

dossier

XIX Legislatura

9 luglio 2025

Misure urgenti per garantire la
continuità nella realizzazione
di infrastrutture strategiche e
nella gestione di contratti
pubblici

D.L. 73/2025 – A.C. 2416-A



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – ✕ [@SR_Studi](https://www.instagram.com/SR_Studi)

Dossier n. 486/1



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Ambiente

Tel. 06 6760-9253 - ✉ st_ambiente@camera.it – ✕ [@CD_ambiente](https://www.instagram.com/@CD_ambiente)

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporticamera.it – ✕ [@CD_trasporti](https://www.instagram.com/@CD_trasporti)

Progetti di legge n. 450/1

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

D25073a

INDICE

SCHEDA DI LETTURA

CAPO I – DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E DI LAVORI PUBBLICI.....	7
▪ Articolo 1 (<i>Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria</i>)	7
▪ Articolo 1-bis (<i>Interventi per l'incremento della capacità di stoccaggio di gas naturale liquido e di rigassificazione sul territorio nazionale</i>)	19
▪ Articolo 1-ter (<i>Misure per il finanziamento di opere indifferibili e urgenti</i>)	24
▪ Articolo 1-quater (<i>Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica</i>)	27
▪ Articolo 1-quinquies (<i>Disposizioni urgenti per il completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della Variante alla S.S. 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100</i>).....	30
▪ Articolo 1-sexies (<i>Misure straordinarie per l'accelerazione degli interventi relativi al Polo Logistico di Alessandria Smistamento e il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara</i>)	33
▪ Articolo 2 (<i>Disposizioni urgenti di modifica del Codice dei contratti pubblici e contratti di protezione civile</i>)	38
▪ Articolo 2-bis (<i>Misure urgenti per l'incremento dell'efficienza del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti prioritari</i>).....	57
▪ Articolo 3 (<i>Disposizioni in materia delle classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica</i>).....	59
▪ Articolo 3-bis (<i>Disposizioni urgenti per il completamento degli interventi infrastrutturali</i>)	60
▪ Articolo 3-ter (<i>Disposizioni urgenti per il completamento degli interventi infrastrutturali relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria</i>).....	62
▪ Articolo 3-quater (<i>Disposizioni urgenti in materia di messa in</i>	

<i>sicurezza e adeguamento del traforo del Gran Sasso)</i>	65
▪ Articolo 3-quinquies (<i>Tavolo tecnico per le opere pubbliche incompiute</i>).....	68
▪ Articolo 3 sexies (<i>Risorse straordinarie per l'adeguamento infrastrutturale delle capitanerie di porto – Guardia costiera</i>).....	70
▪ Articolo 3-septies (<i>Disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale</i>).....	71
CAPO II – DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO, DI	
MOTORIZZAZIONE CIVILE E DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI	72
▪ Articolo 4, commi 1-3 (<i>Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto</i>)	72
▪ Articolo 4, commi 3-bis e 3-ter (<i>Integrazione dell'AINOP per l'individuazione dei corridoi dedicati ai trasporti eccezionali</i>)	81
▪ Articolo 5 (<i>Disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli</i>).....	85
CAPO III – DISPOSIZIONI URGENTI NEL SETTORE PORTUALE E	
MARITTIMO	89
▪ Articolo 6, comma 1 (<i>Aggiornamento dei canoni annui delle concessioni demaniali marittime</i>)	89
▪ Articolo 6, comma 1-bis (<i>Modifiche alla disciplina del Piano regolatore portuale</i>)	90
▪ Articolo 6, commi 2 – 2-bis (<i>Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo</i>).....	92
▪ Articolo 6, commi 2-ter e 2-quater (<i>Modifiche alle disposizioni relative al personale preposto ai compartimenti e ai circondari delle zone marittime</i>).....	94
▪ Articolo 7 (<i>Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque</i>)	95
▪ Articolo 8 (<i>Disposizioni in materia di rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.A</i>).....	97
▪ Articolo 8-bis (<i>Personale di ENAC Servizi S.r.l.</i>).....	99
CAPO IV – DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI	
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI E RELATIVE A PROCEDURE DI	
INFRAZIONE E A VINCOLI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL	
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA	101
▪ Articolo 9 (<i>Disposizioni urgenti in materia di revisione dei</i>	

prezzi)	101
▪ Articolo 10 (<i>Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto intercity e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	107
▪ Articolo 10-bis, comma 1 (<i>Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ferroviarie</i>).....	109
▪ Articolo 10-bis, comma 2 (<i>Varianti ai progetti di infrastrutture strategiche</i>)	111
▪ Articolo 10-ter (<i>Adeguamento di sanzioni per violazioni in materia di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria</i>)	113
▪ Articolo 11 (<i>Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali</i>)	115
▪ Articolo 11-bis (<i>Disposizioni relative alla convenzione unica tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.A.</i>).....	120
▪ Articolo 11-ter (<i>Disposizioni urgenti per l'avvio delle attività della società Autostrade dello Stato S.p.A.</i>)	122
▪ Articolo 12 (<i>Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo</i>)	125
▪ Articolo 13 (<i>Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili</i>).....	129
▪ Articolo 13-bis (<i>Disposizioni urgenti per la valorizzazione dei luoghi della memoria e del Parco nazionale della Pace nella regione Toscana</i>).....	142
▪ Articolo 14 (<i>Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali nonché attività di verifica e monitoraggio svolte dalle Unità di missione per il PNRR</i>).....	143
CAPO V – INTERVENTI URGENTI DI COMPETENZA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER LA REALIZZAZIONE E IL FINANZIAMENTO DI EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNAZIONALE.....	148
▪ Articolo 15, comma 1 (<i>Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento delle Olimpiadi Invernali di Milano Cortina 2026</i>).....	148
▪ Articolo 15, comma 2 (<i>Contributo alla Federazione sportiva nazionale-ACI</i>)	152

- Articolo 15, comma 2-bis (*Incremento risorse per l'ordinamento, l'organizzazione e le funzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri*).....155

CAPO VI – DISPOSIZIONI URGENTI DI SPESA PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI.....157

- Articolo 16 (*Disposizioni urgenti per garantire la continuità e regolarità dei servizi svolti dalla Gestione governativa della Ferrovia Circumetnea*).....157
- Articolo 16-bis (*Disposizioni urgenti in materia di riqualificazione e mitigazione urbanistica connesse al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria*).....159

CAPO VII – DISPOSIZIONI FINALI.....161

- Articolo 17 (*Entrata in vigore*)161

Schede di lettura

CAPO I – DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE E DI LAVORI PUBBLICI

Articolo 1

(Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria)

L'**articolo 1, integrato in sede referente**, reca modifiche e integrazioni alla normativa per il riavvio delle attività volte alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, al fine di:

- disciplinare la rideterminazione, nell'ambito del nuovo piano economico-finanziario (PEF) della concessione, del costo dell'opera (lett. a), n. 1));
- disciplinare l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati stipulati con i soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale (lett. a), n. 2));
- modificare la disciplina relativa alle procedure espropriative relative all'opera. In particolare, le modifiche riguardano: i termini entro i quali la Stretto di Messina S.p.a. (SDM) o il contraente generale sono autorizzati a stipulare, con i proprietari e con gli usufruttuari delle unità immobiliari individuate dal piano particellare di esproprio relativo all'opera, atti di cessione del bene o del diritto reale aventi gli stessi effetti del decreto di esproprio; nonché la determinazione delle indennità aggiuntive da corrispondere all'atto della stipula (lett. a-bis), **introdotta in sede referente**);
- prevedere, quale ulteriore condizione da rispettare affinché i contratti caducati riprendano a produrre effetti, l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri affidatari succitati, delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per la prevenzione/risoluzione del contenzioso, con una decurtazione del 50% dei compensi dei relativi componenti (lett. b));
- prevedere l'iscrizione di diritto della SDM nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate (lett. b-bis), **introdotta in sede referente**).

L'articolo in esame prevede una serie di novelle alla disciplina, recata dal [decreto-legge n. 35/2023](#), relativa al riavvio delle attività finalizzate alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina (v. *infra*).

Rideterminazione del costo dell'opera (lett. a), n. 1))

La modifica recata dal numero 1) della lettera a) è finalizzata a disciplinare la rideterminazione, **nell'ambito del nuovo piano economico-finanziario (PEF) della concessione**, del costo dell'opera.

Il testo previgente dell'art. 2 del D.L. 35/2023 ha autorizzato i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze a stipulare con la società concessionaria (Stretto di Messina S.p.a., d'ora in poi indicata con l'acronimo SDM), e i relativi soci, un accordo di programma per la definizione dei rispettivi impegni di natura amministrativa e finanziaria connessi al riavvio dell'attività della società concessionaria e al completamento delle procedure di progettazione e di realizzazione dell'opera. Per tali finalità, il comma 8 ha autorizzato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla convenzione di concessione. Lo stesso comma prevede che tali atti aggiuntivi (assentiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite la Regione siciliana e la regione Calabria) disciplinano, tra l'altro, il nuovo PEF della concessione (lettera c) del comma 8), nel quale sono individuati, tra l'altro (in base al disposto del numero 5) della lettera c)), 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.

In base alla novella recata dalla disposizione in esame, 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, sono **rideterminati ai sensi del comma 8-bis, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012** (vale a dire 8.549,9 milioni di euro¹).

Viene confermata, nel nuovo testo del numero 5) come riscritto dalla norma in esame, la parte della disposizione che stabilisce che **nel limite del costo complessivo** citato **devono essere ricompresi** (come già previsto dal testo previgente) **i costi di adeguamento progettuale**.

¹ v. [pagina 122 dell'allegato II alla nota di aggiornamento al DEF 2012](#). Nella relazione tecnica al presente decreto-legge viene ricordato che nella relazione tecnica al disegno di legge di conversione del D.L. 35/2023 “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; totale dell'investimento: 8,549 miliardi”. Viene altresì precisato 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”.

La relazione illustrativa sottolinea che la novella in esame “si rende necessaria per fornire una 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” e che, con la medesima novella, “si 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 finanza 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”.

Si ricorda che il primo periodo del comma 8-bis dell'art. 2 del D.L. 35/2023 (che non è modificato dall'articolo in esame), dispone che il costo complessivo dell'opera (precisando che il riferimento è al costo indicato dal 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 – è rideterminato:

- escludendo gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato e gli oneri funzionali all'adeguamento del progetto esecutivo, che sono previsti nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto;

- e comprendendo l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati (i periodi secondo e terzo, anch'essi non modificati dall'articolo in esame, disciplinano l'adeguamento dei prezzi, ma limitatamente ai contratti con il contraente generale, prevedendo che tale adeguamento avvenga in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, della direttiva 2014/24/UE, c.d. direttiva appalti).

In relazione al costo complessivo dell'opera, in risposta all'[interrogazione 5-03233](#), resa nella seduta dell'11 dicembre 2024 della Commissione VIII (Ambiente) della Camera, viene evidenziato che “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. Tale ammontare riguarda il valore complessivo del progetto, così come risulta dal quadro economico e non è riferito, pertanto, esclusivamente al contratto con il contraente generale e con gli altri affidatari. Nel medesimo documento, era indicata la previsione di ulteriori 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie. 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”.

In relazione al contratto con il contraente generale, nella risposta all'[interrogazione 5-04098](#), resa nella seduta del 17 giugno 2025 della Commissione VIII (Ambiente), viene evidenziato che "il valore originario di affidamento al Contraente generale pari a 3,9 miliardi di euro è stato aggiornato a 5,2 miliardi di euro a seguito di sopravvenuti cambiamenti normativi (495 milioni) e per le richieste del territorio per nuovi lavori pari a 841 milioni di euro (+19 per cento). Successivamente con l'applicazione delle clausole contrattuali che regolano l'aggiornamento del corrispettivo sulla base degli indici ISTAT, si è determinato il valore di 6,7 miliardi di euro. Tale valore sarà successivamente aggiornato sulla base di quanto previsto dal decreto-legge n. 35 del 2023, applicando l'aggiornamento ISTAT fino a dicembre 2021 e l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale dal 1° gennaio 2022. Occorre precisare che, conformemente a quanto previsto dall'articolo 2, comma 8-sexies, del decreto-legge n. 35 del 2023, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha proceduto all'affidamento di un servizio di supporto tecnico finalizzato all'asseverazione dell'importo aggiornato del contratto con il Contraente generale".

Aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati (lett. a), n. 2))

Il numero 2) della lettera a) integra il testo del comma 8-bis dell'art. 2 del D.L. 35/2023 – che nel testo previgente disciplina l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati ma limitatamente ai contratti con il contraente generale (v. *supra*) – al fine di disciplinare l'aggiornamento dei prezzi anche per i contratti caducati **con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale**.

A tal fine viene previsto che si procede, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE, all'**adeguamento del corrispettivo** alle prestazioni richieste **in ragione del valore aggiornato del contratto con il contraente generale**, come rideterminato ai sensi dei periodi precedenti (non modificati dall'articolo in esame) del comma 8-bis.

La relazione illustrativa sottolinea che la finalità della norma in esame è quella di “di mantenere invariati, anche in una logica di corrispondenza costi/prestazioni, i rapporti originari in termini percentuali tra i relativi corrispettivi, in quanto detti corrispettivi siano legati agli importi dei lavori”.

Si ricorda che, in base al disposto della citata lettera c) della direttiva 2014/24/UE, i contratti e gli accordi quadro possono 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”.

