



Osservazioni di Anac sul disegno di legge A.C. n. 2987 “Conversione in legge del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, recante disposizioni urgenti per interventi infrastrutturali e per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nonché ulteriori disposizioni finanziarie urgenti”

V Commissione permanente (Bilancio, tesoro e programmazione) della Camera dei Deputati
– 7 luglio 2026

1) Premessa

Si desidera esprimere, innanzitutto, un sentito ringraziamento al Presidente e ai Componenti della V Commissione (Bilancio, tesoro e programmazione) della Camera dei Deputati per l’invito rivolto all’Autorità che ho l’onore di presiedere e per l’attenzione riservata al contributo istituzionale di ANAC nell’ambito dell’esame del disegno di legge concernente la conversione del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107. L’audizione odierna offre l’occasione per approfondire tematiche di indubbia rilevanza strategica per il sistema Paese, che toccano profili essenziali per la competitività, la sostenibilità e la resilienza delle politiche pubbliche.

Il provvedimento in esame, infatti, affronta questioni di grande rilievo strategico a conclusione del percorso del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR): la concorrenza nel settore del trasporto ferroviario passeggeri, con misure che incidono sull’avvio delle procedure di gara per l’affidamento dei servizi; la sostenibilità ambientale, attraverso interventi relativi alla disattivazione di reattori nucleari e alla decarbonizzazione dell’industria siderurgica; la sicurezza degli approvvigionamenti energetici degli impianti strategici, con norme volte a garantirne continuità e stabilità; le tutele necessarie per la realizzazione di opere infrastrutturali in contesti segnati da emergenze climatiche.

Per una trattazione più dettagliata e completa, si rinvia al documento che l’Autorità provvederà a trasmettere alla Commissione. In questa sede, appare opportuno soffermarsi sulle disposizioni di più immediato interesse per ANAC, che attengono, in particolare, a quattro ambiti specifici: l’avvio delle gare per l’affidamento dei **servizi di trasporto ferroviario passeggeri**; l’affidamento di attività finalizzate alla **disattivazione di impianti**

nucleari; la trasparenza delle procedure di autorizzazione relative agli impianti strategici di rigassificazione di gas naturale liquefatto; e l'attribuzione alla società Giubileo S.p.A. di ulteriori interventi infrastrutturali complessi.

Posto che i profili sopra richiamati incidono direttamente su temi centrali per l'Autorità – la correttezza delle procedure di affidamento, la trasparenza dei processi decisionali, la tutela della concorrenza e la prevenzione delle opacità nei settori più sensibili dell'economia nazionale – con spirito di leale collaborazione istituzionale, l'Autorità intende dunque offrire alla Commissione un contributo volto a rafforzare la coerenza complessiva del provvedimento in esame e a garantire che le misure introdotte si traducano in un effettivo miglioramento della qualità dell'azione amministrativa.

2) Disposizioni in materia di trasporti ferroviari (Articolo 1, comma 1)

La proposta normativa in esame interviene, all'articolo 1, comma 1, sul comma 2 dell'articolo 9-*bis* della legge n. 118 del 2022¹, che ha segnato l'avvio di un processo di progressiva apertura del mercato dei servizi ferroviari passeggeri, in linea con gli orientamenti europei. Tale disposizione ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvii una **procedura competitiva per l'affidamento dei contratti di servizio pubblico relativi ai servizi ferroviari intercity**, previa ridefinizione dell'ambito dei servizi e sulla base di un'analisi di mercato condotta secondo le metodologie dell'Autorità di regolazione dei trasporti e gli orientamenti interpretativi della Commissione europea concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007². La citata disposizione ha, inoltre, stabilito che i contratti di servizio siano suddivisi in **lotti appropriati e contendibili**, secondo criteri definiti dalla medesima Autorità di regolazione.

Il decreto-legge in esame introduce due modifiche rilevanti a tale impianto. Da un lato, fissa un termine certo per l'avvio della procedura di gara, individuato nel 31 dicembre 2026;

¹ Legge 5 agosto 2022, n. 118, recante "*Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*".

² Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

dall'altro, trasforma la suddivisione dei contratti di servizio in lotti da obbligo a facoltà, prevedendo che detti contratti *“possono essere suddivisi in uno o più lotti”*.

In relazione alla prima modifica, si esprime **sostanziale apprezzamento per l'introduzione di una scadenza definitiva**, elemento essenziale per garantire certezza procedurale e rispetto degli impegni assunti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Sarebbe stata preferibile la soluzione inizialmente ipotizzata di prevedere l'avvio della gara entro il 30 giugno 2026, termine richiamato anche nel protocollo di vigilanza collaborativa che ANAC ha sottoscritto il 26 marzo 2026 – proprio con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale per la media e lunga percorrenza sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, c.d. Intercity – con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con Invitalia S.p.A., individuata dal Ministero quale centrale di committenza e soggetto di supporto tecnico-specialistico ai sensi dell'articolo 62 del Codice dei contratti pubblici. Dalla relazione illustrativa emerge, tuttavia, l'impossibilità di rispettare tale scadenza e la conseguente interlocuzione con la Commissione europea, finalizzata a posticipare al 31 dicembre 2026 l'avvio dell'azione amministrativa, considerato che l'affidamento rientra nella misura PNRR M3C1R1.3, dedicata al rafforzamento dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In questo quadro, appare essenziale **assicurare il rispetto delle tempistiche programmate**, al fine di evitare proroghe del contratto attualmente in essere, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2027. ANAC ha più volte evidenziato, anche in altre sedi istituzionali, la necessità di scongiurare proroghe dei rapporti contrattuali e di garantire tempi certi per l'espletamento delle procedure di gara, nel pieno rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e apertura del mercato. L'Autorità conferma, in ogni caso, la propria piena disponibilità a garantire la **tempestiva attuazione del richiamato protocollo di vigilanza collaborativa**, contribuendo, così, al rispetto delle scadenze programmate e alla qualità complessiva del processo.

Per quanto riguarda la seconda modifica, la scelta di configurare la suddivisione del contratto di servizio in lotti come facoltà e non più come obbligo introduce una maggiore flessibilità nella strutturazione della gara, consentendo all'Amministrazione di valutare la soluzione più idonea in relazione alle caratteristiche del servizio e agli obiettivi di efficienza

e qualità. Tale scelta richiede, tuttavia, un'attenta ponderazione, in quanto potrebbe ridurre fortemente l'impatto, in termini di apertura del mercato, che era previsto dalla legge sulla concorrenza.

L'opzione del lotto unico potrebbe apparire maggiormente coerente con esigenze di efficienza gestionale, in quanto idonea a favorire economie di scala, uniformità degli standard qualitativi sull'intero territorio nazionale, integrazione dei sistemi informativi e razionalizzazione delle attività di manutenzione.

Al tempo stesso, però, la scelta del lotto unico creerebbe i presupposti per una presumibile **chiusura del mercato**, con effetti soprattutto sulle imprese di minori dimensioni, che verrebbero di fatto escluse dalla possibilità di competere. Un affidamento strutturato in un unico lotto, infatti, richiederebbe capacità finanziarie, operative e organizzative tali da poter essere difficilmente soddisfatte da soggetti diversi dall'attuale fornitore del servizio, determinando una riduzione del mercato che contrasterebbe con gli obiettivi di contendibilità e pluralismo concorrenziale perseguiti dal legislatore. In questo senso, si ritiene opportuno richiamare il **considerando 78 della direttiva europea 2014/24/UE**³, ove si evidenzia che, al fine di agevolare la partecipazione delle PMI e *“per rafforzare la concorrenza, le amministrazioni aggiudicatrici dovrebbero in particolare essere incoraggiate a suddividere in lotti i grandi appalti”*.

