata definitivamente interrotta dall'ISTAT nel marzo del 1998. In questo quadro, sempre secondo la relazione illustrativa, la disposizione stessa mira a prevenire il proliferare del contenzioso e di pronunce avverse all'Amministrazione che, in virtù anche della recente giurisprudenza amministrativa, potrebbero determinare, oltre che incertezza applicativa, anche un grave danno per l'erario, con possibilità per tutti i concessionari di adire l'Autorità giudiziaria per la revisione del canone pregresso. Tutto ciò considerato, rilevato che la disposizione in esame non sembra in realtà espressamente formulata come norma di interpretazione autentica, al fine di escludere dubbi interpretativi e di realizzare gli obiettivi indicati dalla relazione illustrativa, andrebbe valutata l'opportunità di modificare il testo della disposizione medesima, esplicitandone il carattere di norma di interpretazione autentica, in modo da assicurarne un'applicazione anche retroattiva.

Non si hanno invece osservazioni da formulare in merito al comma 2, stante il contenuto ordinamentale delle disposizioni ivi contenute.

ARTICOLO 7

Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque

Le norme, modificando l'articolo 95, commi 27-*quinquies* e 27-*sexies*, del decreto-legge n. 104 del 2020, prevedono che:

- la Commissione tecnico-consultiva, deputata ad esprimere un parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermino lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermino lagunare stesso, operi presso l'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque, e non più presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia [comma 1, lettera *a*]);
- le funzioni di segreteria della suddetta Commissione tecnico-consultiva siano trasferite dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia all'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque [comma 1, lettera *b*]).

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

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto delle norme e sottolinea che, come già previsto all'articolo 95, comma 27-*sexies*, del decreto-legge n. 104 del 2020, ai componenti della Commissione tecnico-consultiva in oggetto non spetta alcun emolumento, compenso, né rimborso di spese a qualsiasi titolo dovuto e che l'Autorità assolverà alle funzioni di segreteria avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. In considerazione di ciò, viene affermato che dalle disposizioni in esame, di natura meramente organizzativa, non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame, modificando l'articolo 95, commi 27-*quinquies* e 27-*sexies*, del decreto-legge n. 104 del 2020, dispongono il trasferimento all'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque della Commissione tecnico-consultiva - deputata ad esprimere parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermino lagunare di Venezia - e delle relative funzioni di segreteria.

Si ricorda che tale Commissione era invece insediata, secondo la disciplina previgente, presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia.

Al riguardo, nel prendere atto del fatto che, come rammentato dalla relazione tecnica, il citato comma 27-*sexies* dell'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020 prevede che ai componenti della Commissione tecnico-consultiva non spetta alcun emolumento, compenso e rimborso spese a qualsiasi titolo dovuto, appare comunque opportuno che il Governo fornisca informazioni volte ad assicurare che le funzioni di segreteria della medesima Commissione saranno svolte dall'Autorità per la Laguna di Venezia, a cui le stesse sono conseguentemente devolute, nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 8

Disposizioni in materia di rafforzamento della capacità amministrativa della società RAM S.p.A.

La norma autorizza la spesa di euro 200.000 per il 2025, di euro 2.000.000 per il 2026 e di euro 2.000.000 per il 2027, per gli atti convenzionali da stipulare tra la società RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dello svolgimento delle attività di supporto, assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle linee di intervento in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluvio-marittimo (comma 1).

Si evidenzia che la Società RAM S.p.A. è ricompresa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate dall'ISTAT ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge n. 196 del 2009 (legge di contabilità e di finanza pubblica).

A tal fine e nei limiti delle risorse ivi previste, per il biennio 2026-2027, la società RAM-S.p.A. è autorizzata ad assumere unità di personale con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato, in deroga ai vincoli assunzionali di cui all'articolo 23 del decreto legislativo n. 81 del 2015, e all'articolo 9, comma 29, del decreto-legge n. 78 del 2010, nei limiti di quanto previsto dal contratto collettivo nazionale del lavoro applicato (comma 2).

L'articolo 23, del decreto legislativo n. 81 del 2015 prevede che, salvo diversa disposizione dei contratti collettivi, non possano essere assunti lavoratori a tempo determinato in misura superiore al 20 per cento del numero dei lavoratori a tempo indeterminato in forza al 1° gennaio dell'anno di assunzione. L'articolo 9, commi 28 e 29 del decreto legge n. 78 del 2010, definisce limiti di spesa per le amministrazioni dello Stato

e gli enti pubblici per le assunzioni a tempo determinato cui devono conformarsi anche le società non quotate inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione.

Ai relativi oneri si provvede, quanto a euro 200.000 per il 2025, a euro 2.000.000 per il 2026 e a euro 2.000.000 per il 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (comma 3).

Si ricorda che, ai sensi della predetta disposizione, al fine di sostenere le attività imprenditoriali agricole e agromeccaniche, garantendo il corretto impiego delle dotazioni meccaniche aziendali, per la circolazione stradale di convogli formati da macchine agricole con massa complessiva del medesimo convoglio superiore a 44 tonnellate l'indennizzo per la maggiore usura della strada³⁹ è dovuto nella misura ridotta del 70 per cento, tenuto conto del limitato transito su strada degli stessi. Per compensare gli enti proprietari delle strade dei minori introiti derivanti dall'applicazione del presente comma è autorizzata la spesa 2,4 milioni di euro annui a decorrere dal 2023. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è disposto il riparto delle risorse di cui al presente comma tra gli enti proprietari delle strade.

Il **prospetto riepilogativo** ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
Maggiori spese correnti												
Convenzioni Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - RAM S.p.a. – personale (comma 1)		0,7	0,7			0,7	0,7			0,7	0,7	
Convenzioni Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - RAM S.p.a. – altre spese (comma 1)	0,2	1,3	1,3		0,2	1,3	1,3		0,2	1,3	1,3	
Maggiori entrate tributarie e contributive												
Convenzioni Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - RAM S.p.a. – personale – effetti riflessi (comma 1)						0,3	0,3			0,3	0,3	
Minori spese correnti												

³⁹ Ai sensi dell'articolo 18, comma 5, lettera b), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

Riduzione delle risorse destinate agli enti proprietari delle strade, a compensazione dei minori indennizzi connessi all'usura derivante dalla circolazione stradale di convogli agricoli, di cui all'articolo 1, comma 505, della legge n. 197/2022 (comma 3)	0,2	2,0	2,0		0,2	2,0	2,0		0,2	2,0	2,0	
--	-----	-----	-----	--	-----	-----	-----	--	-----	-----	-----	--

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma e riferisce che la RAM Logistica Infrastrutture e trasporti- S.p.a., società in *house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stata istituita nel 2004 con l'obiettivo statutario di promuovere, nel sistema trasportistico nazionale, il Programma delle “Autostrade del mare” all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale *Motorways of the Sea* (MoS). Alla tradizionale attività si sono aggiunte via via nuove linee di lavoro che hanno coinvolto larga parte delle Direzioni generali del ministero per progetti di assistenza tecnica in diversi settori.