Riguardo alle citate condizioni, la relazione illustrativa evidenzia che, nel caso in questione, “le modifiche ai predetti contratti: i) derivano da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non avrebbe potuto prevedere, in quanto sono collegate alla caducazione dei contratti operata dal decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, e quindi alla scelta di rimuovere gli ostacoli normativi alla predetta caducazione, operata con il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35; ii) non alterano la natura generale del contratto, ma sono finalizzate ad adeguare le prestazioni previste nel contratto originario all'integrazione progettuale disposta ... dal decreto-legge n. 35 del 2023; iii) determinano aumenti di prezzo non superiore al 50% del valore del contratto iniziale”.

Procedure espropriative (lett. a-bis))

La lettera a-bis), **introdotta in sede referente**, reca una serie di modifiche e integrazioni alla disciplina, recata dall'art. 3-bis del D.L. 35/2023, relativa alle procedure espropriative relative all'opera in questione. In particolare, le modifiche e integrazioni citate intervengono sui commi da 3-bis a 3-quinquies (aggiunti, nel testo del citato articolo 3-bis, dal D.L. 29 giugno 2024, n. 89), ove si autorizzano la SDM o il contraente generale a stipulare, con i proprietari e con gli usufruttuari delle unità immobiliari individuate dal piano particellare di esproprio relativo all'opera², atti di cessione del bene o del diritto reale aventi gli stessi effetti del decreto di esproprio.

Un primo gruppo di modifiche è recato dal **numero 1.1)** della lettera in esame, che modifica il primo periodo del comma 3-bis dell'art. 3-bis del D.L. 35/2023 al fine di:

- precisare che l'autorizzazione a stipulare (prevista in tale periodo) è concessa ai citati soggetti per la loro **qualità di autorità espropriante**;
- modificare il **termine per la stipula degli atti di cessione** succitati. In base a tale modifica, la stipula deve intervenire non entro trenta giorni dalla dichiarazione di pubblica utilità (DPU) dell'opera, come stabilisce il testo vigente, ma una volta **divenuta efficace la dichiarazione** medesima.

Il **numero 1.2)** della lettera in esame integra il testo del comma 3-bis mediante l'aggiunta di un periodo volto a disporre che, **ai fini della stipula** di cui trattasi, la SDM o per essa il contraente generale danno **comunicazione ai soggetti interessati dalle procedure espropriative** che

² Tale piano è disponibile nella [sezione “Acquisizione Immobili - Fascicolo virtuale” del sito web della SDM](#).

entro 60 giorni dalla medesima comunicazione **possono accedere all'atto di cessione volontaria** del bene o del diritto reale di cui al primo periodo.

Il **numero 1.3)** reca una modifica di **coordinamento formale**.

Il **numero 1.4)** integra il testo del terzo periodo del comma 3-*bis* – ove si dispone che la SDM non subentra nei rapporti passivi gravanti sui proprietari a favore di istituti finanziari né acquisisce alcun gravame sull'unità immobiliare ceduta – precisando che resta **fermo quanto previsto** dall'art. 26, comma 2, del testo unico in materia di espropriazione per pubblica utilità (D.P.R. 327/2001).

L'**art. 26, comma 2, del D.P.R. 327/2001**, dispone che l'autorità espropriante può ordinare il pagamento diretto dell'indennità al proprietario, qualora questi abbia assunto ogni responsabilità in ordine ad eventuali diritti dei terzi, e può disporre che sia prestata una idonea garanzia entro un termine all'uopo stabilito.

Il **numero 1.5)** apporta al quarto periodo del comma 3-*bis* una modifica consequenziale a quella recata dai numeri 1.1) e 1.2).

Il testo vigente del quarto periodo del comma 3-*bis* dispone che, decorso il termine di trenta giorni dalla DPU, l'autorità espropriante provvede alle conseguenti espropriazioni. Poiché però tale termine è stato modificato dal numero 1.1) e dato che il numero 1.2) ha introdotto un termine di 60 giorni (decorrente dalla comunicazione inviata dalla SDM o per essa dal contraente generale) entro cui i soggetti interessati possono accedere all'atto di cessione volontaria, allora la disposizione in esame modifica il quarto periodo al fine di precisare che **il termine decorso il quale l'autorità espropriante provvede alle conseguenti espropriazioni è quello di 60 giorni** introdotto dal numero 1.2).

Il **numero 2)** della lettera in esame modifica il comma 3-*ter* dell'art. 3-*bis* del D.L. 35/2023 – che disciplina l'importo da corrispondere ai pieni proprietari che hanno stipulato l'atto di cessione – al fine di **precisare** che l'atto di cessione a cui si riferisce è un atto di **cessione volontaria**.

La norma in esame modifica inoltre la parte del comma 3-*ter* relativa alla determinazione dell'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa prevista sia in favore del pieno proprietario che sia residente nell'immobile, sia in favore del locatario.

Il secondo periodo del comma 3-*ter* dispone che, per il caso di cessione di immobile adibito ad abitazione principale del proprietario è riconosciuta (oltre all'indennità dovuta come corrispettivo dell'atto di cessione) un'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa, fino a un importo massimo di 40.000 euro, da quantificare sulla base delle circostanze del caso concreto, al fine di tenere conto delle spese per l'acquisto degli arredi e di ogni altra spesa accessoria per la ricollocazione abitativa. Tale indennità aggiuntiva, ai sensi del successivo terzo periodo, spetta anche ai locatari che comprovino il relativo titolo con un contratto di locazione regolarmente registrato da almeno dodici mesi. Il quarto periodo,

oggetto di modifica da parte della norma in esame, stabilisce che qualora il proprietario o il locatario non provi la residenza nell'immobile da almeno dodici mesi, l'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa è ridotta a 10.000 euro.

La norma in esame interviene proprio su tale ultimo aspetto, stabilendo che **l'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa è ridotta non a 10.000 euro (come prevede il testo vigente) ma a un valore massimo di 10.000 euro da quantificarsi in base ai criteri** previsti dai periodi precedenti (vale a dire “sulla base delle circostanze del caso concreto, al fine di tenere conto delle spese per l'acquisto degli arredi e di ogni altra spesa accessoria per la ricollocazione abitativa”).

Il **numero 3)** modifica il comma 3-*quinqüies* nella parte in cui prevede e disciplina, **per gli immobili** indicati dal piano particellare di esproprio **che ospitano la sede operativa di imprese**, un'**indennità aggiuntiva** finalizzata a ristorare la perdita delle attrezzature, dei macchinari e dei materiali aziendali o la spesa per il loro recupero e trasferimento.

In particolare la modifica interviene sull'ultimo periodo del comma 3-*quinqüies* – ove si dispone che l'autorità espropriante provvede al pagamento dell'indennità aggiuntiva in questione entro trenta giorni dal deposito di una perizia giurata che attesti l'entità e la congruità della spesa, anche tenuto conto dei valori residui di ammortamento – al fine di precisare che **la perizia giurata deve essere sottoscritta congiuntamente dai tecnici delle due parti contraenti** (cioè sia da quello incaricato dal proprietario o usufruttuario e sia dal tecnico nominato dall'autorità espropriante).

Ulteriore condizione da rispettare affinché i contratti caducati riprendano a produrre effetti (lett. b))

La lettera b) integra il disposto del comma 3 dell'art. 4 del D.L. 35/2023, che nel testo previgente 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 ad alcune condizioni.

L'integrazione in esame è volta ad aggiungere, alle citate condizioni, **l'accettazione espressa e incondizionata**, da parte del contraente generale e degli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, **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 con una **decurtazione del 50% dei compensi**,

determinati ai sensi dell'art. 1, comma 4, dell'Allegato V.2 al D.Lgs. 36/2023.

La relazione illustrativa sottolinea che la disposizione in esame “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 (relative ai CCT, *n.d.r.*) previste dagli articoli da 215 a 219 si applicano ai CCT che devono costituirsi successivamente alla data di entrata in vigore del Codice medesimo e a quelli già costituiti ed operanti alla predetta data”. In particolare la relazione sembra far riferimento al disposto dell'art. 225-*bis* del Codice dei contratti pubblici (inserito dall'art. 70, comma 1, del D.Lgs. 31 dicembre 2024, n. 209), in base al quale “le disposizioni di cui agli articoli da 215 a 219 e all'allegato V.2 (che completa la disciplina dei CCT recata da tali articoli, *n.d.r.*), la cui entrata in vigore coincide con la data di entrata in vigore della presente disposizione (vale a dire il 31 dicembre 2024, ai sensi di quanto disposto dall'art. 97, comma 1, del medesimo D.Lgs. 209/2024, *n.d.r.*) si applicano, in assenza di una espressa volontà contraria delle parti, anche ai collegi già costituiti ed operanti alla medesima data, ad eccezione di quelli relativi ai contratti di servizi e forniture già costituiti alla data di entrata in vigore della presente disposizione”.

Si fa inoltre notare che la relazione illustrativa motiva la decurtazione del 50% dei compensi del CCT “in una logica di ulteriore contenimento dei costi e tenuto conto del particolare valore complessivo dell'opera”.

Riguardo all'allegato V.2 al Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), si ricorda che lo stesso, nel disciplinare le modalità di costituzione e i **compensi del collegio consultivo tecnico (CCT)**, dispone, al comma 4 dell'art. 1, che – fermo restando il diritto dei componenti del collegio consultivo tecnico (CCT) a ricevere un compenso a carico delle parti proporzionato al valore dell'opera, al numero, alla qualità e alla tempestività delle determinazioni assunte – la parte fissa del compenso del Collegio non può superare gli importi definiti dall'art. 6, comma 7-*bis*, del D.L. 76/2020³ e, in ogni caso, i seguenti importi:

³ Nel disciplinare i compensi dei componenti del CCT, l'art. 6 del D.L. 76/2020 dispone, al comma 7-*bis*, che in ogni caso tali compensi non possono complessivamente superare, con riferimento all'intero collegio:

- a) in caso di CCT composto da 3 componenti: lo 0,5% del valore dell'appalto, per gli appalti di valore non superiore a 50 milioni di euro; lo 0,25% per la parte del valore dell'appalto eccedente 50 milioni di euro e fino a 100 milioni di euro; lo 0,15% per la parte del valore dell'appalto eccedente 100 milioni di euro e fino a 200 milioni di euro; lo 0,10% per la parte del valore dell'appalto eccedente 200 milioni di euro e fino a 500 milioni di euro; lo 0,07% per la parte del valore dell'appalto eccedente 500 milioni di euro;
- b) in caso di CCT composto da 5 componenti: lo 0,8% del valore dell'appalto, per gli appalti di valore non superiore a 50 milioni di euro; lo 0,4% per la parte del valore dell'appalto eccedente 50 milioni di euro e fino a 100 milioni di euro; lo 0,25% per la parte del valore dell'appalto eccedente 100 milioni di euro e fino a 200 milioni di euro; lo 0,15% per la parte del valore dell'appalto eccedente 200 milioni di euro e fino a 500 milioni di euro; lo 0,10% per la parte del valore dell'appalto eccedente 500 milioni di euro.

- a) in caso di CCT composto da 3 componenti, l'importo pari allo 0,02% per la parte del valore dell'appalto eccedente 1.000 milioni di euro;
- b) in caso di CCT composto da 5 componenti, l'importo pari allo 0,03% per la parte del valore dell'appalto eccedente 1.000 milioni di euro.

Iscrizione di diritto della SDM nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate (lett. b-bis))

La lettera b-bis), **introdotta in sede referente**, inserisce nel testo dell'art. 4 del D.L. 35/2023 un nuovo comma 9-sexies, in base al quale – ai fini dello svolgimento dei compiti e delle attività di cui al presente decreto, nonché di quelli di cui all'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, cioè in estrema sintesi i vari compiti finalizzati alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia e il continente – la SDM è iscritta di diritto nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate previsto dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023).

L'art. 63, comma 1, del D.Lgs. 36/2023, ha istituito presso l'ANAC “un elenco delle stazioni appaltanti qualificate di cui fanno parte, in una specifica sezione, anche le centrali di committenza, ivi compresi i soggetti aggregatori. Ciascuna stazione appaltante o centrale di committenza che soddisfi i requisiti di cui all'allegato II.4 consegue la qualificazione ed è iscritta nell'elenco”.

Il comma 4 del medesimo articolo ha previsto l'iscrizione di diritto, nell'elenco in questione, di una serie di soggetti (tra i quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ed ha altresì previsto che eventuali ulteriori iscrizioni di diritto possono essere disposte con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentita l'ANAC, previa intesa in sede della Conferenza unificata.

Nella relazione predisposta in sede referente, relativamente all'emendamento da cui è scaturita la norma in esame, viene evidenziato che tale disposizione consente alla SDM “di operare quale stazione appaltante nella fase di progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici funzionali all'espletamento dei compiti assegnati alla società per legge dall'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158” e trova la sua giustificazione “in considerazione dell'obiettivo strategico di pervenire ad una celere realizzazione dell'intervento, qualificato dall'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale”. La medesima relazione sottolinea che la SDM “pur non possedendo i requisiti correlati ad una pregressa esperienza nelle gare, risulta comunque in possesso degli altri requisiti previsti dagli articoli 4 e seguenti dell'allegato II.4 del Codice dei contratti pubblici così come anche esplicitati nelle tabelle A, B, C, C-bis e C-ter, del medesimo allegato (presenza di strutture organizzative stabili di dipendenti aventi specifiche competenze in materia di gare e contratti pubblici, presenza nella struttura organizzativa di dipendenti aventi specifiche competenze in materia di contratti pubblici e di sistemi digitali, adeguato sistema di formazione e aggiornamento del personale, assolvimento degli obblighi di comunicazione dei

dati sui contratti pubblici che alimentano le banche dati detenute o gestite dall'ANAC)".