In secondo luogo, a rendere problematica l'opzione del lotto unico è anche l'impatto che tale scelta potrebbe produrre sui **costi di lungo periodo** e sull'**efficienza del servizio**. La concentrazione dell'affidamento in capo ad un solo operatore comporta, infatti, una fisiologica attenuazione della pressione competitiva, con effetti che si manifestano progressivamente: in generale, infatti, la mancanza di confronto concorrenziale riduce gli incentivi all'innovazione, indebolisce la dinamica evolutiva della qualità del servizio e, soprattutto, determina un incremento dei costi complessivi sostenuti dall'amministrazione, che si trova priva di alternative e di strumenti di comparazione utili a valutare l'efficienza delle prestazioni rese. In assenza di competizione, il sistema tende a cristallizzarsi,

³ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE.



generando costi di lungo periodo che gravano sulla collettività e che risultano difficilmente recuperabili una volta consolidata la struttura del mercato.

Alla luce di ciò, appare essenziale che la decisione tra lotto unico e suddivisione in più lotti sia sottoposta ad una **valutazione rafforzata** da parte dell'Amministrazione, capace di considerare non solo gli effetti immediati sulla gestione del servizio, ma anche le implicazioni strutturali che tale scelta potrebbe produrre sul mercato e sull'efficienza complessiva del sistema. Si tratta, infatti, di una decisione strategica, destinata a incidere nel lungo periodo sulla dinamica concorrenziale e sui costi che l'assenza di competizione può comportare.

Proprio per questa ragione, si suggerisce, in prima istanza, di sopprimere la previsione contenuta nel testo in esame che qualifica la suddivisione in lotti come mera facoltà dell'Amministrazione, anziché come obbligo. In subordine, qualora non si intendesse procedere alla soppressione, si propone di riformulare la disposizione prevedendo che i contratti siano suddivisi in lotti salvo che non si disponga diversamente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti e acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Tale assetto garantirebbe un adeguato bilanciamento tra esigenze di flessibilità amministrativa e tutela della concorrenza, assicurando al contempo al Parlamento la possibilità di esercitare pienamente la propria funzione di controllo sull'impatto economico e regolatorio delle diverse opzioni.

Pertanto, sulla base delle considerazioni sopra esposte, si suggerisce il seguente intervento emendativo.

In prima istanza:

All'articolo 1, comma 1 del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, sono sopresse le parole: *“e all'ultimo periodo, le parole: « sono suddivisi in lotti » sono sostituite dalle seguenti: « possono essere suddivisi in uno o più lotti »”*.

In subordine:

All'articolo 1, comma 1 del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, sostituire le parole: *“e all'ultimo periodo, le parole: «sono suddivisi in lotti» sono sostituite dalle seguenti: «possono essere suddivisi in uno o più lotti»”* con le seguenti: *“e all'ultimo periodo, le parole: «sono suddivisi in lotti appropriati e contendibili» sono sostituite dalle seguenti: «sono suddivisi in lotti appropriati e contendibili, salvo che non si disponga*



diversamente con decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti ed acquisito il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia».

3) Disposizioni per la disattivazione del reattore nucleare «RTS - 1 G. Galilei» della Marina militare (Art. 2)

L'articolo 2 del decreto-legge oggetto di conversione affida alla società **Sogin S.p.A.** le attività di trattamento, condizionamento e smaltimento dei rifiuti radioattivi derivanti dalla disattivazione del reattore nucleare «RTS – 1 G. Galilei» della Marina militare, subordinando tale affidamento alla presentazione, da parte della società, di un piano dettagliato delle attività comprensivo del relativo cronoprogramma procedurale e di spesa.

Sogin S.p.A., società interamente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze, è il soggetto pubblico cui è istituzionalmente demandato lo smantellamento degli impianti nucleari italiani e la gestione dei rifiuti radioattivi, e la disposizione sembra dunque trovare una prima giustificazione nella missione aziendale e nella struttura della *governance* del soggetto affidatario.