Lo stanziamento previsto dal **comma 1** fa riferimento, per il 2025, ad una implementazione delle attività a supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti offerte da RAM nei predetti ambiti, mentre per gli anni 2026 e 2027 al consolidamento delle iniziative da intraprendere, secondo il seguente schema analitico:

(euro)

Anno	Tipologia di costo				Totale	Attività
	Personale interno	Costi generali	Viaggi e trasferte	IVA 22 %		
2025		163.935		36.065	200.000	Implementazione e sviluppo delle analisi economiche e statistiche a supporto della programmazione
2026	700.000	920.000	19.345	360.655	2.000.000	Valorizzazione delle risorse umane e la relativa copertura finanziaria dei costi di gestione operativa e di produzione *
2027	700.000	920.000	19.345	360.655	2.000.000	

* Viene precisato che l'impegno si prefigura come limite massimo per la copertura dei costi sostenuti, che verranno riconosciuti solo a dimostrazione e certificazione degli effettivi costi liquidati dalla Società sulla base dell'Accordo di servizio vigente.

La relazione tecnica precisa, inoltre, che, in ordine alla quantificazione degli oneri connessi all'attuazione di quanto previsto al comma 1, lo stanziamento previsto prosegue in continuità con quanto già stanziato annualmente per la RAM per l'implementazione delle attività di supporto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Viene infine riferito che l'autorizzazione di spesa di cui viene disposta la riduzione per le finalità di copertura presenta le necessarie disponibilità.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia preliminarmente che la norma autorizza la spesa di euro 200.000 per il 2025, di euro 2.000.000 per il 2026 e di euro 2.000.000 per il 2027, per gli atti convenzionali da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A.; società *in house* del medesimo Ministero, svolgente attività di supporto tecnico operativo in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluvio-marittimo (comma 1). Nei limiti delle suddette risorse la società RAM- S.p.A. è autorizzata ad assumere, per il biennio 2026-2027, personale a tempo determinato, in deroga alle vigenti disposizioni, che limitano la possibilità di assumere personale a tempo determinato entro determinati limiti numerici, e con riferimento alle amministrazioni pubbliche e alle società non quotate inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, entro determinati limiti finanziari (comma 2). Ai relativi oneri si provvede, quanto a euro 200.000 per il 2025, a euro 2.000.000 per il 2026 e a euro 2.000.000 per il 2027, nei termini indicati dalla disposizione (comma 3). La relazione tecnica fornisce dati ed elementi di valutazione in base ai quali, coerentemente con quanto riportato sul prospetto riepilogativo degli effetti finanziari ascritti alla norma sui saldi di finanza pubblica, si evince che, nell'ambito della summenzionata autorizzazione di spesa, le suddette assunzioni verranno disposte nel biennio 2026-2027 nel limite di spesa di euro 700.000 per ciascuna anno, mentre le altre risorse, ossia tutte quelle stanziare per il 2025 e quelle restanti per il biennio 2026 e 2027, saranno destinate a spese diverse dall'assunzione del personale, ma comunque riconducibili alle attività di supporto, assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle linee di intervento in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluvio-marittimo, ivi inclusa l'IVA al 22 per cento. A quest'ultimo riguardo appare opportuno un chiarimento del Governo in merito alle ragioni per le quali, in relazione all'IVA, da un lato, negli anni 2026 e

2027, la stessa sia stata calcolata anche sugli oneri relativi alle assunzioni a tempo determinato e, dall'altro, per quali motivazioni, sull'IVA stessa, non siano stati conseguentemente calcolati effetti di ritorno, per quanto parziali, in termini di maggiori entrate erariali.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 3 dell'articolo 8 provvede agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 200.000 euro per l'anno 2025 e a 2.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge n. 197 del 2022. In proposito, si rammenta che tale ultima disposizione ha stanziato risorse in misura pari a 2,4 milioni di euro annui a decorrere dal 2023 al fine di compensare gli enti proprietari delle strade della riduzione, disposta dalla medesima disposizione, dell'indennizzo per la maggiore usura delle stesse dovuta alla circolazione di convogli formati da macchine agricole con massa complessiva superiore a 44 tonnellate.

Al riguardo, si rileva che le suddette risorse risultano iscritte sul capitolo 1736 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, nell'ambito del vigente bilancio triennale, reca una dotazione iniziale di 280.000 euro per l'anno 2025⁴⁰ e di 2.280.000 euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027. Si evidenzia, altresì, che, da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato, sul predetto capitolo 1736 risulta accantonato, per l'anno in corso, un importo corrispondente alla voce di copertura in commento.

Tanto premesso, pur prendendo atto di quanto precisato dalla relazione tecnica in ordine alla disponibilità delle risorse utilizzate a copertura, sarebbe utile acquisire un chiarimento da parte

⁴⁰ Si ricorda, in proposito, che il comma 455 dell'articolo 1 della legge n. 207 del 2024 ha disposto una riduzione delle risorse dell'autorizzazione di spesa in esame, per un ammontare pari a 2 milioni di euro per l'anno 2025, al fine di estendere al 2025 la possibilità per le Autorità di sistema portuale, in considerazione delle conseguenze derivanti dal conflitto in Ucraina e della crisi nel Medio Oriente e nel Mar Rosso, di erogare eventuali risorse in favore del soggetto fornitore di lavoro portuale e delle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali.

Si rileva, altresì, che le medesime risorse sono state oggetto di riduzione in misura quasi integrale anche per gli anni 2023 e 2024. In particolare, l'articolo 10-*quater* del decreto-legge n. 145 del 2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 191 del 2023, ha previsto la riduzione dell'autorizzazione di spesa in misura pari a 2,4 milioni di euro per l'anno 2023, mentre l'articolo 8, comma 3-*bis* del decreto-legge n. 215 del 2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 18 del 2024, ha disposto una riduzione della medesima autorizzazione di spesa in misura pari a 2 milioni di euro per l'anno 2024.

del Governo in ordine alle ragioni per le quali si rende possibile l'utilizzo in misura quasi integrale delle risorse stanziare, per gli anni 2025, 2026 e 2027, per le finalità di cui al citato articolo 1, comma 505, della legge di bilancio per l'anno 2023.

ARTICOLO 9

Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi

La norma prevede che, per i contratti affidati sulla base di documenti iniziali di gara, redatti redatti ai sensi dell'articolo 29, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge n. 4 del 2022⁴¹, che non abbiano beneficiato delle forme di contribuzione pubblica di cui all'articolo 26, comma 4, lettere *a*) (Fondo per la prosecuzione delle opere Pubbliche) e *b*) (Fondo per l'adeguamento dei prezzi), comma 6-*quater* (Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche) e comma 7 (Fondo per l'avvio di opere indifferibili) del decreto-legge n. 50 del 2022, si applichi, in deroga a quanto previsto dalla disciplina vigente⁴², il regime di revisione dei prezzi di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici⁴³, a condizione che:

- a)* le voci del quadro economico di ciascun intervento relative ad imprevisti risultino tra il 5 e il 10 per cento dell'importo dei lavori a base di gara come stabilito dall'articolo 5, comma 2, dell'Allegato 1.7 del medesimo codice dei contratti pubblici⁴⁴;
- b)* risulti disponibile il 50 per cento delle risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico di ogni intervento e che le stesse siano iscritte nell'accantonamento dedicato alla revisione prezzi tra le somme a disposizione della stazione appaltante⁴⁵.

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

La relazione tecnica ribadisce il contenuto della norma e chiarisce la stessa non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto l'estensione dei meccanismi revisionali previsti dal nuovo Codice dei contratti pubblici ai contratti originariamente soggetti all'articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022, è subordinata a puntuali condizioni di rispetto dei vincoli di copertura di natura contrattuale, a valere sul quadro economico di

⁴¹ Aggiudicati sulla base di offerte che, come risulta dalla relazione tecnica, abbiano un termine finale di presentazione compreso tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023.