• ***La normativa per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina***

Con l'emanazione del **D.L. 35/2023** – come evidenziato nella [relazione illustrativa al ddl di conversione](#) di tale decreto – sono state introdotte disposizioni volte a **riavviare l'iter realizzativo dell'opera** attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la società Stretto di Messina S.p.A. (d'ora in poi indicata con l'acronimo SDM), la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente.

Per approfondire i contenuti del D.L. 35/2023 e della normativa precedentemente emanata, nonché la cronistoria del progetto si rinvia al [dossier relativo al D.L. 35/2023](#).

Nel [sito internet della SDM](#) viene evidenziato che tale società “ha ripreso le proprie attività a seguito delle disposizioni di legge emanate nel 2023 con il D.L. 35/2023, che ha aggiornato e integrato la legge costitutiva n. 1158/1971. Le nuove norme hanno previsto adeguamenti sulla compagine azionaria, sulla *governance*, sulla ripresa di efficacia della concessione affidata alla Società nonché sul riavvio delle attività progettuali. Il **rapporto concessorio** è regolato da: [Convenzione di concessione 30.12.2003 con allegati](#); [I Atto Aggiuntivo 25.02.2004 con allegati](#) e [II Atto Aggiuntivo 30.11.2009 con allegati](#). È attualmente in corso l'attività di aggiornamento (del rapporto concessorio, *n.d.r.*) prevista dall'articolo 2 comma 8 del D.L. 35/2023 (tale comma, lo si ricorda, prevede la stipula tra MIT e SDM di uno o più atti aggiuntivi alla convenzione, *n.d.r.*)”.

Nella risposta all'[interrogazione 5-03233](#), resa nella seduta dell'11 dicembre 2024 della Commissione VIII (Ambiente) della Camera, viene inoltre evidenziato che “la società Stretto di Messina ha riattivato i **rapporti con il contraente generale** Eurolink, così come previsto dal citato decreto-legge 35, tramite la stipula di un atto prodromico alla ripresa delle attività, reso a titolo gratuito. Il contratto originario riprenderà i suoi effetti solo con la stipula di un atto integrativo, con la rinuncia del contenzioso e con l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS”.

Successivamente alla conversione in legge del D.L. 35/2023, sono state introdotte disposizioni volte a garantire l'operatività della SDM (art. 14 del D.L. 104/2023), ad apportare correzioni al medesimo decreto (art. 2 del D.L. 89/2024), nonché a individuare le **risorse finanziarie destinate all'opera** in questione (commi 272-275 della legge di bilancio 2024).

In particolare si fa notare che i commi 272-275 della legge di bilancio 2024 (L. 213/2023), come modificati e integrati dal comma 528 della legge di bilancio 2025 (L. 207/2024), individuano le risorse necessarie, e prevedono le conseguenti autorizzazioni di spesa, al fine di consentire l'approvazione da parte del CIPESS, del progetto definitivo del Ponte. Le risorse complessivamente destinate al Ponte

dai commi citati 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).

Nella relazione tecnica al testo iniziale del disegno di legge di bilancio 2024 ([A.S. 926](#)) viene evidenziato che lo stanziamento complessivo di 11,63 miliardi di euro previsto dai commi 272-273 (incrementato di 1,532 miliardi dal succitato comma 528 e quindi complessivamente pari, ora, a 13,162 miliardi) assicura “unitamente ai 370 milioni di euro costituiti dall’apporto al capitale della Società Stretto di Messina da parte del MEF ai sensi dell’articolo 2, comma 3, del decreto-legge n. 35/2023, convertito con modificazioni dalla legge n. 58/2023, l’integrale copertura finanziaria del costo del collegamento ferroviario e stradale (escluse le opere a terra, di competenza di RFI), quantificato in 12.000 milioni di euro sulla base dei criteri previsti dall’articolo 2, comma 8-bis e seguenti, del medesimo decreto-legge. Al riguardo si precisa, in particolare, che ai sensi del comma 8-bis il costo complessivo dell’opera è stato rideterminato escludendo: gli oneri finanziari funzionali alla remunerazione dei capitali apportati dall’investitore privato, non coerenti con l’impianto finanziario delineato dal richiamato D.L. n. 35/2023; nonché gli oneri funzionali all’adeguamento del progetto esecutivo alle prescrizioni di cui all’articolo 3, comma 2, del medesimo D.L., che sono previsti nell’aggiornamento complessivo del costo del progetto”.

Nella risposta all’[interrogazione 5-03233](#), resa nella seduta della Commissione VIII (Ambiente) della Camera dell’11 dicembre 2024, viene ricordato, tra l’altro, che “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. Tale ammontare riguarda il valore complessivo del progetto, così come risulta dal quadro economico e non è riferito, pertanto, esclusivamente al contratto con il contraente generale e con gli altri affidatari. Nel medesimo documento, era indicata la previsione di ulteriori 1,1 miliardi di euro per le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie”.

Si fa notare che aggiungendo all’importo di 13,162 miliardi (risultante dal rifinanziamento operato dal comma in esame) i 370 milioni di euro costituiti dall’apporto al capitale della SDM da parte del MEF, si ottiene un totale complessivo di risorse pari a 13,532 miliardi di euro.

Si evidenzia inoltre che la [relazione tecnica al ddl di bilancio 2025 presentata al Senato](#), nell’illustrare l’incremento di risorse previsto dal medesimo ddl, sottolinea che “il maggior fabbisogno rispetto alla previsione iniziale, pari a 1.532 milioni di euro, 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”.

Si fa altresì notare che il nuovo comma 273-ter della legge di bilancio 2024 (introdotto dalla lettera c) del comma 528 succitato) destina 500 milioni di euro per la realizzazione delle opere connesse alla realizzazione del Ponte.

Ulteriori informazioni sull’opera in questione sono disponibili nella [scheda n. 65](#) della banca dati SILOS. In tale scheda viene ricordato, tra l’altro, che la Società Stretto di Messina e CINEA (*Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency* della Commissione Europea) hanno firmato il *Grant Agreement* “per il cofinanziamento

europeo dei costi di progettazione esecutiva del ponte sullo Stretto di Messina. Si tratta di un contributo a fondo perduto di circa 25 milioni di euro che copre il 50% dei costi di progettazione esecutiva dell'opera, per la parte imputabile all'infrastruttura ferroviaria” ([Comunicato web della SDM del 21 ottobre 2024](#)).

Nell'[allegato infrastrutturale al DFP 2025](#) viene evidenziato che “la **conclusione dell'iter approvativo del progetto definitivo**, integrato dalla Relazione del progettista, è prevista entro il primo semestre 2025. A seguito dell'approvazione da parte del CIPESS, sarà possibile avviare il progetto esecutivo e i lavori, già affidati al Consorzio Eurolink”.

In relazione agli **aspetti ambientali**, nella risposta all'[interrogazione 5-04058](#), resa nella seduta di mercoledì 11 giugno 2025 della Commissione VIII (Ambiente), viene evidenziato che la procedura di valutazione di impatto ambientale (**VIA**), avviata con la presentazione dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale del 27 febbraio 2024, si è conclusa “con l'espressione del [parere positivo n. 19 della Commissione Tecnica VIA-VAS](#), nel mese di novembre 2024. Inoltre, in relazione alla **Vinca** (valutazione di incidenza, *n.d.r.*), è stata attivata la procedura *ex* articolo 6.4 della Direttiva 92/43/CEE, che comporta, tra l'altro, la previsione di specifiche misure di compensazione”.

Si ricorda che il citato paragrafo 4 dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE (c.d. direttiva habitat) dispone che “qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate. Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere addotte soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”.

In relazione a tale procedura, con la [delibera 9 aprile 2025](#), il Consiglio dei ministri: ha approvato la relazione **IROPI** (*Imperative Reasons of Overriding Public Interest*), del 4 aprile 2025; ha preso atto dell'assenza di idonee alternative progettuali, così come meglio esplicitate nella relazione IROPI; ha dichiarato la sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico legati alla “salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente”, con adozione di ogni misura compensativa necessaria, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva habitat.

Articolo 1-bis
(Interventi per l'incremento della capacità di stoccaggio di gas naturale liquido e di rigassificazione sul territorio nazionale)

L'**articolo 1-bis**, aggiunto in sede referente, dispone risorse per incrementare la **capacità di liquefazione e rigassificazione del gas naturale**, con un **finanziamento totale di 35 milioni** di euro ripartiti tra il 2027 e il 2029. Le risorse sono destinate a progetti strategici già valutati, che rispettino determinati requisiti, tra cui l'avvio dei lavori entro sei mesi dall'assegnazione del contributo. I fondi vengono coperti attraverso riduzioni di stanziamenti preesistenti in bilancio.

L'**articolo 1-bis**, inserito nel corso dell'esame in sede referente, introduce misure per potenziare la capacità di liquefazione e rigassificazione del gas naturale sul territorio nazionale, con un *focus* particolare sul settore marittimo.

A tal fine, ai sensi del **comma 1**, viene autorizzata una spesa complessiva di 35 milioni di euro, ripartiti in **15 milioni** per il **2027**, **15 milioni** per il **2028** e **5 milioni** per il **2029**.

Il **comma 2** specifica che le risorse sono destinate prioritariamente a **progetti strategici e di pubblica utilità** già valutati ai sensi del [decreto interministeriale n. 388/2021](#), purché rispettino specifici **requisiti**:

- possesso dei permessi necessari alla costruzione e all'esercizio;
- assenza di precedenti finanziamenti a valere sul [Piano nazionale per gli investimenti complementari](#) (PNC);
- avvio dei lavori entro sei mesi dall'assegnazione del contributo da parte del MIT, pena revoca del finanziamento;
- contributo alla riduzione di divari infrastrutturali, di servizio o occupazionali.

Il D.M. n. 388/2021 individua la tipologia ed i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento, destinati:

- alla realizzazione di impianti di **liquefazione di gas naturale** sul territorio nazionale necessari alla decarbonizzazione dei trasporti e in particolare nel settore marittimo;
- alla realizzazione di punti di **rifornimento di gas naturale liquefatto** (GNL) e Bio-GNL nei porti con le relative capacità di stoccaggio;
- all'**acquisto di navi** necessarie a sostenere le attività di bunkeraggio (**rifornimento**) a partire dai terminali di rigassificazione nazionali.

Il D.M. determina, inoltre, l'entità, le modalità e le condizioni di erogazione del contributo riconoscibile per ciascuna delle tipologie di intervento.

Quanto al requisito dell'assenza di concomitanti finanziamenti a carico delle risorse del [PNC](#), si ricorda che ai sensi dell'[articolo 1, comma 2-ter, lett. c\)](#) del D.L. n. 59/2021, **le risorse del PNC** da iscrivere nello stato di previsione del MIT e riferite al programma/intervento relativo al **rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi** sono quantificate in:

- 45 milioni di euro per il 2021;
- 54,2 milioni di euro per il 2022;
- 128,8 milioni di euro per il 2023;
- 222 milioni di euro per il 2024;
- 200 milioni di euro per il 2025;
- 150 milioni di euro per il 2026.

Di queste risorse, una parte è **riservata al finanziamento** – in misura **non superiore al 50% del relativo costo** – appunto di **impianti di liquefazione del gas naturale** (GNL) e infrastrutture portuali, con l'obiettivo di decarbonizzare i trasporti, in particolare quello marittimo. Le risorse dedicate a questo scopo, a seguito della rideterminazione dell'autorizzazione di spesa disposta dall'[articolo 1, comma 8, lett. a\), n. 6](#), del D.L. n. 19/2024, sono:

- 7 milioni di euro per il 2021 e il 2022;
- 42,3 milioni di euro per il 2023;
- 64,4 milioni di euro per il 2024;
- 58 milioni di euro per il 2025;
- 41,3 milioni di euro per il 2026.

Ai sensi del **comma 3**, i soggetti interessati devono presentare **domanda di finanziamento entro 30 giorni** dall'entrata in vigore della disposizione, allegando progetti dettagliati con cronoprogrammi, nonché il permesso alla costruzione/esercizio.

Il MIT valuta le richieste e assegna i contributi entro 30 giorni secondo le modalità previste dall'articolo 8 del D.M. n. 388/2021, il quale tra l'altro prevede che l'erogazione dei fondi avviene in due fasi: un anticipo massimo del 30% dell'importo riconosciuto, rilasciato dopo la presentazione di una dichiarazione firmata dal legale rappresentante del beneficiario che attesti la sottoscrizione del contratto di costruzione, con i relativi dettagli (come i codici CUP e CIG e l'identità del costruttore). Le rimanenti risorse vengono erogate progressivamente, in base all'avanzamento dei lavori, secondo quanto stabilito nel provvedimento di concessione.

Nei casi di **revoca del finanziamento** per mancato avvio dell'intervento entro i sei mesi dall'assegnazione o per mancato rispetto del cronoprogramma, le risorse revocate dal MIT vengono restituite al bilancio dello Stato.

Ai sensi del **comma 4**, il **monitoraggio** degli interventi avviene ai sensi del [decreto legislativo n. 229/2011](#).