La relazione illustrativa richiama alcune motivazioni che, in astratto, potrebbero apparire idonee a sostenere il mancato ricorso al mercato e la conseguente significativa compressione della concorrenza: la necessità di garantire la sicurezza militare del sito, l'elevato livello di complessità tecnica delle operazioni da eseguire e l'*expertise* maturata da Sogin S.p.A. nel settore.

Si tratta di elementi certamente rilevanti, ma che devono essere valutati alla luce dei **vincoli posti dalla normativa europea**, in particolare dall'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2014/24/UE. Tale disposizione consente il ricorso a una procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando – e, nel caso di specie, si tratterebbe, di fatto, di un affidamento diretto *ex lege* – “*solo quando non esistono sostituti o alternative ragionevoli e l'assenza di concorrenza non è il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto*”.

È verosimile che Sogin S.p.A. sia, nel contesto nazionale, l'unico operatore in grado di svolgere le attività oggetto dell'affidamento, ma non è possibile affermare con certezza che tale unicità sussista anche a livello europeo, mentre l'affidamento, per valore economico e natura delle prestazioni, avrebbe comunque rilevanza transfrontaliera. La relazione illustrativa quantifica, infatti, l'importo in 120 milioni di euro, soglia che impone una verifica particolarmente rigorosa dell'effettiva assenza di concorrenti nel mercato europeo.

Si auspica, dunque, che si provveda ad **accertare con attenzione la sussistenza dei presupposti richiesti dalla direttiva**, con specifico riferimento alla possibilità che altri operatori europei dispongano delle competenze, delle autorizzazioni e delle capacità tecniche necessarie per eseguire le attività con gli stessi standard di qualità. A tal fine, potrebbe essere valutata l'adozione di strumenti procedurali speciali, anche in deroga al Codice dei contratti pubblici, quale la pubblicazione di un **avviso pubblico esplorativo** volto a verificare l'esistenza di eventuali operatori europei idonei. Una verifica preliminare di mercato, condotta con modalità snelle ma trasparenti, consentirebbe di consolidare la legittimità dell'affidamento e di evitare il rischio di una violazione del diritto eurounitario.

Alla luce delle considerazioni sopra espresse, si suggerisce, pertanto, il seguente intervento emendativo.

All'articolo 2, comma 1 del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, sostituire le parole: «è affidata» con le seguenti: «**è affidata, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, previa verifica dell'effettiva sussistenza dei presupposti ivi indicati, anche mediante la pubblicazione di apposito avviso esplorativo volto ad accertare l'eventuale presenza di concorrenti nel mercato europeo, »**».

4) Disposizioni per la sicurezza e la continuità degli approvvigionamenti energetici degli impianti strategici (Art. 5)

L'articolo 5 del disegno di legge in esame interviene sul tema della sicurezza e della continuità degli approvvigionamenti energetici, nonché sulla resilienza funzionale di infrastrutture strategiche, prevedendo che, per gli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto la cui autorizzazione alla costruzione e all'esercizio scada entro il 31 dicembre

2026 e per i quali, alla data del 30 giugno 2026, sia stata presentata un'istanza di rinnovo, proroga o nuova autorizzazione, anche in un sito diverso, venga nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri un Commissario straordinario di Governo. Tale figura deve essere individuata tra soggetti dotati di elevata qualificazione ed esperienza nel coordinamento di amministrazioni pubbliche e nella gestione di procedimenti complessi o situazioni emergenziali, ovvero tra professori universitari o esperti con comprovata e qualificata competenza nel settore energetico e nella progettazione, realizzazione o gestione di infrastrutture strategiche.

Il comma 2 dello stesso articolo 5 stabilisce che, dalla data di efficacia del decreto di nomina, il Commissario straordinario subentri, senza soluzione di continuità, in ogni procedimento amministrativo relativo ai predetti impianti. Tutti i procedimenti confluiscono in un procedimento unico, che deve essere concluso entro duecento giorni dal subentro, mediante il rilascio di un provvedimento autorizzatorio unico che tenga conto di ogni autorizzazione, parere, nulla osta o atto di assenso necessario, incluse le valutazioni ambientali.