⁴² Vale a dire in deroga a quanto previsto dall'articolo 29, comma 1, lettera *b*), del medesimo decreto-legge n. 4 del 2022, nonché a quanto stabilito nelle clausole contrattuali e nei documenti iniziali di gara.

⁴³ Di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

⁴⁴ Di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

⁴⁵ Ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *e*), numero 6), dell'Allegato 1.7 del codice dei contratti pubblici.

ogni intervento, previsti dall'articolo 60 e dall'articolo 5 dell'Allegato 1.7 del decreto legislativo 36 del 2023.

In merito ai profili di quantificazione si evidenzia preliminarmente che la norma in esame, in deroga alla disciplina vigente, estende i meccanismi di revisione dei prezzi previsti dall'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici, a taluni contratti⁴⁶ che non abbiano beneficiato delle forme di contribuzione pubblica ivi richiamate a condizione, da un lato, che le voci del quadro economico di ciascun intervento relative ad imprevisti risultino tra il 5 e il 10 per cento dell'importo dei lavori a base di gara, come stabilito dall'articolo 5, comma 2, dell'Allegato 1.7 del medesimo Codice dei contratti pubblici e, dall'altro, che risulti disponibile il 50 per cento delle risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico di ogni intervento e che le stesse siano iscritte nell'accantonamento dedicato alla revisione prezzi tra le somme a disposizione della stazione appaltante.

Al riguardo, non si formulano osservazioni, posto che, come risulta dalla relazione tecnica, l'estensione dei meccanismi revisionali previsti dal nuovo Codice dei contratti pubblici ai citati contratti, è subordinata a puntuali condizioni di rispetto dei vincoli di copertura di natura contrattuale.

ARTICOLO 10

Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto *intercity*

La norma, al fine di assicurare lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza (*intercity*) per il periodo 2027-2041⁴⁷, autorizza una spesa di euro 1.200.000 per l'anno 2025, di euro 2.700.000 per l'anno 2026 e di euro 1.791.928 per l'anno 2027. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 671, della legge n. 178 del 2020.

⁴⁶ Si tratta dei contratti affidati sulla base di documenti iniziali di gara, redatti ai sensi dell'articolo 29, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. 4 del 2022, che siano stati aggiudicati sulla base di offerte che, come risulta dalla relazione tecnica, abbiano un termine finale di presentazione compreso tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023.

⁴⁷ In conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007.

Si ricorda che l'articolo 1, comma 671, della legge n. 178 del 2020 autorizza una spesa di 5 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 al fine di sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, per gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da COVID-19 registrati dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 in relazione alle attività effettuate nel territorio nazionale⁴⁸.

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

⁴⁸ La spesa è stata rideterminata dall'articolo 18, comma 3-*ter*, del decreto-legge n. 104 del 2023 e dall'articolo 5, commi 5 e 5-*bis*, del decreto-legge n. 208 del 2024.

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
Maggiori spese correnti												
Risorse per lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto media e lunga percorrenza di passeggeri - contratto <i>intercity</i> - per il periodo 2027-2041 (comma 1)	1,2	2,7	1,8		1,2	2,7	1,8		1,2	2,7	1,8	
Minori spese correnti												
Riduzione delle risorse a sostegno delle imprese ferroviarie e spedizioniere, limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, danneggiati dall'emergenza COVID-19, di cui all'art. 1, c. 671, della L. 178/2020 (comma 1)	1,2	2,7	1,8		1,2	2,7	1,8		1,2	2,7	1,8	

La relazione tecnica, in primo luogo, riferisce che il contratto *intercity* sottoscritto nel 2017 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'economia e delle finanze con la società Trenitalia S.p.A. ha scadenza il 31 dicembre 2026. In vista di tale termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già provveduto a pubblicare a febbraio 2025 nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il preavviso della procedura di gara per il nuovo affidamento del servizio *intercity*, al fine di rispettare le scadenze imposte dalla vigente normativa comunitaria.

Attesa la complessità della prospettata procedura di aggiudicazione nonché degli adempimenti richiesti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, necessari a definire il perimetro e le modalità dell'offerta del servizio, si pone la necessità per il Ministero di avvalersi di una centrale di committenza per la gestione delle attività tecnico-amministrative propedeutiche all'indizione della gara europea che devono essere avviate tempestivamente, in quanto il nuovo contratto di servizio deve aver corso dal 1° gennaio 2027.

La relazione tecnica riporta, inoltre, che l'autorizzazione di spesa contenuta nella norma, finalizzata alle summenzionate finalità, scaturisce da apposita indagine di mercato da cui è emerso che il costo delle attività propedeutiche all'indizione della gara è stato stimato, per

un affidamento della durata di 15 anni, in euro 4.665.514,46, oltre l'IVA (22%), per un valore complessivo di euro 5.691.927,65 da corrispondersi alla centrale di committenza a tranche nelle annualità 2025, 2026 e 2027 (anno quest'ultimo in cui sarà presumibilmente emessa la fattura a saldo).

La medesima disposizione prevede che a tali oneri, stimati in un massimo di euro 5.691.927,65, ripartiti in euro 1.200.000 per il 2025, 2.700.000 per il 2026 e 1.791.928 per il 2027, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 671, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 che presenta la necessaria disponibilità.

Viene, inoltre, evidenziato che, dai preventivi acquisiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il servizio di centrale di committenza, definendo un importo massimo per le attività da porre in essere, come specificate di seguito, è stimata una spesa pari allo 0,11% massimo del valore del contratto da affidare (l'importo annuale attualmente corrisposto per il contratto *intercity* in essere è di euro 332.657.002,70 oltre IVA al 10%, per un importo complessivo di euro 365.922.703)⁴⁹.

Nel dettaglio, le attività da porre in essere, come da preventivo di Invitalia, risultano:

- analisi e consultazioni finalizzate all'analisi della domanda e dell'offerta attuale e potenziale e alla consultazione pubblica con gli enti territoriali e le associazioni di utenti per la verifica di mercato;
- verifica di mercato per confermare le esigenze dei servizi di trasporto pubblico attualmente prestati e valutare l'esigenza di eventuali diversi ed ulteriori servizi;
- affidamento del servizio sia relativamente alla predisposizione degli atti tecnico normativi ed amministrativi strumentali all'indizione della procedura di gara sia alla pubblicazione e gestione della procedura stessa.

In merito ai profili di quantificazione si evidenzia preliminarmente che la norma in esame autorizza una spesa di euro 1.200.000 per l'anno 2025, di euro 2.700.000 per l'anno 2026 e di euro 1.791.928 per l'anno 2027 per le attività di affidamento del contratto *intercity* per il periodo 2027-2041.

La relazione tecnica riferisce che tale onere è il risultato di una stima effettuata sulla base di un'indagine di mercato e rappresenta lo 0,11% del valore del contratto da affidare⁵⁰.

⁴⁹ L'incidenza del costo delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto, pari allo 0,11%, è stata calcolata in riferimento al costo totale del contratto *intercity* (332.657.002,70 - oltre IVA al 10% - euro annui per 15 annualità).

⁵⁰ L'incidenza del costo delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto, pari allo 0,11%, è stata calcolata in riferimento al costo totale del contratto *intercity* (332.657.002,70 - oltre IVA al 10% - euro annui per 15 annualità).