In proposito si ricorda che la legge di contabilità e di finanza pubblica (legge n. 196/2009) ha semplificato e razionalizzato il complesso delle procedure che presiedono alle decisioni di finanza pubblica, tenendo conto dei vincoli derivanti dall'ordinamento europeo e del nuovo assetto dei rapporti economici e finanziari tra lo Stato e le autonomie territoriali. In attuazione della legge n. 196/2009 sono stati emanati i decreti legislativi n. 228 e n. 229 del 2011, concernenti, rispettivamente, la valutazione degli investimenti relativi alle opere pubbliche e le procedure di **monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (MOP)**. A tal fine è stata prevista l'istituzione della banca dati delle amministrazioni pubbliche (**BDAP**) che razionalizza e integra le informazioni già esistenti attraverso tre azioni principali:

- l'incrocio tra il monitoraggio delle opere e quello dei contratti attraverso l'obbligatorietà dell'associazione tra il codice identificativo dell'opera (CUP) e quello identificativo della gara (CIG);
- il principio dell'unicità dell'invio in base al quale le informazioni già presenti, anche parzialmente, in altre banche dati non devono essere richieste nuovamente;
- la definizione di un set informativo minimo, basato sul CUP, e condiviso tra tutti gli enti coinvolti mutuato dal tracciato per il monitoraggio dei fondi comunitari che confluisce nella banca dati unitaria (BDU) della Ragioneria generale dello Stato.

Ai sensi del **comma 5**, a **copertura degli oneri**,

- 10 milioni di euro annui per il 2027 e il 2028 vengono prelevati dal **Fondo per la strategia di mobilità sostenibile per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni**, istituito dall'articolo 1, comma 392, legge n. 234/2021 (bilancio 2022);
- i restanti 5 milioni annui dal 2027 al 2029 vengono da riduzioni delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del MEF per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIT: a legislazione vigente, sul predetto fondo speciale di conto capitale risultano disponibili circa 5 milioni di euro per il 2025, 38 milioni per il 2026 e 48 milioni per il 2027.

Si ricorda che il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile è **finalizzato a prevedere interventi necessari per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni** per l'attuazione della strategia europea *Fit for 55*. Tra gli obiettivi di tale strategia figura la riduzione delle emissioni di gas a

effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla "*carbon neutrality*" per il 2050.

Il Fondo, ai sensi della legge di bilancio 2022, aveva una **dotazione complessiva di 2.000 milioni di euro**, di cui di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, 200 milioni di euro per l'anno 2029, 300 milioni di euro per l'anno 2030 e 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034.

L'autorizzazione di spesa del Fondo è stata successivamente rideterminata con i seguenti interventi normativi:

- + 37 milioni di euro per l'anno 2023 in base all'art. 17, comma 3-sexies, D.L. 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 ottobre 2023, n. 136, per interventi volti all'utilizzo di modalità di trasporto alternative al trasporto stradale e all'ottimizzazione della catena logistica;

- 19 milioni di euro per l'anno 2026 a copertura dell'art. 1, comma 286, L. 30 dicembre 2023, n. 213 (rigenerazione dell'ambito Bovisa-Goccia e del nuovo campus del Politecnico di Milano «campus Nord» a Bovisa, nel comune di Milano);

- 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028 in base all'art. 1, comma 8, lett. u), D.L. 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla L. 29 aprile 2024, n. 56, a parziale copertura degli investimenti non più finanziati, in tutto o in parte, a valere sulle risorse del PNRR, a seguito della decisione del Consiglio ECOFIN dell'8 dicembre 2023.

Da ultimo, la legge di bilancio 2025 (articolo 1, comma 538, legge n. 207/2025) ha **ridotto la dotazione del 2029 da 200 milioni a 85,2 milioni di euro**.

Si ricorda altresì che il comma 392 della legge di bilancio 2022 ha previsto l'emanazione di un [decreto](#) del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per definire i **criteri di riparto del Fondo** e l'entità delle risorse **destinate** alle diverse finalità.

Per maggiori approfondimenti sul punto si rinvia al tema sulla [mobilità sostenibile](#) curato dal Servizio Studi della Camera.

*Attività dell'Unione europea**(a cura del Servizio per i Rapporti con l'Unione europea)*

Il 5 marzo 2025 è stata presentata una [proposta](#) di modifica del [regolamento](#) sulla **sicurezza dell'approvvigionamento del gas** (v. [dossier RUE](#)) per **prorogare** fino al **31 dicembre 2027** le disposizioni che prevedono che ciascuno Stato membro debba garantire che gli **impianti di stoccaggio sotterraneo del gas** siano riempiti almeno al **90%** della loro capacità entro il 1° novembre di ciascun anno. La proposta è stata adottata in [prima lettura](#) dal Parlamento europeo l'**8 luglio 2025**, dopo l'**accordo provvisorio raggiunto** il 24 giugno 2025 con il Consiglio. Il testo dovrà ora essere formalmente adottato dal Consiglio prima della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE e della sua entrata in vigore.

La proposta è stata esaminata dalla **Commissione "Politiche dell'UE"** della **Camera** ai fini della verifica della sua conformità al principio di sussidiarietà. In esito a tale verifica, il 16 aprile 2025 la XIV Commissione ha adottato un [documento](#) con cui ha ritenuto la **proposta complessivamente conforme al principio di sussidiarietà**, nonché **coerente con la base giuridica** individuata dalla Commissione europea. Il documento approvato evidenzia tuttavia come la proposta **non** sia **pienamente conforme al principio di proporzionalità** in quanto gli obiettivi di riempimento intermedi imposti agli Stati membri appaiono troppo rigidi, impedendo in particolare la conciliazione di tali obblighi con le flessibilità necessarie a reagire rapidamente alle condizioni di mercato e ad evitare speculazioni stagionali.

Il testo finale approvato dal Parlamento a seguito dei negoziati contiene rispetto alla proposta iniziale della Commissione **ulteriori elementi di flessibilità** in quanto consente agli Stati membri di raggiungere l'obiettivo del 90% di riempimento in qualsiasi momento tra il 1° ottobre e il 1° dicembre.

Inoltre, in caso di difficili condizioni di mercato agli Stati membri viene riconosciuta la possibilità di **derogare** il raggiungimento di tale obiettivo fino a 10 punti percentuali. La Commissione potrà proporre di aumentare tale deroga di ulteriori cinque punti percentuali, per una stagione di riempimento, qualora le condizioni di mercato sfavorevoli dovessero persistere.

Articolo 1-ter
(Misure per il finanziamento di opere indifferibili e urgenti)

L'**articolo 1-ter, introdotto in sede referente**, prevede lo sviluppo o il completamento in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025 tra MIT e ANAS, della progettazione dei seguenti interventi: S.S. n. 700 Caserta; raddoppio della Galleria della Guinza; variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana; interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della S.S. n. 78 Amandola-Mozzano; e S.S. n. 7ter, tratto Manduria-Grottaglie. Si autorizza inoltre una spesa nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026, per il completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda.

L'**articolo 1-ter, introdotto in sede referente**, autorizza, al **comma 1**, ANAS S.p.A. a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la **progettazione** dei seguenti interventi:

- a) **S.S. n. 700 Caserta;**
- b) **raddoppio della Galleria della Guinza;**
- c) **variante di Pieve di Teco-Ormea** con traforo di Valico Armo-Cantarana;
- d) interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della **S.S. n. 78 Amandola-Mozzano;**
- e) **S.S. n. 7ter, tratto Manduria-Grottaglie.**

La norma specifica che l'intervento è previsto al fine di addivenire alla celere realizzazione di interventi infrastrutturali indifferibili.

Il **comma 2** stabilisce che all'attuazione delle presenti disposizioni si provvede, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, a valere sulle risorse già destinate allo sviluppo di studi e progettazioni nell'ambito del contratto di programma 2021-2025.

Il **comma 3** modifica l'articolo 58, comma 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, al fine di prevedere che una ulteriore quota delle risorse previste nell'ambito del **Fondo di garanzia** (vedi *infra*) per gli interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture idriche, sia versata all'entrata del bilancio dello Stato e resta acquisita all'erario, nella misura di **20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026**. A tal fine, è corrispondentemente autorizzata la spesa per il

completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda ([CUP J33F17000010002](#)), a servizio del sistema idrico integrato, in modo da garantire un'adeguata tutela della risorsa idrica e dell'ambiente della sponda orientale del Lago di Garda.

In merito ai finanziamenti per tali lavori, si rinvia alla [determinazione n. 74/2024](#) dell'ATO VERONESE.

L'articolo 58, comma 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 221 prevede, tra le disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali, l'istituzione presso la Cassa conguglio per il settore elettrico, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di un **Fondo di garanzia per gli interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture idriche**, ivi comprese le reti di fognatura e depurazione, in tutto il territorio nazionale, e a garantire un'adeguata tutela della risorsa idrica e dell'ambiente secondo le prescrizioni dell'Unione europea e contenendo gli oneri gravanti sulle tariffe.

L'articolo 1, comma 706, della legge di bilancio 2025 (L. n. 207 del 2024) ha introdotto modifiche al citato articolo 58, comma 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, al fine di prevedere che **una quota del sopra richiamato Fondo, fino a un massimo di 144 milioni di euro per l'anno 2025, può essere destinata a un piano stralcio**, relativo al potenziamento delle infrastrutture idriche, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente e che una quota dei 144 milioni sia versata all'entrata del bilancio dello Stato e resti acquisita all'erario, nella misura di 35 milioni di euro per l'anno 2025 e di 15 milioni di euro per l'anno 2026, autorizzando corrispondentemente la spesa per la realizzazione del progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (si veda SILOS [Scheda 247](#)). Successivamente, l'art. 2, comma 1 del D.L. 95/2025 ha disposto che una ulteriore quota delle risorse del suddetto Fondo, pari a 33 milioni di euro per l'anno 2025 e a 11 milioni di euro per l'anno 2026, sia destinata, quanto a 23 milioni di euro per l'anno 2025, al rifinanziamento degli interventi previsti all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798, in favore del comune di Venezia, al fine di concorrere al potenziamento delle infrastrutture idriche comunali e, quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2025 e a 11 milioni di euro per l'anno 2026, alla realizzazione degli impianti di dissalazione, anche mobili, nei comuni di Porto Empedocle, Trapani, Gela.

Nella relazione illustrativa che accompagna la proposta emendativa da cui deriva la norma in esame, in merito all'opera **S.S. 700 Caserta**, si precisa che, al momento, l'attività di progettazione, consistente nella predisposizione del quadro esigenziale, del Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP, previsto dall'art. 37, comma 2 del Codice dei contratti pubblici – D. Lgs. 36/2023) e del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE, previsto all'art. 41 del Codice dei contratti pubblici), non è ancora stata attivata.

In merito al **raddoppio della Galleria della Guinza** (vedi anche [scheda 70 SILOS](#)), tale intervento è inserito nell'[Allegato A](#) del [Contratto di Programma 2021-2025](#), tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS SpA, e con un costo di 464.449.541 euro interamente da finanziare ([CUP F27H22004500006](#)).

L'intervento per la **variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana** (vedi [scheda n. 44 SILOS](#)) è inserito nel richiamato Contratto di Programma 2021-2025, [Tabella A.3](#) - identificato con il codice GE16.

L'intervento di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della **S.S. n. 78 Amandola-Mozzano** ([CUP F21B23000110001](#)), è inserito nel citato Contratto di Programma 2021-2025, [Tabella A.2](#) - Opere da appaltare nel periodo 2023-2025, identificato con il codice AN276, con un costo di 41.284.404 euro, una copertura finanziaria di 1.000.000 euro a valere sulle risorse del Piano Complementare al PNRR e un fabbisogno di 40.284.404 euro.

Il progetto **S.S. n. 7ter, tratto Manduria-Grottaglie**, è inserito nel richiamato Contratto di Programma 2021-2025, [Tabella A.3](#) - Studi e Progettazioni, identificato con il codice BA906, per il quale non risulta al momento avviata specifica attività progettuale.

Articolo 1-quater
(Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica)

L'**articolo 1-quater**, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, prevede l'istituzione, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, del **Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica (CIGAL)**, che ha la finalità di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità alla normativa lavoristica, contributiva, fiscale, erariale e all'imposta sul valore aggiunto relativamente ai soggetti appaltatori.

L'**articolo 1-quater**, introdotto in sede referente, istituisce il **Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati nel settore della logistica (CIGAL)**, avente la finalità di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di **conformità alla normativa lavoristica, contributiva, fiscale, erariale** e all'imposta sul valore aggiunto.

Si ricorda che l'art. 1677-*bis* del codice civile, come da ultimo modificato dal DL 36/2022, dispone che se l'appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili.

L'obiettivo è quello di:

- promuovere una crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l'ambiente, sostenibile e finalizzato a prevenire l'insorgere di situazioni in grado di arrecare un danno alle imprese, ai lavoratori e all'Erario
- programmare e valutare anche ai fini del coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale, le attività di vigilanza

Il **comma 1** prevede inoltre che gli organi di vigilanza sono tenuti ad alimentare un'apposita sezione del Cruscotto informativo dedicata alle sanzioni irrogate nell'ambito della vigilanza sull'applicazione della legislazione lavoristica, contributiva e fiscale con particolare riferimento alla genuinità degli appalti.

Il **comma 2**, nell'istituire presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il CIGAL, specifica che esso è alimentato dai Ministeri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali, delle Imprese e del *Made in Italy*, dell'interno, dal Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei ministri competente per la trasformazione digitale, dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano, dall'INAIL, dall'INPS, dall'Agenzia per le Entrate, dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, dall'Unione italiana delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e da Sviluppo Lavoro Italia S.p.a.

Il **comma 3** prevede che **Unioncamere** garantisce le funzioni occorrenti allo **sviluppo e alla gestione tecnica ed informatica** del CIGAL e individua tale soggetto come titolare del trattamento dei dati, secondo quanto previsto dal codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

Il **comma 4** rinvia ad uno specifico **decreto interministeriale** la definizione dei criteri e delle regole tecniche per la realizzazione ed il funzionamento del CIGAL. Con il medesimo decreto viene altresì individuato un **Tavolo tecnico** per lo sviluppo, il coordinamento e l'aggiornamento del Cruscotto.

