

AUDIZIONE NELL'AMBITO 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" (C.2416)

Memoria Autostrade per l'Italia

Roma, 5 giugno 2025

Camera dei deputati

VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI) E
IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Il Dl n. 73/2025 reca *“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”* è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 19 maggio scorso ed è attualmente in discussione presso la Camera dei deputati in sede referente presso le Commissioni VIII Ambiente e IX Trasporti.

Il Gruppo Autostrade per l'Italia gestisce circa 3.000 km di rete in concessione, attraverso 15 regioni e 60 province, con 215 Aree di Servizio, circa 4.400 tra ponti e cavalcavia e quasi 600 gallerie. Autostrade per l'Italia è in Europa tra i principali concessionari di costruzione e gestione di autostrade a pedaggio. Il Gruppo assicura un indispensabile servizio alla mobilità presso le maggiori aree metropolitane, sia direttamente che attraverso quattro società concessionarie controllate: Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A., Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A., Società Autostradale Tirrenica S.p.A. e Tangenziale di Napoli S.p.A.. Del gruppo fanno parte, inoltre, otto Società che operano nei servizi accessori al core business autostradale e rivestono un ruolo fondamentale nel programma di ammodernamento e potenziamento della rete in gestione che ASPI sta portando avanti.

La rete autostradale italiana svolge un ruolo centrale ed insostituibile nel sistema nazionale dei trasporti. Il sistema autostradale italiano, per la sua orografia, presenta una complessità tecnica unica al mondo in termini di “opere d'arte” (ponti, viadotti e gallerie) e in termini di “vetustà”, considerato che l'età media delle infrastrutture ha superato i 50 anni. Gran parte di questa rete peraltro assolve una funzione di collegamento a carattere non solo nazionale ma anche a livello europeo, essendo inserita nell'ambito delle cosiddette reti TEN-T. In questo contesto, nel perseguire gli obiettivi di riforma fissati nel PNRR, attuati attraverso l'adozione della Legge sulla concorrenza 2023, il legislatore ha introdotto alcune modifiche al quadro normativo relativo alle concessioni autostradali.

Si ricorda, infatti, che la disciplina delle concessioni autostradali è stata oggetto di riordino attraverso il Capo I della Legge annuale per il mercato e la concorrenza

2023 (legge 193/2024) che, coerentemente alla Milestone M1C2-11 degli *Operational Arrangements* del PNRR, ha disposto una disciplina prevalentemente destinata alle future concessioni da aggiudicare tramite gara o affidare a società in house (art. da 1 a 13); mentre, per le concessioni in essere il quadro normativo è rimasto sostanzialmente invariato, salvo per quanto riguarda la disciplina relativa alla procedura di aggiornamento dei Piani Economici Finanziari delle società concessionarie, introdotta dall'art. 14.

Il decreto-legge 73/2025, attualmente in esame in sede referente presso le Commissioni VIII e IX della Camera, si pone l'obiettivo di introdurre misure per *“imprimere una forte accelerazione alla realizzazione di infrastrutture chiave, ottimizzare la gestione dei contratti pubblici, assicurare l'efficienza del sistema dei trasporti e valorizzare il demanio, in linea con gli obiettivi del PNRR e gli impegni europei”*. Il testo, approvato dal Consiglio dei Ministri il 19 maggio scorso, prevede al Capo I disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e lavori pubblici e al Capo IV Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e trasporti relative a procedure di infrazione e a vincoli derivanti dall'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Per quanto riguarda il Capo IV, l'articolo 11 introduce nuove modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali, modificando gli articoli 1, 5, 9, 12 e 16 della Legge sulla concorrenza 2023. Tali norme interessano la disciplina dell'aggiudicazione delle concessioni autostradali, prevedendo chiarimenti in materia di indennizzo dovuto dal subentrante, obbligo di adeguamento alle prescrizioni dell'ART sulle proposte di affidamento delle concessioni, accelerazione delle procedure di affidamento prima dell'adozione del Piano

nazionale degli investimenti autostradali, aggiornamento dei PEF per concessioni il cui concedente è un ente diverso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tali modifiche, riguardando tutte disposizioni che trovano applicazione solo alle concessioni autostradali che saranno affidate in conformità alla L. 193/2024, non attengono alle concessioni in essere.

Si ricorda, infine, il lavoro di aggiornamento già in corso da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti attraverso le delibere 74/2025 (in materia di definizione del sistema tariffario a pedaggio per le concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025) e 75/2025 (in materia di aggiornamento del sistema tariffario relativo alle concessioni autostradali e consultazione sull'aggiornamento del sistema di pedaggio per le concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024, nonché per quelle di cui all'articolo 43, commi 1 e 2, del DL 201/11 c.d. Decreto crescita).