Al riguardo, preso atto degli elementi forniti dalla relazione tecnica e atteso che l'onere è configurato come limite massimo di spesa, non si hanno osservazioni da formulare.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 10 provvede agli oneri derivanti dall'autorizzazione di spesa disposta dal medesimo comma, pari a 1.200.000 euro per l'anno 2025, a 2.700.000 euro per l'anno 2026 e a 1.791.928 euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 671, della legge n. 178 del 2020.

In proposito, si rammenta che tale ultima disposizione ha stanziato risorse in misura pari a 5 milioni di euro annui dall'anno 2021 all'anno 2034 al fine di sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, per gli effetti economici subiti direttamente imputabili all'emergenza epidemiologica da COVID-19 registrati dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 in relazione alle attività effettuate nel territorio nazionale.

In proposito, si osserva che le citate risorse risultano iscritte sul capitolo 1305 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, nell'ambito del vigente bilancio triennale, reca una dotazione iniziale di 3.087.500 euro per l'anno 2025, di 3.562.500 euro per l'anno 2026 e di 4.512.500 euro per l'anno 2027⁵¹. Si evidenzia, altresì, che, da un'interrogazione effettuata alla banca dati della Ragioneria generale dello Stato, sul predetto capitolo 1305 risulta accantonato, per l'anno in corso, un importo corrispondente alla voce di copertura in commento.

Si osserva peraltro che, dall'ultimo rendiconto generale dello Stato disponibile⁵², risulta che sul predetto capitolo 1305, alla chiusura dell'esercizio finanziario 2023, si siano determinate

⁵¹ Si ricorda, in proposito, che le citate risorse sono state ridotte, con finalità di copertura, dall'articolo 18, comma 3-ter, del decreto-legge n. 104 del 2023, in misura pari a 1.500.000 euro per l'anno 2025 e a 1.000.000 di euro per l'anno 2026 e dall'articolo 5, commi 5 e 5-bis, del decreto-legge n. 208 del 2024, in misura pari a complessivi 315.000 euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 e a 240.000 euro per l'anno 2027, nonché, da ultimo, dalla seconda sezione della legge di bilancio 2025.

⁵² Legge n. 117 del 2024, recante l'approvazione del rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2023.

economie per un ammontare pari a 4.617.458 euro, a fronte di uno stanziamento iniziale di 5 milioni di euro.

Tanto premesso e preso atto delle precisazioni contenute nella relazione tecnica, secondo cui le risorse impiegate a copertura risultano disponibili, si ravvisa comunque l'opportunità di acquisire una conferma da parte del Governo in ordine al fatto che la riduzione della richiamata autorizzazione di spesa sia compatibile con eventuali spese programmate a valere sulla medesima autorizzazione.

ARTICOLO 11

Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali

Le norme recano modifiche alla legge n. 193 del 2024 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023).

In particolare, le novelle:

- modificano l'articolo 1, comma 3, che reca alcune definizioni ai fini dell'attuazione delle disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali di cui alla legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, precisando alla lettera *ν*), che per valore di subentro s'intende l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante solo nelle ipotesi di cui all'articolo 191, comma 3, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici) [comma 1, lettera *a*)].

La lettera *ν*) del comma 3 dell'art 1 della legge n. 193 del 2024 definisce come "valore di subentro" l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario uscente ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati, come risultante dal bilancio di esercizio dell'anno in corso alla data in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

L'articolo 191 del Codice dei contratti dispone che alla scadenza del periodo di affidamento e in conseguenza del nuovo, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali per la prosecuzione del servizio sono assegnati al nuovo gestore e che analogamente si procede in caso di cessazione anticipata. Il comma 3 prevede che, fatte salve le discipline di settore, nel caso di durata dell'affidamento inferiore rispetto al tempo di recupero dell'ammortamento oppure di cessazione anticipata, per causa non attribuibile al concessionario, si prevede, a carico del gestore subentrante, un indennizzo pari al valore contabile non ancora ammortizzato, rivalutato attraverso pertinenti deflatori fissati dall'ISTAT e al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili agli investimenti stessi. I criteri di determinazione dell'indennizzo sono indicati nel bando o nella lettera di

invito relativi alla gara indetta per il successivo affidamento a seguito della scadenza o della cessazione anticipata della gestione;

- modificano l'articolo 5, comma 4, relativo all'affidamento *in house* delle concessioni autostradali. Le modifiche specificano l'obbligo di adeguamento alle prescrizioni vincolanti, ove formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e dall'Autorità anticorruzione (ANAC), stabilendo che la proposta di convenzione e il relativo piano economico-finanziario (PEF), adeguati alle suddette prescrizioni vincolanti, sono trasmessi dall'ente concedente “senza indugio” (invece che “tempestivamente”, come previsto dal testo previgente) al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che ha la facoltà di acquisire il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Le medesime modifiche sono apportate all'articolo 9, comma 2, relativo all'approvazione e aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economico-finanziari [comma 1, lettere *b*) e *c*)].

La relazione illustrativa afferma che le novelle in esame sono, in primo luogo, finalizzate a chiarire che le prescrizioni eventualmente formulate nei pareri espressi sono vincolanti e, pertanto, la proposta di convenzione e il relativo piano economico-finanziario devono essere necessariamente adeguati alle stesse. In secondo luogo, mediante la sostituzione del termine “tempestivamente” con la locuzione “senza indugio”, si chiarisce l'automatismo delle attività previste dagli articoli 5 e 9 in relazione all'invio delle proposte di convezione e di PEF, adeguate alle prescrizioni vincolanti;

- modificano l'articolo 12, comma 1, che demanda la definizione del sistema tariffario per le concessioni autostradali all'ART. La novella conferma che si applica il sistema tariffario definito dall'ART, senza far più riferimento allo strumento utilizzato dall'Autorità [comma 1, lettere *d*)];
- inseriscono il comma 1-*bis* all'articolo 16, consentendo, nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza, l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure avviate prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali⁵³. I lavori e le opere previsti nelle procedure di affidamento sono inseriti in sede di aggiornamento del suddetto Piano [comma 1, lettere *e*), numero 1)].

⁵³ Di cui all'articolo 13, comma 1, della legge n. 193 del 2024 in oggetto. Tale comma prevede, al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni autostradali da affidare che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, sia adottato il Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale. Il Piano può essere aggiornato al termine di ogni biennio (comma 1). Sulla base del Piano 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

La relazione illustrativa ricorda che il Piano nazionale degli investimenti autostradali deve essere sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica. Tale procedura richiede una tempistica di consultazione del pubblico e delle amministrazioni interessate e di istruttoria tecnica particolarmente articolata e complessa che può arrivare a durare numerosi mesi e, pertanto, si ritiene indispensabile adottare un regime transitorio che garantisca, comunque, nelle more della compiuta definizione del Piano, la possibilità di inserire nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza i lavori e le opere di manutenzione straordinaria in ambito autostradale da realizzare;

- modificano l'articolo 16, comma 2, prevedendo che, anche in relazione alle tratte per le quali i poteri e le funzioni di ente concedente sono attribuiti a soggetti diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si applicano, in quanto compatibili, le procedure di aggiornamento dei PEF relativi alle concessioni per le quali ente concedente è il Ministero. Per tali tratte, inoltre, resta fermo l'obbligo dell'ente concedente di indicare nello schema di convenzione le tariffe da applicare alla tratta autostradale determinate sulla base del sistema tariffario definito dall'ART [comma 1, lettere e), numero 2)].