Il **comma 5** prevede un coinvolgimento delle organizzazioni datoriali e sindacali confederali comparativamente più rappresentative al livello nazionale con riferimento al settore della logistica in ordine al monitoraggio del CIGAL, attraverso la periodica consultazione nell'ambito del Tavolo tecnico.

Tale consultazione ha ad oggetto le informazioni riguardanti:

- il quadro produttivo ed occupazionale nel settore della logistica;
- il quadro dei rischi in merito al ricorso a prassi non genuine negli appalti;
- il quadro degli interventi delle istituzioni in materia di appalti;
- il quadro degli interventi di vigilanza in materia di appalti delle istituzioni preposte;
- il monitoraggio sull'andamento del CIGAL.

Il **comma 6** prevede che le organizzazioni di cui al precedente comma possono chiedere la partecipazione di ulteriori soggetti interessati nell'ambito del tavolo tecnico di cui al comma 4.

Il **comma 7** prevede che la diffusione delle informazioni specifiche elaborate a seguito dei dati raccolti e incrociati dalla piattaforma è finalizzata al raggiungimento di obiettivi di conoscenza utili per le attività

dei soggetti destinatari e degli enti utilizzatori. Si prevede inoltre che tali informazioni sono rese disponibili ai diversi destinatari nonché rese pubbliche, ai fini statistici, nel rispetto della normativa di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali), senza alcuna condivisione dei dati raccolti e incrociati dalla piattaforma sulla base dei quali vengono elaborate le informazioni.

Il **comma 8**, infine, stabilisce che le Amministrazioni interessate provvedono all'attuazione del presente articolo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 1-quinquies
***(Disposizioni urgenti per il completamento delle attività di
progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della Variante alla S.S. 16
nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli
interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S.
100)***

L'articolo 1-quinquies, introdotto in sede referente, prevede l'individuazione di uno o più Commissari straordinari, per le attività connesse al completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della Variante alla S.S. n. 16, nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. n. 100.

L'articolo 1-quinquies, introdotto in sede referente, al comma 1 prevede, nell'ambito del piano di razionalizzazione previsto all'articolo 3, comma 1, del D.L. 89/2024 (vedi *infra*), l'**individuazione di uno o più Commissari straordinari**, con i poteri e le funzioni previsti all'articolo 4, commi 2 e 3, del D.L. 32/2019 (vedi *infra*), per le attività connesse al **completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla**, quale opera di rilevanza strategica per lo sviluppo delle infrastrutture viarie a servizio della **provincia di Cuneo e della Valle Stura** e per il **traffico commerciale transfrontaliero**, nonché della **Variante alla S.S. 16** nel tratto compreso tra **Bari-Mungivacca e Mola di Bari** e degli **interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100**.

È previsto che ai Commissari straordinari non spettino compensi, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spesa o altri emolumenti comunque denominati. Per lo svolgimento dei compiti assegnati, i Commissari straordinari possono **avvalersi delle strutture della società ANAS S.p.A.** senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'art. 3, comma 1 del D.L. 89/2024 stabilisce che con un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, è adottato **un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari** nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari. Il comma 3 prevede che in caso si rendano necessarie modifiche al citato DPCM, si procede anche oltre il termine di novanta giorni individuato dal comma 1.

Il **comma 2, lettere a) e b)**, modifica i commi 1 e 3 del richiamato articolo 3 del D.L. 89/2024, al fine di disporre l'adozione del **piano di razionalizzazione** entro il **31 ottobre 2025**, e le eventuali modifiche anche oltre il suddetto termine del 31 ottobre 2025.

L'**art 4 del D.L. 32/2019** (cd. decreto "sblocca cantieri"), al comma 2, ha previsto che i Commissari straordinari, individuabili anche nell'ambito delle società a controllo pubblico, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche. Lo stesso comma dispone che l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle Regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale e alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali è delineata una specifica disciplina.

Il comma 3 dispone che, per l'esecuzione di grandi interventi infrastrutturali da parte dei commissari straordinari si possa derogare alle disposizioni in materia di contratti pubblici, con le seguenti eccezioni:

- i principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (abrogato dal nuovo codice dei contratti pubblici - D.Lgs. 36/2023), riguardanti rispettivamente, principi per l'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni, i criteri di sostenibilità energetica e ambientale e il conflitto di interesse, ora disciplinati dagli articoli da 1 a 12, 16 e 57, comma 2, del nuovo Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36);
- le disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al D. Lgs. 159/2011;
- i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE in materia di appalti pubblici, recepite nell'ordinamento interno dal D.Lgs. 50/2016, poi abrogato e sostituito dal nuovo codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023);
- le disposizioni in materia di subappalto (art. 119 del nuovo Codice dei contratti pubblici).

Come anche specificato dalla relazione illustrativa, l'opera del **nuovo Ponte dell'Olla** è stata inserita nel [Contratto di programma 2021-2025, Sezione Studi e Progettazioni Tab. A.3](#), stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.A.. Si precisa che l'investimento necessario per la realizzazione dell'intervento è stimato in circa 10,4 milioni di euro e che l'importo necessario per la progettazione di fattibilità tecnico economica è pari a circa 1 milione di euro.

Quanto all'intervento di realizzazione della **Variante alla S.S.16 Adriatica** esso è inserito nel citato Contratto di Programma 2021-2025, [Tabella A.2 - Opere da appaltare nel periodo 2023-2025](#), identificato con i codici BA26 e [CUP F71B16000550001](#) (vedi anche [scheda](#) SILOS) e con un costo di 903.220.838 euro, una copertura finanziaria di 17.500.000 euro a valere sulle risorse FSC 2014 -2020 di cui alla [Delibera CIPE 54/2016](#) e un fabbisogno di 885.720.838 euro.

Quanto agli interventi di **adeguamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100** si veda il citato Contratto di programma 2021-2025, nella [Tabella A.2](#) - Opere da appaltare nel periodo 2023-2025, identificato con i codici BA291 e [CUP F34E19000010001](#), e nella [Tabella A.3](#), codice BA332.

Articolo 1-sexies
(Misure straordinarie per l'accelerazione degli interventi relativi al Polo Logistico di Alessandria Smistamento e il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara)

L'articolo 1-sexies, introdotto in sede referente, dispone che sia nominato con DPCM un **commissario straordinario** per la tempestiva **realizzazione del Polo Logistico di Alessandria Smistamento**. La durata dell'incarico è prevista **fino al 31 dicembre 2027**.

In dettaglio, l'articolo 1-sexies, introdotto in sede referente, prevede al **comma 1** che, al fine di assicurare la tempestiva **realizzazione del Polo Logistico di Alessandria Smistamento**, comprensivo dello scalo merci e delle relative infrastrutture nodali, **sia nominato un commissario straordinario con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con i **poteri** previsti dall'articolo 13, comma 4, del **decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104** (convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136). Si prevede inoltre che si applichino le disposizioni di cui all'articolo 13, commi 5 e 6, del decreto-legge n. 104 del 2023.

La **finalità** è quella del **potenziamento del traffico merci nei porti di Savona e Genova** e dell'intermodalità nei medesimi retroporti, di garantire il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara, nella tratta Albairate-Mortara, e di far fronte alle criticità connesse alla prevista chiusura al traffico ferroviario e stradale del ponte "S. Michele", ubicato tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Si ricorda che la **progettazione del nuovo centro merci di "Alessandria Smistamento"** è stata prevista dall'articolo 1, comma 1026, della legge n. 145 del 2018 (**legge di bilancio 2019**), con un'assegnazione di risorse per 2

milioni di euro per il 2019, nel contesto delle attività di ottimizzazione dei flussi veicolari logistici nel Porto di Genova che il precedente comma 1025 ha affidato, per il 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto-legge n. 109 del 2018. Successivamente, con l'articolo 1, commi 1009 e 1010, della legge n. 234 del 2021 (**legge di bilancio 2022**), le **funzioni di Commissario straordinario per la predetta progettazione sono passate al Commissario per il c.d. Terzo valico**, di cui all'articolo 4, comma 12-octies, del decreto-legge n. 32 del 2019 (decreto sblocca cantieri). Successivamente, l'art. 27-bis del decreto Legge 9 agosto 2022, n. 115 (c.d. aiuti-bis), ha assegnato al Commissario straordinario già nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-octies, del decreto-legge n. 32 del 2019, ferma restando la progettazione del nuovo centro merci di "Alessandria Smistamento", una nuova competenza da esercitare al fine di promuovere il potenziamento del traffico merci dei porti di Savona e Genova, nonché l'intermodalità nei rispettivi retroporti, consentendogli di predisporre un *master plan* riguardante tutta l'area interessata dalla realizzazione di "Alessandria Smistamento".

Le norme richiamate del **D.L. n. 104/2023**, relative ai **poteri del commissario straordinario**, prevedono (art. 13, comma 4) che questi, ove necessario, possa provvedere, a mezzo di **ordinanza**, sentite le amministrazioni competenti, **in deroga a ogni disposizione di legge** diversa da quella penale, 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, e del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Le amministrazioni si esprimono entro il termine di quindici giorni dalla richiesta, decorso il quale si procede anche in mancanza dei pareri. Le ordinanze adottate dal commissario straordinario sono immediatamente efficaci e sono pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Nel caso in cui la deroga riguardi la legislazione regionale, l'ordinanza è adottata previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Inoltre, i richiamati commi 5 e 6 dello stesso articolo 13 prevedono che gli atti amministrativi necessari alla realizzazione del programma d'investimento siano rilasciati nell'ambito di un **procedimento unico di autorizzazione** e che il rilascio dell'autorizzazione unica sostituisca ad ogni effetto tutti i provvedimenti e ogni altra determinazione, concessione, autorizzazione, approvazione, assenso, intesa, nulla osta e parere comunque denominati e consenta la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel programma.

Il **comma 1** prevede altresì che il **Commissario straordinario, se dipendente pubblico**, sia collocato, secondo l'ordinamento di appartenenza, **fuori ruolo, in aspettativa** o in altra analoga posizione, per tutta la durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso

indisponibile nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario.

Al Commissario straordinario è attribuito un **compenso**, da determinarsi con il decreto di nomina, in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111), il quale ha disposto che il compenso dei commissari o sub commissari sia composto da una parte fissa e da una parte variabile. La parte fissa non può superare 50 mila euro, annui; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare 50 mila euro annui.

In base al **comma 2**, per l'esercizio dei compiti assegnati, **il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2027 e si avvale di una struttura di supporto tecnico-amministrativo** posta alle sue dirette dipendenze, **che cessa al termine dell'incarico del Commissario** straordinario e viene **costituita** con lo stesso **DPCM** di nomina.

La struttura è composta da un contingente massimo di **personale** pari a **7 unità di livello non dirigenziale** appartenente all'Area dei funzionari. Il personale è individuato tra dipendenti di amministrazioni pubbliche centrali e territoriali o di società controllate, direttamente o indirettamente, dallo Stato o da altri enti pubblici, con esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico e ausiliario delle istituzioni scolastiche, ed è collocato in posizione di comando, distacco, fuori ruolo o altra analoga posizione prevista dai rispettivi ordinamenti, conservando lo stato giuridico e il trattamento economico fondamentale dell'amministrazione o dell'ente di appartenenza.

Si prevede, inoltre, che a tale personale si applichi **l'articolo 70, comma 12, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165**.

La norma richiamata prevede che in tutti i casi, anche se previsti da normative speciali, nei quali enti pubblici territoriali, enti pubblici non economici o altre amministrazioni pubbliche, dotate di autonomia finanziaria, sono tenute ad autorizzare l'utilizzazione da parte di altre pubbliche amministrazioni di proprio personale, in posizione di comando, di fuori ruolo, o in altra analoga posizione, **l'amministrazione che utilizza il personale rimborsa all'amministrazione di appartenenza l'onere relativo al trattamento fondamentale**.

All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile, nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario. Al personale non dirigenziale della struttura di supporto è riconosciuto il **trattamento economico accessorio**, ivi compresa l'indennità di amministrazione, **del personale non dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** e, con uno o più provvedimenti del Commissario straordinario, può essere riconosciuta la corresponsione di compensi per prestazioni di lavoro straordinario nel limite massimo di trenta ore mensili effettivamente svolte, oltre a quelle già previste dai rispettivi ordinamenti e comunque nel rispetto della disciplina in materia di orario di lavoro, di cui al decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66.

Infine, si stabilisce che **possono essere, altresì, nominati fino a cinque esperti o consulenti, anche estranei alla pubblica amministrazione**, il cui **compenso** è definito con provvedimento del Commissario straordinario, a valere sulle risorse di cui al comma 4, nel **limite massimo annuo pari a euro 50.000**, al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico dell'amministrazione per singolo incarico.

In base al **comma 3, il Commissario straordinario può nominare, con proprio provvedimento, fino a due sub-commissari**, i quali lo coadiuvano nell'esercizio delle sue funzioni, dandone tempestiva comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il cui incarico cessa al termine dell'incarico del Commissario straordinario.

I sub-commissari, se dipendenti pubblici, sono collocati, secondo l'ordinamento di appartenenza, fuori ruolo, in aspettativa o in altra analoga posizione, in ogni caso per tutta la durata dell'incarico. All'atto del collocamento fuori ruolo è reso indisponibile nella dotazione organica dell'amministrazione di provenienza, per tutta la durata del collocamento fuori ruolo, un numero di posti equivalente dal punto di vista finanziario.