Per l'esercizio delle proprie funzioni, il Commissario straordinario è autorizzato ad operare *“anche in deroga alle disposizioni di legge diverse da quelle penali, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei principi fondamentali dell'ordinamento e della normativa dell'Unione europea”*.

La *ratio* della previsione normativa appare, nel complesso, condivisibile, in quanto l'intervento è volto ad assicurare la continuità operativa di infrastrutture strategiche per l'approvvigionamento energetico nazionale, garantendo il tempestivo rilascio dei titoli abilitativi. La disposizione ripropone, in parte, quanto già previsto dal decreto-legge n. 50 del 2022⁴, che aveva disciplinato l'autorizzazione degli impianti, senza tuttavia affrontare il tema del rinnovo, della proroga o del riesame dei titoli abilitativi.

⁴ Decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, *“Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina”*, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91.

Pur trattandosi di una materia che non rientra direttamente nelle competenze dell'Autorità, si ritiene opportuno richiamare alcune considerazioni già formulate in precedenti occasioni.

La prima riguarda l'esigenza di **evitare la proliferazione di regimi commissariali straordinari**, ciascuno caratterizzato da una propria disciplina derogatoria, con il rischio di sovrapposizioni normative e di incertezze applicative che non favoriscono la celerità dell'azione amministrativa. Sono infatti le regole chiare e stabili, più che le deroghe, a garantire efficienza e rapidità dei procedimenti. Diversamente, la previsione di molteplici sotto-discipline derogatorie, con complesse stratificazioni normative, è disfunzionale, compromette la certezza del diritto e nuoce alla trasparenza.

Come è recentemente emerso anche nell'ambito dell'esame di altri disegni e progetti di legge, occorrerebbe evitare, per quanto possibile, il sovrapporsi di diverse regolazioni d'urgenza, perché questo sovente, a dispetto della finalità condivisibile di accelerare le procedure, rischia di creare incertezze, finendo così per rallentare l'*iter* dei provvedimenti che i Commissari devono assumere. Tale esigenza, più volte evidenziata da ANAC con riferimento alla disciplina dei contratti pubblici, può essere utilmente richiamata anche in relazione ai diversi regimi autorizzatori.

Un secondo profilo riguarda l'opportunità di qualificare i poteri derogatori dei Commissari straordinari come **facoltà** e non come obbligo, così da evitare un ricorso automatico e generalizzato alle deroghe, che dovrebbe invece essere limitato ai casi strettamente necessari.

Infine, si ritiene essenziale **controbilanciare l'attribuzione di poteri in deroga con un rafforzamento del presidio di trasparenza**, da realizzarsi attraverso strumenti di piena digitalizzazione dei procedimenti, così da assicurare tracciabilità, verificabilità e controllo diffuso dell'azione amministrativa. La digitalizzazione, per giunta, oltre a costituire una garanzia di trasparenza e legalità, tanto più necessaria in presenza di ampi poteri in deroga, semplifica e accelera le attività delle amministrazioni, a beneficio della qualità degli interventi pubblici.

In questa prospettiva, l'invito è, innanzitutto, a **ricondere le diverse casistiche alla disciplina generale dei Commissari straordinari di Governo prevista dall'articolo 11**

della legge n. 400 del 1988⁵, che già contempla la nomina di tali figure per la realizzazione di specifici obiettivi o per particolari e temporanee esigenze di coordinamento tra amministrazioni statali. Una cornice normativa unitaria, fondata su regole chiare e stabili, consentirebbe di evitare la proliferazione di regimi speciali, ciascuno con proprie deroghe e sotto-discipline, che nel tempo generano frammentazione, sovrapposizioni e incertezze applicative.