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

La relazione tecnica afferma che le disposizioni in esame hanno carattere ordinamentale da cui non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Nel dettaglio, la RT:

- in relazione alla lettera a), riguardo all'indennizzo al concessionario, nulla aggiunge al contenuto delle norme;
- con riferimento alle lettere b) e c), afferma che le prescrizioni eventualmente formulate nei pareri espressi dall'ART e dall'ANAC sono vincolanti e, pertanto, la proposta di convenzione e il relativo piano economico-finanziario devono essere adeguati alle stesse. In secondo luogo, mediante la sostituzione del termine "tempestivamente" con la locuzione «senza indugio», si chiarisce l'automatismo delle attività previste dagli articoli 5 e 9 in relazione all'invio delle proposte di convenzione e del piano economico-finanziario, adeguate alle prescrizioni dell'ART, da parte dell'ente concedente al CIPESS. Si precisa che le disposizioni di cui agli articoli 5, comma 4, e 9, comma 2, prevedono la facoltà per il predetto Comitato di acquisire il parere da parte del Nucleo di consulenza per l'attuazione e la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Sul punto, appare utile precisare che quest'ultimo deve comunque rendere il proprio parere in tempo utile ai fini dell'espressione del parere del CIPESS nei termini indicati (i.e. 30 giorni, prorogabili di 15),

rispetto degli standard di sicurezza legati alla circolazione; d) individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto di merci (comma 2).

trattandosi di fase endoprocedimentale inidonea a comportare una dilazione dei termini fissati dal legislatore;

- per quanto attiene alla lettera *d)* ed *e)*, nulla aggiunge al contenuto delle norme.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame recano modifiche alla legge n. 193 del 2024, recante legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, riferite alla materia delle concessioni autostradali [lettere da *a)* a *e)*].

In particolare, le disposizioni precisano, alla lettera *a)*, che per valore di subentro s'intende l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante solo nelle ipotesi di cui all'articolo 191, comma 3, del decreto legislativo n. 36 del 2023, ossia nei casi di durata dell'affidamento inferiore rispetto al tempo di recupero dell'ammortamento e di cessazione anticipata, sempreché tali ipotesi si verifichino per causa non attribuibile al concessionario.

Al riguardo, dal momento che la precisazione appare volta a circoscrivere l'ambito dei suddetti riconoscimenti, non vi sono osservazioni da formulare.

Per quanto riguarda le lettere *b)* e *c)*, le novelle chiariscono che le prescrizioni eventualmente formulate nei pareri espressi dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) nell'ambito delle concessioni autostradali sono vincolanti e che la proposta di convenzione e il relativo piano economico-finanziario devono adeguarsi tempestivamente (sostituendo detto avverbio alla locuzione "senza indugio").

Al riguardo, non si formulano osservazioni tenuto conto del carattere ordinamentale delle disposizioni.

Infine, non si hanno osservazioni da formulare neppure per quanto attiene alle lettere *d)* (definizione del sistema tariffario da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti) ed *e)* (inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza e modalità procedurali relative agli affidamenti per i quali le funzioni di ente concedente sono attribuite a soggetti diversi dal MIT) attesa la natura ordinamentale delle disposizioni in esse contenute.

ARTICOLO 12

Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo

Relazione illustrativa

La Commissione europea ha rilevato che l'attuale formulazione dell'articolo 2 del decreto-legge 10 agosto del 2023, n. 104, in materia di oneri di servizio pubblico e tariffe praticabili nel settore del trasporto aereo, non sembra conferire all'autorità pubblica alcun potere discrezionale in merito all'imposizione di una tariffa massima per gli oneri di servizio pubblico, quanto, piuttosto, sembra imporre all'autorità di fissare una tariffa massima in tutte le situazioni in cui vi sia il rischio che una tariffazione dinamica possa comportare aumenti dei prezzi, senza definire in che modo l'esistenza di un tale rischio possa essere valutata. La Commissione ha, inoltre, osservato che l'imposizione di tariffe massime senza una valutazione caso per caso non appare proporzionata e necessaria. La disposizione in esame intende, quindi, superare i rilievi della Commissione europea e, dunque, scongiurare l'apertura di una procedura di infrazione.

Le norme sostituiscono integralmente l'articolo 2 (Oneri di servizio pubblico e tariffe praticabili) del decreto-legge n. 104 del 2023, rendendo facoltativa e non più obbligatoria la determinazione da parte delle amministrazioni competenti dei livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree per le tratte interessate dagli oneri di servizio pubblico (OSP), limitando la fissazione dei predetti livelli a determinate categorie di passeggeri ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali. Le norme prevedono inoltre che il livello massimo tariffario sia indicato nel testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico trasmesso alla Commissione europea, come previsto all'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1008/2008 e che contenga la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure.

Il **prospetto riepilogativo** non considera le norme in esame.

La **relazione tecnica** afferma che la disposizione si limita a riformulare l'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023, al fine di eliminare il dubbio interpretativo che ha generato obiezioni da parte della Commissione europea e, dunque, evitare l'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia. Dopo aver richiamato il contenuto delle norme, la RT afferma che le stesse hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame sostituiscono integralmente l'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023, rendendo facoltativa la determinazione dei livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree per le tratte interessate dagli oneri di servizio pubblico (OSP), limitando l'applicazione dei predetti livelli a determinate categorie di passeggeri. Le norme prevedono inoltre che il livello massimo tariffario e la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure siano contenuti nel testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico trasmesso alla Commissione europea.

In proposito, considerato il carattere ordinamentale delle norme, non si formulano osservazioni.

ARTICOLO 13

Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili

Le norme modificano l'articolo 12 del decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190 (Disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili), recante disposizioni relative alla mappatura nazionale per l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER).

Si premette che l'articolo 12 del decreto legislativo n. 190 del 2024 (AG 187), qui modificato, inizialmente assente nello schema di decreto presentato dal Governo ai fini dell'espressione dei pareri delle Commissioni competenti per materia e per i profili finanziari prescritti dalla legge delega, è stato successivamente inserito anche in recepimento delle osservazioni e delle condizioni poste nei predetti pareri resi dalle Commissioni competenti per materia⁵⁴.

Le modifiche all'articolo 12 prevedono che:

- le aree idonee per l'installazione degli impianti FER, nell'ambito delle quali le regioni e le province autonome individuano le aree di accelerazione con i Piani di individuazione delle zone di accelerazione terrestri (Piani), siano quelle individuate dall'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 (e non siano quindi più definite da leggi regionali ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 20);

⁵⁴ Le Commissioni Bilancio della Camera e del Senato hanno entrambe invece espresso parere favorevole sul testo originario nelle rispettive sedute del 20 novembre 2024.