Anche il **compenso dei sub-commissari** è determinato, con il medesimo provvedimento di nomina, in misura non superiore a quella indicata dal già richiamato articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

Il **comma 4** reca la **copertura finanziaria** della norma, prevedendo che per gli oneri relativi sia **autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale intestata al Commissario straordinario**, su cui confluiscono le risorse di seguito definite e le ulteriori risorse destinate agli interventi di cui al comma 1. A tal fine, è **autorizzata la spesa di 464.596 euro per l'anno 2025 e 1.074.209 euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027**.

Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e

speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze per l’anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l’accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 2

(Disposizioni urgenti di modifica del Codice dei contratti pubblici e contratti di protezione civile)

L'articolo 2, modificato in sede referente, interviene su diverse disposizioni del Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 36/2023), riguardanti: gli incentivi per le funzioni tecniche a favore del personale con qualifica dirigenziale; l'anticipazione del prezzo per i servizi di ingegneria e architettura; i criteri ambientali minimi per gli interventi di ristrutturazione, le procedure per l'esecuzione di lavori in circostanze di somma urgenza e per gli eventi di protezione civile; gli attestati di qualificazione per l'esecuzione di appalti pubblici; la disciplina relativa al Collegio consultivo tecnico per gli appalti pubblici. Si introduce inoltre il nuovo articolo 46-bis del Codice della protezione civile (d.lgs. 1/2018), al fine di disciplinare le procedure di affidamento di contratti pubblici in occasione delle emergenze di protezione civile.

Incentivi alle funzioni tecniche (co. 1, lett. a) e b), co. 1-bis, co. 1-ter e co. 1-quater)

Il comma 1, lettera a) modifica l'articolo 45 del d.lgs. 36/2023 (**Codice dei contratti pubblici**), riguardante gli **incentivi alle funzioni tecniche**, 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 d.lgs. 165/2001 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche) e dalle altre disposizioni analoghe contenute nei rispettivi ordinamenti del personale escluso dall'ambito di applicazione del predetto decreto legislativo (c.d. personale in regime di diritto pubblico).

L'articolo 24, comma 3, d.lgs. 165/2001 stabilisce il principio di onnicomprensività del trattamento economico dirigenziale (diviso in trattamento economico fondamentale e accessorio). Ciò comporta che tale remunerazione copre ogni funzione, compito o incarico, assorbendo anche eventuali compensi dovuti da terzi, che sono corrisposti alla medesima amministrazione. Anche la Corte di cassazione ha più volte confermato l'interpretazione estensiva della norma (tra le ultime, sez. lavoro, ordinanza n. 6521 del 12 marzo 2024). Una deroga, nel settore dei contratti pubblici per le amministrazioni della difesa e della sicurezza, è già peraltro prevista all'articolo 136 del codice dei contratti pubblici (v. sotto). L'articolo 45 del codice dei contratti pubblici conteneva, sino all'entrata

in vigore del d.lgs. 209/2024 (c.d. correttivo appalti), una norma che escludeva espressamente i dirigenti dalla ripartizione degli incentivi. La norma in esame è quindi volta a ribadire la liceità dell'inclusione del personale dirigente nella ripartizione degli incentivi, come già evidenziato dal [Comunicato del Presidente dell'ANAC del 7 maggio 2025](#) e come la stessa relazione al decreto-legge in esame specifica.

La novella prevede inoltre che le Amministrazioni che erogano gli incentivi al personale con qualifica dirigenziale in sede di verifica della compatibilità dei costi di cui all'articolo 40-*bis* ("controlli in materia di contrattazione integrativa") del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165, sono tenute a trasmettere agli organi di controllo di cui al medesimo articolo le informazioni relative all'ammontare degli importi annualmente corrisposti al predetto personale in deroga al regime di cui all'articolo 24 (di cui si è appena dato conto) e il numero dei beneficiari.

Il **comma 1, lettera b)** reca una modifica di **coordinamento formale** all'articolo 136 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), conseguente alla novella operata dalla precedente lettera a).

Il testo previgente dell'articolo 136 citato prevede infatti, al secondo dei commi 4-*bis* presenti nel medesimo articolo (che viene pertanto rinumerato correttamente come 4-*ter* dalla lettera in esame), disposizioni che consentono alle amministrazioni della difesa e della sicurezza di derogare all'articolo 45, comma 4, precedentemente illustrato. Poiché, in virtù della novella operata dal d.lgs. 209/2024, come ulteriormente chiarita dalla novella operata dalla lettera a), il nuovo testo di tale comma 4 consente in via generale di derogare all'onnicomprendività del trattamento economico dirigenziale, viene conseguentemente eliminata la parte iniziale del testo previgente dell'art. 136 ove si precisa che le disposizioni recate da tale articolo derogano all'art. 45, comma 4, del Codice.

I **commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater***, introdotti in sede referente, dispongono in ordine all'**efficacia temporale** della disciplina in materia di funzioni tecniche stabilita dall'articolo 45 e dall'allegato I.10 del Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023), alla luce delle modifiche introdotte dal d.lgs. 209/2024 (c.d. correttivo appalti), e dal presente decreto-legge (vedi *supra*).

In particolare, il **comma 1-*bis*** stabilisce che le disposizioni vigenti si applicano alle **funzioni tecniche svolte** a far data dal **31 dicembre 2024**, riferite a procedure di appalti affidati a norma del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), anche se tali procedure erano già in corso a tale data e di conseguenza erano state **avviate prima dell'entrata in vigore della modifica introdotta dal c.d. correttivo appalti**.

L'articolo 97, comma 1, del d.lgs. 209/2024 (c.d. Correttivo appalti) stabilisce infatti che le norme da esso previste entrano in vigore il 31 dicembre 2024, giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

Il **comma 1-ter** affida invece alle **stazioni appaltati** e agli enti concedenti, sulla base dei rispettivi ordinamenti, la **determinazione** delle modalità per la **ripartizione delle risorse** e i criteri per la **corresponsione degli incentivi** per lo svolgimento delle funzioni tecniche al **personale dirigenziale** per le attività svolte a partire dal 31 dicembre 2024.

Il **comma 1-quater** dispone infine che gli **oneri** per la corresponsione degli incentivi in parola siano posti a valere sulle **risorse già accantonate** nei quadri economici relativi alle singole procedure di affidamento.

Il riferimento alla disciplina posta dall'allegato I.10, che elenca le attività tecniche a carico degli stanziamenti previsti per le singole procedure riguarda la modifica operata a tale allegato dall'articolo 81, comma 1, del citato d.lgs. 209/2024, che ha inserito nell'elenco anche l'attività di coordinamento dei flussi informativi. Pertanto, l'estensione dell'ambito di applicazione temporale prescritta dal comma 1-bis riguarda anche la tipologia delle attività esercitate.

Anticipazione del prezzo per i servizi di ingegneria e architettura (co. 1, lett. a-ter, f-bis)

Le **lettere a-ter) e f-bis)**, **introdotte in sede referente**, modificano l'articolo 125, comma 1, sesto periodo e l'articolo 33 dell'allegato II.4 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), al fine di consentire ai **documenti di gara** di prevedere una **anticipazione del prezzo**, nei limiti delle disponibilità del quadro economico, **fino al 10%**, per i **servizi di ingegneria e architettura**.

Il vigente articolo 125, comma 1, sesto periodo, esclude infatti i contratti di forniture e servizi indicati nell'allegato II.14 dall'applicazione dell'anticipazione del prezzo.

L'articolo 33, comma 1, dell'allegato II.14 vigente, a sua volta, esclude dall'applicazione dell'articolo 125 comma 1, riguardante le anticipazioni del prezzo:

- i contratti per prestazioni di forniture e di servizi a esecuzione immediata o la cui esecuzione non possa essere, per loro natura, regolata da apposito cronoprogramma o il cui prezzo è calcolato sulla base del reale consumo;
- i servizi che, per la loro natura, prevedono prestazioni intellettuali o che non necessitano della predisposizione di attrezzature o di materiali.

Con la novella in esame si specifica quindi, all'articolo 125 che, nel campo di applicazione delle anticipazioni rientrano i servizi di ingegneria e architettura, per quanto previsto nel novellato articolo 33, comma 1-bis

dell'allegato II.14, introdotto dalla modifica in esame. Quest'ultimo, a sua volta, consente, come detto, di prevedere, nei documenti di gara, una anticipazione del prezzo, nei limiti delle disponibilità del quadro economico, fino al 10%, per i servizi di ingegneria e architettura.

Procedure di somma urgenza e di protezione civile (co. 1, lett. c), d), e))

Con le **lettere c) e d)** del comma 1, **modificate in sede referente**, viene operata una riorganizzazione delle disposizioni in materia di procedure in caso di somma urgenza e di protezione civile contenute nel testo previgente dell'art. 140 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023).

Nel dettaglio, in luogo di un unico articolo, la disciplina in questione, con alcune modifiche, viene ripartita in due distinti articoli:

- l'articolo 140, che disciplina le **procedure in circostanze di somma urgenza**, dal quale sono espunte (dalla lettera c) del comma in esame) le norme sulle procedure di protezione civile;
- l'articolo 140-bis (introdotto dalla lettera d) del comma in esame), ove vengono ricollocate le norme sulle **procedure per gli eventi di protezione civile**.

Il numero 01) alla lettera c), introdotto in sede referente, interviene con ulteriori modifiche sull'articolo 140, comma 1, del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), in materia di **immediata esecuzione di lavori e acquisizione di servizi e forniture in circostanze di somma urgenza**.

L'articolo 140 del Codice definisce quali circostanze di somma urgenza quelle ove si riscontrano eventi:

- di danno o di pericolo;
- imprevisti o imprevedibili;
- idonei a determinare un concreto pregiudizio alla pubblica e privata incolumità;
- certi o ragionevolmente prevedibili;
- che non consentono alcun indugio (per la loro risoluzione).

In primo luogo, si chiarisce, mediante l'inserimento di quanto già previsto al comma 8 del medesimo articolo direttamente nel comma 1, il significato della disciplina, la quale prevede che i **lavori e le forniture** oggetto di esecuzione immediata sono consentiti entro il limite vigente di 500.000 euro o, se superiore, di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità, e comunque nel limite della soglia europea.

Pertanto, rispetto alla formulazione vigente, l'intervento in esame **chiarisce**, senza alterare la disciplina vigente, che:

- **la valutazione di indispensabilità**, per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità, è circoscritta ai **lavori** di importo **superiore a 500.000 euro**;

- in ogni caso **l'ammontare di lavori** oggetto di immediata esecuzione non può superare la **soglia di rilevanza europea**.

Stante la differente formulazione del primo e del secondo periodo, per gli affidamenti di forniture la disposizione risultava invece già esaustiva nel medesimo comma.

In secondo luogo, si interviene al fine di includere, tra i servizi e le forniture acquisibili nelle circostanze di somma urgenza, anche i **servizi tecnici necessari** per la realizzazione di lavori in somma urgenza qualora **l'amministrazione competente non disponga di adeguate professionalità**.

Di conseguenza, l'articolo 140 è oggetto di ulteriori **modifiche, in sede referente**, volte al **coordinamento formale** (vedi il comma 1-*bis* e il comma 8 soppresso per cui si rimanda al testo a fronte).

Anche **l'articolo 140-bis** è oggetto di **modifiche conseguenti, introdotte in sede referente**, al fine di coordinarne il testo con il nuovo testo dell'articolo 140 e trasporre il testo del comma 8 soppresso dall'articolo 140.

La modifica all'articolo 1-*bis* ha anche lo scopo di chiarire che il limite di 15 giorni al regime di affidamento di somma urgenza, previsto dalla disciplina vigente e derogabile con la eventuale delibera di dichiarazione dello stato di emergenza prevista dall'articolo 24, comma 1, del d.lgs. 1/2018 (Codice di protezione civile), è applicabile a tutte le circostanze di somma urgenza, cioè quelle previste dal comma 1 e quelle previste dal comma 1-*bis* dell'articolo 140. In questo modo si esplicita che il limite, derogabile solo in circostanze suscettibili di dichiarazione di stato di emergenza, è tanto più applicabile alle circostanze di minore gravità.

L'articolo 140-bis, comma 2, primo periodo viene inoltre novellato, a seguito di **modifiche approvate in sede referente**, al fine di includere, tra gli strumenti per mezzo dei quali si può **derogare alle soglie di importo** stabilite al comma 1 per i contratti affidati nell'ambito delle **emergenze di protezione civile**, anche:

- la **delibera dello stato di emergenza di rilievo nazionale** disciplinata dall'articolo 24, comma 1, del d.lgs. 1/2018, Codice della protezione civile;
- le **ordinanze di protezione civile** disciplinate dall'articolo 25, comma 1, del d.lgs. 1/2018, Codice della protezione civile.

Rimane invariato il potere di derogare alle soglie di importo mediante le delibere del Consiglio dei ministri di ulteriore stanziamento previste dall'articolo 24, comma 2, del d.lgs. 1/2018, del Codice della protezione civile, già previsto dalla disciplina vigente.

La **lettera e)** modifica, a fini di **coordinamento formale**, l'articolo 222, comma 3, lettera g) (che nel testo previgente conferisce all'ANAC 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), alla luce dell'introduzione dell'articolo 140-bis, per consentire il controllo anche sulle procedure ora disciplinate dal citato articolo.

Di seguito si illustra il contenuto delle sole disposizioni innovative introdotte dalle lettere in esame, mentre si rinvia ai testi a fronte in fondo alla scheda per la comprensione dell'opera di riorganizzazione operata dalle lettere medesime.