In secondo luogo, come anticipato, appare opportuno **qualificare sempre i poteri derogatori del Commissario come facoltà e non come obbligo**. La possibilità di ricorrere alle regole ordinarie, quando i tempi e le circostanze lo consentano, rappresenta un elemento di equilibrio che valorizza la responsabilità amministrativa e preserva la fisiologia dei procedimenti. Un potere derogatorio configurato come facoltativo permette al Commissario di valutare caso per caso se l'utilizzo degli strumenti ordinari sia compatibile con le esigenze di celerità, evitando un ricorso automatico alle deroghe che, se generalizzato, rischierebbe di indebolire la coerenza dell'ordinamento e di ridurre la trasparenza dei processi decisionali.

Infine, occorrerebbe **escludere in ogni caso la possibilità di derogare alle regole di trasparenza**, tanto con riferimento ai procedimenti autorizzatori quanto alle attività connesse alla realizzazione di interventi pubblici. La trasparenza costituisce, infatti, un presidio imprescindibile, tanto più necessario quando si attribuiscono poteri eccezionali e si introducono margini di flessibilità procedurale. In questo senso, nel settore dei contratti pubblici, gli strumenti messi a disposizione dal nuovo Codice, fondati sulla digitalizzazione integrale delle procedure, rappresentano un supporto decisivo: essi consentono di accelerare i processi, di garantirne la piena tracciabilità e di assicurare un controllo diffuso sull'azione amministrativa, con benefici concreti in termini di efficacia, legalità e qualità degli interventi pubblici. La digitalizzazione, lungi dall'essere un mero adempimento tecnologico, costituisce la condizione necessaria per coniugare rapidità e trasparenza, soprattutto in presenza di poteri commissariali che operano, almeno in parte, in deroga alle regole ordinarie.

⁵ Legge 23 agosto 1988, n. 400, "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri".

In tale quadro, si auspica che la conversione in legge del decreto in esame possa costituire l'occasione per attribuire al Governo il mandato a **riordinare la disciplina relativa alle diverse gestioni commissariali straordinarie**, così da agevolarne le attività, assicurare la necessaria uniformità normativa e favorire sinergie e forme di collaborazione istituzionale. A tal fine, si suggerisce di prevedere l'adozione di un apposito decreto da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. A decorrere dall'approvazione del suddetto decreto, ai Commissari si applicherebbe la disciplina recata dall'articolo 11 della legge n. 400 del 1988, nonché dagli articoli da 19 a 36 e 43 del Codice dei contratti pubblici, in materia di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti e di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni.

Alla luce delle considerazioni sopra espresse, si suggeriscono, pertanto, i seguenti interventi emendativi:

All'articolo 5, comma 2, quinto periodo del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, dopo le parole: «*con i poteri e secondo le modalità di cui*» inserire le seguenti: «***all'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400 e*** ».

Nel decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, dopo l'articolo 5, inserire il seguente:

«Articolo 5-bis

(Mandato per il riordino della disciplina relativa alle gestioni commissariali straordinarie di Governo)

- 1. Al fine di agevolare le attività dei Commissari straordinari di Governo e delle relative strutture, assicurando la necessaria uniformità normativa e favorendo sinergie e forme di collaborazione istituzionale, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per le infrastrutture ed i trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge di conversione, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, che si pronunciano entro sessanta giorni, si provvede al riordino delle gestioni commissariali straordinarie costituite per la gestione delle emergenze, per la realizzazione di interventi infrastrutturali, per l'organizzazione di grandi eventi e per il coordinamento tra diverse amministrazioni statali. A decorrere dall'approvazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al primo periodo del presente comma, ai Commissari di cui al medesimo periodo si applica la***



disciplina recata dall'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, nonché, dagli articoli da 19 a 36 e 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in tema di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti e di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni.»