Il decreto legislativo n. 199 del 2021 reca, all'articolo 20, la disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee all'installazione di impianti FER con potenza almeno pari a 80 GW, rinviando a uno o più decreti ministeriali la definizione di principi e criteri omogenei per la loro individuazione con successive leggi regionali (previste al comma 4), tenuto conto delle aree già qualificate idonee ai sensi del comma 8 del medesimo articolo 20. In particolare, il comma 8 dell'articolo 20 individua, in via generale, le seguenti tipologie di aree: siti già occupati da impianti della stessa fonte, oggetto di rifacimento, potenziamento o ricostruzione, purché la variazione dell'area occupata non superi il 20 per cento. Il limite non si applica agli impianti fotovoltaici, per i quali si rimanda alla lettera *c-ter*) [lettera *a*]); aree oggetto di bonifica [lettera *b*]); cave e miniere cessate, non recuperate, abbandonate o in condizioni di degrado ambientale, oppure le loro porzioni non più sfruttabili [lettera *c*]); aree e impianti delle società del gruppo Ferrovie dello Stato italiane, dei gestori di infrastrutture ferroviarie e delle concessionarie autostradali [lettera *c-bis*]); aree e impianti delle società di gestione aeroportuale, all'interno dei sedimi aeroportuali, incluse le isole minori, previa verifica tecnica ENAC [lettera *c-bis.1*]); solo per impianti fotovoltaici e di biometano, aree agricole entro 500 metri da zone industriali, artigianali, commerciali, SIN, cave o miniere; aree interne a impianti industriali o stabilimenti; aree agricole entro 500 metri da tali impianti o stabilimenti; aree adiacenti alle autostrade, entro 300 metri [lettera *c-ter*]); aree non soggette a vincoli culturali o paesaggistici, né ricadenti nelle relative fasce di rispetto (3 km per eolico, 500 metri per fotovoltaico). Resta la competenza del Ministero della Cultura per progetti localizzati in aree tutelate [lettera *c-quater*]).

- che le zone di accelerazione individuate nel Piano siano comprensive delle aree industriali individuate ai sensi del comma 7-*bis* introdotto dalla lettera *c*) dell'articolo in esame [comma 1, lettera *a*), numero 1];
- in relazione alle zone di accelerazione individuate ai sensi del citato comma 7-*bis*, resta ferma la possibilità per le regioni e le province autonome di indicare, nella definizione dei Piani, ulteriori impianti a fonti rinnovabili, nonché gli impianti di stoccaggio e altre opere previste [comma 1, lettera *a*), numero 2];
- al fine di assicurare il rispetto del termine del 21 febbraio 2026 per l'adozione dei Piani, le regioni e le province autonome sottopongono le proposte di Piano alla valutazione ambientale strategica entro il 31 agosto 2025. In caso di inosservanza del termine di cui al primo periodo ovvero in caso di mancata adozione del Piano entro il termine ivi previsto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica propone al Presidente del Consiglio dei ministri l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 [comma 1, lettera *b*]).

Le norme prevedono inoltre, con l'inserimento del comma 7-*bis* all'articolo modificato, che siano considerate zone di accelerazione le aree industriali, come definite dagli strumenti urbanistici regionali, sovracomunali o comunali comunque denominati, ricadenti nelle aree individuate dalla mappatura delle aree disponibili per l'installazione di impianti FER, effettuata dal GSE ai sensi del comma 1 dell'articolo 12 modificato.

Entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame, e comunque non oltre il termine del 21 maggio 2025, il GSE pubblica su apposito sito *internet* la rappresentazione cartografica delle zone di accelerazione⁵⁵. Entro trenta giorni dalla pubblicazione di cui al secondo periodo, le regioni e le province autonome comunicano al GSE eventuali disallineamenti cartografici delle aree industriali insistenti sui rispettivi territori rispetto a quanto riportato nella mappatura pubblicata dal medesimo GSE, esclusivamente ai fini dell'aggiornamento cartografico delle zone di accelerazione definite ai sensi del primo periodo [comma 1, lettera c)];

Le norme infine dispongono che la procedura di valutazione ambientale strategica si svolge secondo le modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006 per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale, con applicazione dei termini procedurali ridotti della metà [comma 1, lettera d)].

Il **prospetto riepilogativo** non considera le norme in esame.

La **relazione tecnica** richiama il contenuto delle norme e afferma che, dal punto di vista finanziario, la disposizione ha un contenuto meramente ordinamentale, limitandosi a definire una modalità semplificata di individuazione delle zone di accelerazione destinate all'installazione e all'esercizio di impianti di energia rinnovabile e, pertanto dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le norme in esame modificano l'articolo 12 del decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190, al fine di semplificare e accelerare le procedure di individuazione delle zone per l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER).

In proposito, andrebbero acquisiti dal Governo elementi volti a confermare la capacità da parte delle amministrazioni coinvolte di effettuare le attività poste a loro carico, alla luce delle modifiche introdotte dalle norme in esame, nel rispetto delle riduzioni dei termini ivi previste, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, conformemente alla clausola di neutralità finanziaria contenuta nel decreto legislativo oggetto di modifica.

Si ricorda che il considerando n. 24 della direttiva UE 2023/2413 - richiamato nella relazione illustrativa al decreto legislativo n. 190 del 2024 su cui interviene la norma in esame - ricorda che "alcuni dei problemi

⁵⁵ In data 21 maggio 2025, è stata [comunicata](#) dal GSE la pubblicazione della Piattaforma delle aree idonee e della Mappa delle zone di accelerazione.

più comuni incontrati dai promotori di progetti in materia di energia rinnovabile riguardano la complessità e la lungaggine delle procedure amministrative di rilascio delle autorizzazioni e di connessione alla rete stabilite a livello nazionale o regionale nonché la mancanza di personale sufficiente e di competenze tecniche da parte delle autorità di rilascio delle autorizzazioni per valutare l'impatto ambientale dei progetti proposti".

ARTICOLO 14

Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali

Le norme, al fine di assicurare il conseguimento dei traguardi M2C4-11, M2C4-11-*bis* e M2C4-11-*ter* della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico- Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche" del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), prevedono che il Commissario straordinario⁵⁶ disponga, con proprio provvedimento e ai soli fini della loro rendicontazione per il raggiungimento dei predetti traguardi, l'inserimento nel programma degli interventi urgenti di ulteriori misure di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza della società ANAS S.p.A., finanziati a valere sulle risorse del Fondo ANAS⁵⁷. Detti interventi sono indicati nell'Allegato B al provvedimento in esame⁵⁸ e conseguenti agli eventi alluvionali di cui all'articolo 20-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 61 del 2023⁵⁹, da realizzare nei territori della Regione Emilia-Romagna, della Regione Marche e della Regione Toscana individuati con le delibere del Consiglio dei ministri del 4 maggio 2023, del 23 maggio 2023 e del 25 maggio 2023.

Le attività di soggetto attuatore degli interventi indicati nel citato Allegato B sono di competenza della società ANAS S.p.A.

La relazione illustrativa precisa che la Missione 2, Componente 4, investimento 2.1 del PNRR prevede due linee d'azione, una attuata dalla protezione civile e l'altra dal Commissario straordinario alla ricostruzione del territorio delle Regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche, colpite dalle alluvioni del maggio 2023, in qualità di amministrazione responsabile.

⁵⁶ Di cui all'articolo 20-*ter*, comma 1, del decreto-legge n. 61 del 2023.

⁵⁷ Di cui all'articolo 1, comma 868, della legge n. 208 del 2015. Tale disposizione prevede che, a decorrere dal 1° gennaio 2016, le risorse iscritte nel bilancio dello Stato, a qualunque titolo destinate all'ANAS Spa, confluiscono in un apposito fondo da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

⁵⁸ All'Allegato B in questione sono indicati 19 interventi, tutti di importo non superiore a 5,5 milioni di euro, per un importo complessivo di 43,4 milioni di euro. Tali interventi riguardano le seguenti strade: SS 64 "Porrettana" (2 interventi); SS 67 "Tosco Romagnola" (4 interventi); SS 65 "della Futa" (3 interventi) e SS 65bis "Fondovalle Savena"; SS 3bis "Tiberina" (2 interventi); SS 623 "del Passo Brasa" (2 interventi); SS 71 "Umbro Casentinese Romagnola" (4 interventi); svincolo di Mercato Saraceno.