Le uniche disposizioni innovative risultanti dalla riorganizzazione in questione sono costituite dalle modifiche al comma 1, secondo periodo, dell'articolo 140, dal comma 1, dal comma 2, primo periodo, dell'articolo 140-bis, **entrambe introdotte in sede referente**, dalle e dalle lettere e) ed f) del comma 3 dell'articolo 140-bis.

Il **comma 1** del nuovo articolo 140-bis stabilisce che ai **contratti** affidati nell'ambito delle **emergenze di protezione civile** (definite dall'articolo 7 del codice della protezione civile), tenuto conto anche delle differenti tipologie di eventi emergenziali stabiliti dal citato articolo 7, si applicano:

- le disposizioni dell'articolo 140 sulle procedure di somma urgenza;
- le disposizioni del presente articolo;
- le disposizioni del nuovo articolo 46-bis del codice della protezione civile (introdotto dal presente articolo, v. *infra*).

Il codice della protezione civile (d.lgs. 1/2018) determina, all'articolo 7, comma 1, gli eventi di protezione civile ai fini delle attività di protezione civile, distinguendole in:

a) emergenze connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi attuabili, dai singoli enti e amministrazioni competenti in via ordinaria;

b) emergenze connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che per loro natura o estensione comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni, e debbono essere fronteggiati con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo,

disciplinati dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nell'esercizio della rispettiva potestà legislativa;

c) emergenze di rilievo nazionale connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che in ragione della loro intensità o estensione debbono, con immediatezza d'intervento, essere fronteggiate con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo ai sensi dell'articolo 24.

Al verificarsi una emergenza di rilievo nazionale (articolo 7, lettera c) succitata), l'articolo 24 disciplina le modalità e gli effetti della dichiarazione dello stato di emergenza, adottata dal Consiglio dei ministri su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri. La dichiarazione dello stato di emergenza e successive deliberazioni individuano e, se necessario, rideterminano anche le risorse finanziarie per gli interventi.

L'articolo 25 del codice della protezione civile disciplina modalità ed effetti delle ordinanze di protezione civile, volte al coordinamento degli interventi in occasione delle emergenze di rilievo nazionale.

Le **lettere e) ed f)** del nuovo articolo 140-*bis*, comma 3, che aggiungono, alle deroghe al codice dei contratti pubblici già previste nel caso di procedure di protezione civile, anche la deroga:

- all'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;
- all'articolo 90, per consentire alle stazioni appaltanti la **semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento dei tempi di svolgimento** alle esigenze del contesto emergenziale. Rimane tuttavia necessario il rispetto dei tempi prescritti.

Modifiche al codice della protezione civile (comma 2)

Il **comma 2** del presente articolo modifica il codice della protezione civile (d.lgs. 1/2018), introducendo il **nuovo articolo 46-*bis***, la cui rubrica è "**Procedure di protezione civile**".

Il comma 1 del nuovo articolo 46-*bis* prevede l'applicazione delle norme dell'articolo medesimo agli affidamenti di contratti pubblici nell'ambito delle **emergenze di protezione civile** di cui all'articolo 7 del codice di protezione civile (v. sopra), salva l'applicazione del sopra descritto articolo 140-*bis* del codice dei contratti pubblici.

Il comma 2 del nuovo articolo dispone che **per l'affidamento e l'esecuzione dei contratti pubblici** di lavori, forniture e servizi **disciplinati con le ordinanze di protezione civile** di cui all'articolo 25 del codice della protezione civile sia sufficiente l'**informativa antimafia liberatoria provvisoria**, rilasciata immediatamente dopo la consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia e a seguito dell'interrogazione di tutte le ulteriori banche dati disponibili, al fine di consentire la stipula, l'approvazione o l'autorizzazione di contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture. Tali contratti e subcontratti restano comunque sottoposti a **condizione risolutiva** fino a che non siano state portate a termine le verifiche antimafia complete, il cui termine è fissato in 60 giorni.

Qualora emergano **cause interdittive**⁴, **le amministrazioni e gli enti pubblici** individuati dall'art. 83, commi 1 e 2, del codice antimafia (di cui al d.lgs. 159/2011) **recedono dai contratti** e provvedono al pagamento del valore delle opere già eseguite e al rimborso delle spese sostenute per l'esecuzione del rimanente, nei limiti delle utilità conseguite.

Si ricorda che l'art. 83, comma 1, 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 **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 di cui 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 (Libro II, parte VI, codice dei contratti pubblici).

Ai sensi dell'art. 94, comma 3, del codice antimafia **non si procede al recesso:**

- in caso di lavori, quando l'**opera sia in corso di ultimazione;**
- 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.

Non si procede al recesso anche nel caso in cui emergano elementi relativi a **tentativi di infiltrazione**, come disposto dal comma 4 del medesimo art. 94, richiamato dal comma 2 in commento.

⁴ Le cause interdittive possono derivare dall'applicazione di misure di prevenzione da parte dell'autorità giudiziaria (che determina, ai sensi dell'art. 67 del codice antimafia, 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'art. 84, commi 3 e 4.

Si applicano altresì le disposizioni di cui all'art. 32, comma 10, del decreto-legge 90/2014, recante **misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese** nell'ambito della prevenzione della corruzione.

Il comma 10 del citato articolo 32 dispone che **le attività di temporanea e straordinaria gestione** descritte nel medesimo articolo disposte nei confronti di un'impresa aggiudicataria di un appalto per la realizzazione di opere pubbliche, servizi o forniture, di un'impresa che esercita attività sanitaria per conto del Servizio sanitario nazionale ovvero di un concessionario di lavori pubblici o contraente generale coinvolti in procedimenti giudiziari per taluni delitti contro la p.a. (concussione, reati di corruzione, traffico di influenze illecite, turbata libertà degli incanti, turbata libertà del procedimento di scelta del contraente) 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.

Il comma 3 del nuovo articolo prevede, per gli eventi di protezione civile a carattere straordinario (articolo 7, comma 1, lettere b) e c), v. sopra), la **possibilità di avvalersi di Consip S.p.a. o di altre centrali di committenza**, per procedere all'affidamento dell'**appalto integrato** dei lavori e della relativa progettazione, secondo le norme dell'articolo 44 del codice dei contratti pubblici, a operatori economici in possesso delle necessarie qualificazioni, individuati mediante **procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara** ai sensi dell'articolo 76 codice dei contratti pubblici.

L'articolo 44 reca la disciplina dell'appalto integrato.

Il comma 1 prevede che negli appalti di lavori:

- con la decisione di contrarre la stazione appaltante o l'ente concedente, se qualificati, può stabilire che il contratto abbia per oggetto la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori sulla base di un progetto di fattibilità tecnico-economica approvato;
- la facoltà di affidamento congiunto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori non può essere esercitata per gli appalti di opere di manutenzione ordinaria.

Il comma 2 dispone che la stazione appaltante o l'ente concedente motiva la scelta di cui al comma 1:

- con riferimento alle esigenze tecniche;
- tenendo sempre conto del rischio di eventuali scostamenti di costo nella fase esecutiva rispetto a quanto contrattualmente previsto.

Il comma 3 stabilisce che in caso di appalto integrato:

- gli operatori economici devono possedere i requisiti prescritti per i progettisti, oppure avvalersi di progettisti qualificati, da indicare

nell'offerta, o partecipare in raggruppamento con soggetti qualificati per la progettazione;

- la qualificazione per la progettazione comprende anche l'uso di metodi e strumenti digitali per la gestione informativa mediante modellazione.

Il comma 4 prevede che l'offerta:

- è valutata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo;
- ha ad oggetto sia il progetto esecutivo che il prezzo;
- e indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione e per l'esecuzione dei lavori.

Ai sensi del comma 5, l'esecuzione dei lavori può iniziare solo dopo l'approvazione, da parte della stazione appaltante, del progetto esecutivo, il cui esame è condotto ai sensi dell'art. 42 dello schema in esame (alla cui scheda di lettura si rinvia).

Il comma 6, per i casi in cui l'operatore economico si avvalga di uno o più soggetti qualificati alla redazione del progetto, disciplina le modalità di corresponsione diretta al progettista degli oneri relativi alla progettazione esecutiva indicati in sede di offerta.

L'articolo 76 del codice dei contratti pubblici disciplina lo svolgimento della procedura negoziata senza pubblicazione di un bando, precisandone la natura eccezionale, i criteri di selezione dei partecipanti e i casi previsti per l'applicazione della procedura. In particolare, la procedura di individuazione del contraente prevede che la stazione appaltante, nel rispetto dei principi di trasparenza e concorrenza, selezioni almeno tre operatori economici, se sussistono in tale numero soggetti idonei, optando per l'operatore economico che ha offerto le condizioni più vantaggiose.

Disposizioni transitorie in merito alle qualificazioni (co. 1, lett. f))

La lettera f) del comma 1 inserisce un nuovo comma 3-*bis* all'articolo 225-*bis* del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), contenente disposizioni transitorie al fine di prorogare l'applicazione delle norme dell'articolo 119, comma 20, e dell'articolo 23 dell'allegato II.12, nel testo vigente al 1° luglio 2023 (il testo è stato poi modificato dal d.lgs. 209/2024, c.d. correttivo appalti), ai procedimenti in corso.

Per **procedimenti in corso**, ai fini della norma in esame, 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** (data di entrata in vigore del d.lgs. 209/2024, c.d. correttivo al codice dei contratti pubblici), 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.

L'articolo 119, comma 20, nella formulazione in vigore il 1° luglio 2023, dispone che: "Le stazioni appaltanti rilasciano 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.”. A differenza della nuova disciplina a regime, quindi, la norma in esame consente **che gli appaltatori, e non solo i subappaltatori, possano utilizzare i predetti certificati anche per le prestazioni affidate in subappalto, per ottenere o rinnovare l’attestazione di qualificazione (e non solo per determinare la cifra di affari complessiva).**

L’articolo 23 dell’allegato II.12, 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, 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, **per l’intero importo in ciascuna delle categorie scorporabili** (la formulazione attuale, invece, consente l’utilizzo dei lavori in parola al solo fine di determinare la cifra di affari complessiva).

Collegio consultivo tecnico (co. 1, lett. g) e g-bis)

La lettera g) del comma 1 modifica l’allegato V.2 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), che disciplina le modalità di costituzione del collegio consultivo tecnico.

In particolare, modifica l’articolo 1, comma 2, terzo periodo, al fine di prevedere che il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un componente del Collegio consultivo tecnico**, oltre che nei casi in cui partecipa al finanziamento della spesa, **anche ove svolge il ruolo di concedente**.

Il collegio consultivo tecnico costituisce uno strumento volto a prevenire o risolvere tempestivamente le controversie o le criticità di natura tecnica che possono insorgere nell’ambito dell’esecuzione dei contratti pubblici tra la stazione appaltante e le imprese, con l’obiettivo di garantire celerità nella realizzazione dei lavori di rilevante importo e l’esecuzione a regola d’arte dei medesimi (disciplinato dall’art. 215, co. 1, D. Lgs. 36/2023 - Codice dei contratti pubblici).

La **lettera g-bis), inserita in sede referente**, modifica invece l’articolo 2 dell’allegato V.2, riguardante i requisiti e le incompatibilità dei membri del Collegio consultivo tecnico.

In particolare il comma 1, secondo periodo, del citato art. 2 viene modificato al fine di prevedere che **esperienza e qualificazione** dei componenti del Collegio consultivo tecnico sono comprovate dal possesso di **uno o più dei requisiti** indicati dalla norma (nel testo vigente si fa riferimento ad un solo requisito).

Il comma 1, lettera b), viene invece modificato al fine di chiarire che la qualifica di dirigente o funzionario ai fini della prova del possesso dell'esperienza e qualificazione è riferita ai soggetti in impiego presso amministrazioni pubbliche come definite dall'art. 1, comma 2, del d.lgs. 165/2001.

L'attuale formulazione della norma, infatti, fa riferimento al requisito di dirigente o funzionario "ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165", mentre la nuova formulazione sostitutiva, più propriamente, definisce il dirigente o funzionario "di amministrazioni pubbliche, come definite dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165".

L'articolo 1, comma 2, del d.lgs. 165/2001 definisce amministrazioni pubbliche "[t]utte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane, e loro consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale, l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN) e le Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Fino alla revisione organica della disciplina di settore, le disposizioni di cui al presente decreto continuano ad applicarsi anche al CONI".

La novella in esame aggiunge anche, tra i requisiti utilizzabili per provare esperienza e qualificazione, il dottorato di ricerca nelle materie degli appalti, delle concessioni e degli investimenti pubblici, anche in relazione allo specifico oggetto del contratto (nuova lettera *e-bis* al comma 1).

Il comma 2 dell'articolo 2 è modificato per chiarire che, ai fini del **computo del periodo minimo di possesso del requisito o dei requisiti** di esperienza e qualificazione, si considera anche il **tempo necessario** per l'**acquisizione dei requisiti** di esperienza o qualificazione, anche **cumulativamente considerati**.

L'attuale articolo 2, comma 2, dell'allegato V.2 dispone che il possesso del requisito di esperienza e qualificazione professionale deve essere comprovato con riferimento ad un periodo minimo di cinque anni per la nomina come membro del Collegio e ad un periodo minimo di dieci anni per la nomina come presidente.

La novella, in combinazione con la considerazione di più di un requisito di esperienza, comporta che, al fine del computo del periodo minimo, si consideri la somma del tempo necessario per l'acquisizione di ciascun requisito di qualificazione e del periodo di possesso di ciascuno degli stessi.