5) Programmi e interventi infrastrutturali complessi a cura della società Giubileo S.p.A. (Art. 7)

L'articolo 7 del decreto-legge oggetto di conversione prevede che la società Giubileo S.p.A., istituita dall'articolo 1, comma 427, della legge n. 234 del 2021⁶, prosegua la propria attività quale soggetto attuatore, centrale di committenza e di committenza ausiliaria, nonché struttura operativa di supporto alle amministrazioni pubbliche e alle società a prevalente partecipazione pubblica, per la realizzazione e gestione di programmi e interventi relativi a opere pubbliche infrastrutturali, alla riqualificazione e valorizzazione di siti anche di interesse storico, artistico e archeologico, nonché per la realizzazione e gestione di opere, infrastrutture e servizi connessi a grandi eventi di rilievo nazionale e internazionale.

Giubileo S.p.A., società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, è stata costituita con la specifica missione di operare come soggetto attuatore e stazione appaltante per gli interventi necessari ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo 2025; ora la disposizione in esame ne estende l'operatività ad una pluralità di interventi ulteriori, di natura infrastrutturale e di valorizzazione del patrimonio culturale, oltre che alle attività connesse ai grandi eventi.

Al riguardo, si rappresenta quanto segue.

È ragionevole che, una volta costituita una società e maturata una significativa esperienza operativa, si intenda valorizzarne le competenze acquisite. Tuttavia, ciò che sembra mancare – e che proprio la legge di conversione del decreto in esame potrebbe contribuire

⁶ Legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”.

a delineare, in un momento in cui il PNRR volge al termine e si avverte l'esigenza di capitalizzare quanto di positivo è stato realizzato – è una **visione più ampia e sistemica**. Le stazioni appaltanti che hanno operato nel contesto del PNRR hanno sviluppato capacità tecniche, organizzative e gestionali che non dovrebbero rimanere confinate in interventi episodici, ma essere ricondotte a un **disegno complessivo che renda stabile e strutturale l'esistenza di centrali di committenza specializzate**.

La conversione del decreto potrebbe rappresentare l'occasione per attribuire al Governo un mandato volto a presentare un quadro organico di utilizzo e sistematizzazione delle diverse stazioni appaltanti qualificate sorte nel periodo del PNRR, così da capitalizzare le competenze maturate, ampliare lo sguardo oltre le esigenze contingenti e garantire, anche per il futuro, capacità di regia e di gestione dei contratti pubblici. Si tratterebbe di un intervento lungimirante, che consentirebbe di non disperdere l'eredità positiva del PNRR e di consolidare un patrimonio di competenze che l'amministrazione pubblica ha faticosamente acquisito.

In tale prospettiva, l'Autorità, quale soggetto istituzionalmente competente in materia di qualificazione delle stazioni appaltanti, esprime la propria piena disponibilità a collaborare. Il piano predisposto dal Governo potrebbe, inoltre, essere trasmesso alle Camere, così da consentire alle Commissioni competenti di esprimere i propri pareri e arricchire il documento attraverso il contributo del dibattito parlamentare, assicurando un confronto istituzionale ampio e qualificato che ne valorizzi l'impianto complessivo e ne rafforzi la legittimazione. L'obiettivo è evitare che quanto di positivo è stato costruito venga disperso e, al contrario, garantire che rappresenti una stabile eredità del PNRR, capace di rafforzare la capacità amministrativa nel lungo periodo.

Alla luce delle considerazioni sopra espresse, si suggerisce, pertanto, il seguente intervento emendativo:

All'articolo 7 del decreto-legge 26 giugno 2026, n. 107, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«1-bis. Al fine di valorizzare le competenze maturate dalle stazioni appaltanti operanti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e di assicurare una visione organica e sistemica delle attività di committenza pubblica,



entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge di conversione, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro per le Infrastrutture ed i Trasporti, sentiti i Ministri interessati, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, che si pronunciano entro sessanta giorni, si provvede alla riorganizzazione delle stazioni appaltanti qualificate costituite o potenziate nel periodo di attuazione del PNRR, che possano operare come centrali di committenza nei diversi settori, con l'obiettivo di consolidarne le capacità tecniche, organizzative e gestionali e di garantirne la collaborazione reciproca e la stabile operatività nel lungo periodo, sulla base dei criteri di efficienza, efficacia e specializzazione. »