⁵⁹ L'articolo 20-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 61 del 2023 fa riferimento ai territori delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche interessati dagli eventi alluvionali verificatisi a far data dal 1° maggio 2023, compresi nell'allegato 1 annesso al citato decreto-legge n. 61 del 2023.

La prima linea d'azione riguarda il ripristino di strutture e infrastrutture pubbliche danneggiate dagli eventi alluvionali (interventi di tipo E) e interventi di riduzione del rischio residuo, strettamente connesso sempre all'evento alluvionale e finalizzati prioritariamente alla tutela della pubblica e privata incolumità (interventi di tipo D).

La seconda linea d'azione comprende interventi individuati dal commissario straordinario, in particolare nelle province di Ascoli Piceno, Bologna, Ferrara, Fermo, Firenze, Forlì-Cesena, Modena, Pesaro-Urbino, Ravenna, Reggio-Emilia, Rimini, prevedendo tra l'altro interventi relativi al:

- a) ripristino dei corsi d'acqua e aumento della protezione dalle alluvioni e dalle frane;
- b) ripristino della rete dei trasporti. Gli interventi possono riguardare infrastrutture complementari (compresi i ponti) che hanno subito danni e che devono essere riparate;
- c) ripristino degli edifici pubblici, compresi l'edilizia residenziale pubblica e i centri sanitari.

Inoltre, con specifico riguardo alla seconda linea d'azione, il PNRR prevede i seguenti traguardi:

- a) individuazione entro il 30 settembre 2024, con una o più ordinanze del Commissario straordinario, dell'elenco:

1. degli interventi volti a ripristinare i corsi d'acqua e aumentare la protezione dalle alluvioni e dalle frane,
2. degli interventi di ripristino degli edifici pubblici, compresi l'edilizia residenziale pubblica e i centri sanitari,
3. il numero totale di km di rete dei trasporti da ripristinare.

Ciò, per un valore complessivo di 1,2 miliardi di euro (M2C4-11).

- b) notifica entro il 30 giugno 2025 dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per gli interventi in materia di gestione e riduzione dei rischi idrogeologici, con la precisazione che il valore totale degli inviti da cui derivano tali aggiudicazioni ammonta ad almeno 1,2 miliardi di euro (M2C4-11-*bis*);

- c) entro il 30 giugno 2026, il completamento di:

- almeno il 90 per cento degli interventi per ripristinare i corsi d'acqua e aumentare la protezione dalle alluvioni e dalle frane, individuati nelle ordinanze del Commissario straordinario;
- interventi di ripristino della rete dei trasporti, per un certo numero di km individuati dalle ordinanze del Commissario straordinario;
- almeno il 90 per cento degli interventi volti a ripristinare gli edifici pubblici, compresi l'edilizia residenziale pubblica e i centri sanitari, individuati nelle ordinanze del Commissario straordinario (M2C4-11-*ter*).

Ai fini del conseguimento del primo traguardo, è stata adottata l'ordinanza commissariale n. 35 del 2024 del 25 settembre 2024, che individua un programma di interventi di valore nominale (comprensivo di IVA) di euro 1.200.451.907,95.

In sede di *assessment* da parte della Commissione europea del citato traguardo, rilevante ai fini del riconoscimento della VII rata del PNRR, è emersa la necessità di integrare l'elenco riportato in detta ordinanza, in ragione della non computabilità dell'importo dell'IVA connesso alla realizzazione degli interventi individuati.

Gli ulteriori interventi previsti dalle disposizioni - del valore complessivo euro 43.407.373,71, da inserire nella programmazione già adottata dal Commissario straordinario, specificamente indicati con il codice unico di progetto (CUP) e con la descrizione del loro stato di avanzamento - sono individuati nell'elenco di cui all'Allegato B.

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

La relazione tecnica, oltre a descrivere le norme, afferma che dal punto di vista finanziario le stesse non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, trattandosi di interventi già contemplati nel contratto di programma Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti-ANAS s.p.a. 2021-2025 (approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 ottobre 2024) e finanziati con le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 868, della legge n. 208 del 2015, conseguenti agli eventi alluvionali di cui all'articolo 20-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 61 del 2023.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che le disposizioni in esame, al fine di assicurare il conseguimento dei traguardi M2C4-11, M2C4-11-*bis* e M2C4-11-*ter* della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico- Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche" del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), prevedono che il Commissario straordinario disponga, ai soli fini della loro rendicontazione per il raggiungimento dei predetti traguardi, l'inserimento nel programma degli interventi urgenti di ulteriori misure di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza della società ANAS S.p.A., finanziati a valere sulle risorse del Fondo ANAS. Le attività di soggetto attuatore sono di competenza della medesima società ANAS S.p.A..

Gli interventi sono indicati nell'Allegato B al decreto-legge in esame e conseguenti agli eventi alluvionali verificatisi nelle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche a far data dal 1° maggio 2023, da realizzare nei territori delle medesime regioni e individuati con le delibere del Consiglio dei ministri del 4 maggio 2023, del 23 maggio 2023 e del 25 maggio 2023.

Al riguardo, la RT afferma che dal punto di vista finanziario, le disposizioni non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, prevedendo interventi già contemplati

nel contratto di programma Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti-ANAS s.p.a. 2021-2025 e finanziati con le risorse del Fondo ANAS.

In proposito, non si hanno osservazioni da formulare, considerati gli elementi di informazione contenuti nella relazione tecnica.

ARTICOLO 15, comma 1

Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento dei XXV Giochi olimpici e paraolimpici invernali di Milano Cortina 2026

La norma dispone specifiche modifiche e integrazioni al decreto-legge n. 16 del 2020 recante, tra l'altro, misure per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. La norma, in particolare:

- modifica l'articolo 3, comma 5, lettera *a*), n. 2, del predetto decreto-legge che, nell'assetto già vigente, definisce la composizione e le funzioni dell'organo di amministrazione della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., e introduce il nuovo comma 5-*ter*.2 al medesimo articolo, al fine di attribuire all'amministratore delegato della società funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi di cui al nuovo Allegato 1-*ter*, introdotto dall'articolo in esame al comma 1, lettera *b*), (*cfr. infra*). Al commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati e per lo svolgimento delle funzioni commissariali lo stesso può avvalersi delle strutture della suddetta società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dalle province autonome o di altre pubbliche amministrazioni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente [comma 1, lettera *a*), nn. 1 e 2];
- introduce l'Allegato 1-*ter* al suddetto decreto-legge n. 16 del 2020 (Allegato C nel testo in esame) recante l'elenco degli interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 per cui è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A." quale commissario straordinario [comma 1, lettera *b*)].

Gli interventi indicati nell'Allegato C concernono: posa condotte e nuova opera di presa idrica dal fiume Boite (Veneto); realizzazione di nuovo impianto a fune a Cortina d'Ampezzo (BL) (Veneto); realizzazione del

parcheggio interrato Mottolino in località Bondi (Lombardia); interventi sul nodo di Castione Andevenno, noto come "svincolo di Sassella (Lombardia); collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia (Lombardia).

Il **prospetto riepilogativo** non considera la norma.

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto del **comma 1** e dettaglia gli interventi indicati nell'Allegato C previsto dalla lettera *b*) del medesimo comma, con l'illustrazione delle relative fonti finanziamento già previste a normativa vigente. Per la consultazione del suddetto quadro informativo, si rinvia al testo della relazione tecnica. La relazione tecnica riferisce, inoltre, che trattasi di disposizione dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In particolare, quanto ai profili di carattere finanziario, la relazione tecnica evidenzia, da un lato, che al Commissario non spetteranno compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emulanti comunque denominati e, dall'altro, che le amministrazioni interessate forniranno supporto per lo svolgimento delle funzioni commissariali nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente. A tale ultimo riguardo, nel precisare che l'avvalimento è configurato in termini di facoltà e non di obbligo, la relazione tecnica riferisce che, laddove vi sia fatto ricorso, alle amministrazioni interessate non saranno attribuiti compiti o attività che necessitino di risorse umane, strumentali o finanziarie ulteriori rispetto a quelle già previste a legislazione vigente, in quanto di per sé dotate delle competenze sufficienti a fornire supporto al Commissario straordinario, in ragione delle funzioni già in precedenza esercitate o comunque dei profili di competenza relativi agli interventi oggetto di commissariamento.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia preliminarmente che la norma integra il decreto-legge n. 16 del 2020 al fine di attribuire all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di specifici interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026. Al commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati e, per lo svolgimento delle funzioni commissariali, lo stesso può avvalersi delle strutture della suddetta società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dalle province autonome o di altre pubbliche amministrazioni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente [comma 1, lettera *a*), nn. 1 e 2]; gli interventi interessati dalla gestione commissariale sono indicati nell'Allegato C del provvedimento in esame [comma 1, lettera *b*)].

Al riguardo, non si formulano osservazioni considerata sia l'espressa esclusione di emolumenti e rimborsi spese in favore del commissario straordinario sia quanto riferito dalla relazione tecnica, a conferma della neutralità finanziaria della disposizione, ovvero che i soggetti pubblici oggetto di avvalimento operativo da parte del Commissario opereranno nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente a fronte di funzioni già in precedenza esercitate o comunque dei profili di competenza relativi agli interventi oggetto di commissariamento.

ARTICOLO 15, comma 2

Contributo in favore dell'Automobile Club d'Italia, per fronteggiare le spese necessarie all'organizzazione e gestione dei Gran Premi di Formula 1

La norma riconosce un contributo di 5,25 milioni di euro per il 2025 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032 in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI, in considerazione dello specifico rilievo che il Gran Premio di Formula 1 del *made in Italy* e dell'Emilia-Romagna e il Gran Premio d'Italia di Formula 1 rivestono per il settore sportivo, turistico ed economico, nonché per l'immagine del Paese in ambito internazionale. Ai relativi oneri, indicati pari a 5,25 milioni di euro per il 2025 e a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (comma 2).

Il **prospetto riepilogativo** ascrive alla norma i seguenti effetti sui saldi di finanza pubblica.

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
Maggiori spese correnti												
Contributo alla Federazione sportiva nazionale – ACI (comma 2)	5,3	5,0	5,0	5,0	5,3	5,0	5,0	5,0	5,3	5,0	5,0	5,0
Minori spese correnti												
Riduzione Tab. A MIT (comma 2)	5,3	5,0	5,0	5,0	5,3	5,0	5,0	5,0	5,3	5,0	5,0	5,0

La **relazione tecnica** ribadisce il contenuto della norma e rammenta che l'articolo 1, commi 444 e 445, della legge n. 234 del 2021, ha autorizzato l'Automobile Club d'Italia, quale Federazione sportiva nazionale interessata a sostenere le spese necessarie all'organizzazione e gestione dei Gran Premi di Formula 1, riconoscendo, in favore della medesima Federazione, un contributo originariamente pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025.

In merito ai profili di quantificazione, si evidenzia preliminarmente che la norma prevede un contributo di 5,25 milioni di euro per il 2025 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032 in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI, in considerazione dello specifico rilievo che il Gran Premio di Formula 1 *del made in Italy* e dell'Emilia-Romagna e il Gran Premio d'Italia di Formula 1 rivestono per il settore sportivo, turistico ed economico, nonché per l'immagine del Paese in ambito internazionale, provvedendo alla relativa copertura finanziaria.

Al riguardo, si rileva che lo stanziamento previsto per l'anno 2025 sembra reintegrare per il medesimo anno 2025 il contributo previsto dall'articolo 1, commi 444 e 445, della legge n. 234 del 2021 (legge di bilancio 2022), originariamente pari - come risulta dalla relazione tecnica - a 10 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, e successivamente ridotto, prima di 5 milioni di euro per gli anni 2024 e 2025 dalla Sezione II della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023) e poi di ulteriori 250 mila euro per l'anno 2025 dalle disposizioni in materia di *spending review* di cui all'articolo 1, commi da 870 a 874, della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025). Ciò stante, appare necessario un chiarimento da parte del Governo in merito alla congruità dello stanziamento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032,

posto che a partire dall'anno 2026 si esaurisce il contributo originario di 10 milioni di euro introdotto dalla legge di bilancio 2022.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 2 dell'articolo 15 provvede agli oneri derivanti dal medesimo comma, pari a 5,25 milioni di euro per l'anno 2025 e a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, giacché il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto delle ulteriori riduzioni disposte dagli articoli 4, comma 3, e 16, comma 1.

ARTICOLO 16

Disposizioni urgenti per garantire la continuità e la regolarità dei servizi svolti dalla Gestione governativa Ferrovia Circumetnea

La norma autorizzata la spesa di euro 2.884.300 per l'anno 2025 e di euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026 in favore della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea. Ai relativi oneri, pari a euro 2.884.300 per l'anno 2025 e a euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

(milioni di euro)

	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
Maggiori spese in conto capitale												
Risorse in favore della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea, finalizzate a garantire la continuità e regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale erogati	2,9	6,7	6,7	6,7	2,9	6,7	6,7	6,7	2,9	6,7	6,7	6,7

Minori spese correnti												
Riduzione Tabella A - MIT	2,9	6,7	6,7	6,7	2,9	6,7	6,7	6,7	2,9	6,7	6,7	6,7

La **relazione tecnica** si limita a ribadire il contenuto della norma.

In merito ai profili di quantificazione, si rileva preliminarmente che la norma in esame autorizzata la spesa di euro 2.884.300 per l'anno 2025 e di euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026 in favore della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea, provvedendo ai relativi oneri.

Al riguardo, pur considerando che l'onere recato dalla disposizione in esame risulta configurato come limite massimo di spesa, appare necessario che il Governo fornisca dati ed elementi di informazione utili ai fini della valutazione della congruità della spesa autorizzata.

In merito ai profili di copertura finanziaria, si fa presente che il comma 1 dell'articolo 16 provvede agli oneri derivanti dall'autorizzazione di spesa disposta dal medesimo comma, pari a euro 2.884.300 per l'anno 2025 e a euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente, relativo al bilancio triennale 2025-2027, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare, giacché il predetto accantonamento reca le occorrenti disponibilità, anche tenendo conto delle ulteriori riduzioni disposte dagli articoli 4, comma 3, e 15, comma 2.