Infine la novella **sopprime** l'articolo 6, comma 4, dell'allegato V.2, che dispone che l'Osservatorio del Collegio consultivo tecnico cura la tenuta dell'**elenco dei soggetti appartenenti o appartenuti alle amministrazioni** di cui all'articolo 1, comma 2, del d.lgs. 165/2001, in possesso dei requisiti

richiesti per lo svolgimento dell'attività di presidente del Collegio consultivo tecnico.

Criteri ambientali minimi per affidamenti di interventi di ristrutturazione (co. 1, lett. a-bis)

La **lettera a-bis**, introdotta in sede referente, modifica l'articolo 57, comma 2, ultimo periodo del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023), che disciplina i **criteri ambientali minimi (CAM)** nell'ambito dei contratti relativi alle categorie di appalto riferite agli **interventi di ristrutturazione**, inclusi quelli comportanti demolizione e ricostruzione.

La novella prevede che i **criteri** sulla base dei quali determinare i **CAM** da inserire in tali affidamenti siano quelli stabiliti nei pertinenti criteri ambientali minimi relativi agli interventi edilizi (vedi *infra*). L'attuale disciplina prevede invece che i criteri per tali CAM siano definiti da decreti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE).

Come evidenziato nella [sezione sui CAM del sito web del MASE](#), essi sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

I CAM sono definiti nell'ambito di quanto stabilito dal [Piano per la sostenibilità ambientale dei consumi del settore della pubblica amministrazione](#) e sono adottati con decreto ministeriale.

Il MASE ha pubblicato il [testo coordinato dei CAM attualmente vigenti in tema di edilizia](#), aggiornato a seguito dell'emanazione del [D.M. del 5 agosto 2024](#), il più recente correttivo di tali CAM.

Articolo 140 del D.Lgs. 36/2023	
Testo previgente al decreto-legge	Nuovo testo alla luce del decreto-legge, modificato in sede referente
1. In circostanze di somma urgenza che non consentono alcun indugio, al verificarsi di eventi di danno o di pericolo imprevisti o imprevedibili idonei a determinare un concreto pregiudizio alla pubblica e privata incolumità, ovvero nella ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, chi fra il RUP o altro tecnico dell'amministrazione competente si reca prima sul luogo può disporre la immediata esecuzione dei lavori entro il limite di 500.000 euro o di quanto indispensabile per	1. In circostanze di somma urgenza che non consentono alcun indugio, al verificarsi di eventi di danno o di pericolo imprevisti o imprevedibili idonei a determinare un concreto pregiudizio alla pubblica e privata incolumità, ovvero nella ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, chi fra il RUP o altro tecnico dell'amministrazione competente si reca prima sul luogo può disporre la immediata esecuzione dei lavori entro il limite di 500.000 euro o, se

Articolo 140 del D.Lgs. 36/2023	
Testo previgente al decreto-legge	Nuovo testo alla luce del decreto-legge, modificato in sede referente
rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità. Ricorrendo i medesimi presupposti, il soggetto di cui al precedente periodo può disporre l'immediata acquisizione di servizi o forniture entro il limite di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità e, comunque, nei limiti della soglia europea. Il soggetto che dispone, ai sensi del presente comma, l'immediata esecuzione di lavori o l'immediata acquisizione di servizi o forniture redige, contemporaneamente, un verbale in cui sono indicati la descrizione della circostanza di somma urgenza, le cause che l'hanno provocata e i lavori, i servizi e le forniture da porre in essere per rimuoverla. 6. Costituisce circostanza di somma urgenza, ai fini del presente articolo, anche il verificarsi degli eventi di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, ovvero la ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, che richiede l'adozione di misure indilazionabili, nei limiti dello stretto necessario. La circostanza di somma urgenza, in tali casi, è ritenuta persistente finché non risultino eliminate le situazioni dannose o pericolose per la pubblica o privata incolumità derivanti dall'evento, e comunque per un termine non superiore a quindici giorni dall'insorgere dell'evento, oppure entro il termine stabilito dalla eventuale declaratoria dello stato di emergenza di cui all'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018; in tali circostanze ed entro i medesimi	superiore, nel limite di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità, e comunque nel limite della soglia europea. Ricorrendo i medesimi presupposti, il soggetto di cui al precedente periodo può disporre l'immediata acquisizione di servizi o forniture, ivi compresi servizi tecnici necessari per la realizzazione di lavori in somma urgenza qualora l'amministrazione competente non disponga di adeguate professionalità, entro il limite di quanto indispensabile per rimuovere lo stato di pregiudizio alla pubblica e privata incolumità e, comunque, nei limiti della soglia europea. Il soggetto che dispone, ai sensi del presente comma, l'immediata esecuzione di lavori o l'immediata acquisizione di servizi o forniture redige, contemporaneamente, un verbale in cui sono indicati la descrizione della circostanza di somma urgenza, le cause che l'hanno provocata e i lavori, i servizi e le forniture da porre in essere per rimuoverla. 1-bis. Costituisce circostanza di somma urgenza, ai fini del presente articolo, anche il verificarsi degli eventi di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, ovvero la ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, che richiede l'adozione di misure indilazionabili, nei limiti dello stretto necessario. La circostanza di somma urgenza, in tali casi ai sensi dei commi 1 e 1-bis, è ritenuta persistente finché non risultino eliminate le situazioni dannose o pericolose per la pubblica o privata incolumità derivanti dall'evento, e comunque per un termine non superiore a quindici giorni dall'insorgere dell'evento, oppure entro fatto salvo il maggiore termine stabilito dalla eventuale declaratoria dello stato di emergenza di cui all'articolo 24 del codice di cui al decreto

Articolo 140 del D.Lgs. 36/2023	
Testo previgente al decreto-legge	Nuovo testo alla luce del decreto-legge, modificato in sede referente
limiti temporali le stazioni appaltanti possono affidare appalti pubblici di lavori, servizi e forniture con le procedure previste dal presente articolo.	legislativo n. 1 del 2018; in tali circostanze ed entro i medesimi limiti temporali le stazioni appaltanti possono affidare appalti pubblici di lavori, servizi e forniture con le procedure previste dal presente articolo.
2. [Identico]	2. [Identico]
3. [Identico]	3. [Identico]
4. [Identico]	4. [Identico]
5. [Identico]	5. [Identico]
6. [...]	6. <i>Soppresso (il testo è ricollocato nel precedente comma 1-bis)</i>
7, periodo I. Qualora si adottino le procedure di affidamento in condizioni di somma urgenza previste dal presente articolo,	7, periodo I. Qualora si adottino le procedure di affidamento in condizioni di somma urgenza previste dal presente articolo,
nonché, limitatamente ad emergenze di protezione civile, le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c),	<i>Soppresso (il testo è ricollocato nell'art. 140-bis, v. testo a fronte seguente)</i>
e vi sia l'esigenza impellente di assicurare la tempestiva esecuzione del contratto, gli affidatari dichiarano, mediante autocertificazione, resa ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, il possesso dei requisiti di partecipazione previsti per l'affidamento di contratti di uguale importo mediante procedura ordinaria.	e vi sia l'esigenza impellente di assicurare la tempestiva esecuzione del contratto, gli affidatari dichiarano, mediante autocertificazione, resa ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, il possesso dei requisiti di partecipazione previsti per l'affidamento di contratti di uguale importo mediante procedura ordinaria.
7, periodi II e ss. [Identici]	7, periodi II e ss. [Identici]
8, periodo I. [...]	<i>Soppresso (il testo è ricollocato nell'art. 140-bis, co. 2, v. testo a fronte seguente)</i>
8, periodo II. L'affidamento diretto per i motivi di cui al presente articolo non è comunque ammesso per appalti di lavori di importo pari o superiore alla soglia europea e per appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore al triplo della	8. L'affidamento diretto per i motivi di cui al presente articolo non è comunque ammesso per appalti di lavori di importo pari o superiore alla soglia europea e per appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore al triplo della soglia europea.

Articolo 140 del D.Lgs. 36/2023	
Testo previgente al decreto-legge	Nuovo testo alla luce del decreto-legge, modificato in sede referente
soglia europea.	
9. [Identico] 10. [Identico]	9. [Identico] 10. [Identico]
11. [...]	<i>Soppresso</i> (il testo è ricollocato, con modifiche, nell'art. 140-bis, v. testo a fronte seguente)
12. [...]	<i>Soppresso</i> (il testo è ricollocato nell'art. 140-bis, v. testo a fronte seguente)

Testo previgente dell'art. 140 del D.Lgs. 36/2023	Nuovo articolo 140-bis del D.Lgs. 36/2023
	1. Ai contratti affidati nell'ambito delle emergenze di protezione civile, di cui all'articolo 7, comma 1, lettere a), b) e c) del codice di protezione civile di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, si applicano le disposizioni dell'articolo 140 nonché le disposizioni del presente articolo e dell'articolo 46-bis del decreto legislativo n. 1 del 2018, tenuto conto anche delle differenti tipologie di eventi emergenziali previsti al medesimo articolo 7.
8. In via eccezionale, nella misura strettamente necessaria, l'affidamento diretto può essere autorizzato anche al di sopra dei limiti di cui al comma 1, per un arco temporale limitato, comunque non superiore a trenta giorni e solo per singole specifiche fattispecie indilazionabili e nei limiti massimi di importo stabiliti nei provvedimenti di cui al comma 2, dell'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018. [...]	2. In via eccezionale, nella misura strettamente necessaria, l'affidamento diretto può essere autorizzato anche al di sopra dei limiti di cui all'articolo 140, comma 1 del limite di 500.000 euro di cui all'articolo 140, comma 1, primo periodo, e della soglia europea di cui al medesimo articolo 140, comma 1, secondo periodo , per un arco temporale limitato, comunque non superiore a trenta giorni e solo per singole specifiche fattispecie indilazionabili e nei limiti massimi di importo stabiliti nei

Testo previgente dell'art. 140 del D.Lgs. 36/2023	Nuovo articolo 140-bis del D.Lgs. 36/2023
	provvedimenti di cui al comma 2, dell'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018 nei limiti massimi di importo stabiliti nei provvedimenti di cui agli articoli 24, commi 1 e 2, e 25, comma 1, del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018. L'affidamento diretto di cui al precedente periodo non è comunque ammesso per appalti di lavori di importo pari o superiore alla soglia europea e per appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore al triplo della soglia europea.
11. In occasione degli eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, ferma restando la facoltà di prevedere ulteriori misure derogatorie consentite nell'ambito dei provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 25 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, gli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi possono essere affidati in deroga alle seguenti disposizioni del presente codice: • a) articolo 14, comma 12, lettera a), per consentire l'autonoma determinazione del valore stimato degli appalti per l'acquisizione di beni e servizi omogenei e analoghi, caratterizzati da regolarità, da rinnovare periodicamente entro il periodo emergenziale; • b) articolo 15, comma 2, primo periodo, relativamente alla necessaria individuazione del RUP tra i dipendenti della stazione appaltante o dell'ente concedente, per consentire alle	3. In occasione degli eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, ferma restando la facoltà di prevedere ulteriori misure derogatorie consentite nell'ambito dei provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 25 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, gli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi possono essere affidati in deroga alle seguenti disposizioni del presente codice: • a) articolo 14, comma 12, lettera a), per consentire l'autonoma determinazione del valore stimato degli appalti per l'acquisizione di beni e servizi omogenei e analoghi, caratterizzati da regolarità, da rinnovare periodicamente entro il periodo emergenziale; • b) articolo 15, comma 2, primo periodo, relativamente alla necessaria individuazione del RUP tra i dipendenti della stazione appaltante o dell'ente concedente, per consentire alle

Testo previgente dell'art. 140 del D.Lgs. 36/2023	Nuovo articolo 140-bis del D.Lgs. 36/2023
stazioni appaltanti, ove strettamente necessario, di individuare il RUP tra soggetti idonei anche estranei alle stazioni appaltanti medesime, purché dipendenti di ruolo di altri soggetti o enti pubblici; • c) articolo 37, relativamente alla necessaria previa programmazione dei lavori e degli acquisiti di beni e servizi, per consentire alle stazioni appaltante di affidare l'appalto anche in assenza della previa programmazione del relativo intervento; • d) articolo 49, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e delle norme dell'Unione europea;	stazioni appaltanti, ove strettamente necessario, di individuare il RUP tra soggetti idonei anche estranei alle stazioni appaltanti medesime, purché dipendenti di ruolo di altri soggetti o enti pubblici; • c) articolo 37, relativamente alla necessaria previa programmazione dei lavori e degli acquisiti di beni e servizi, per consentire alle stazioni appaltante di affidare l'appalto anche in assenza della previa programmazione del relativo intervento; • d) articolo 49, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e delle norme dell'Unione europea;
	e) 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; f) articoli 90, fermo il rispetto del termine massimo di cui all'articolo 55, paragrafo 2, della 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, e 111, comma 3, limitatamente alle tempistiche e alle

Testo previgente dell'art. 140 del D.Lgs. 36/2023	Nuovo articolo 140-bis del D.Lgs. 36/2023
	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;
e) articolo 108, commi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, per consentire l'utilizzo generalizzato del criterio del minor prezzo.	g) articolo 108, commi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, per consentire l'utilizzo generalizzato del criterio del minor prezzo.
12. Fermo quanto previsto dal presente articolo per gli appalti affidati in somma urgenza,	4.
in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, per i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza regionale o nazionale ai sensi dell'articolo 24 del predetto codice, ovvero nella ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, anche in mancanza del provvedimento di cui all'articolo 23 del predetto codice:	In occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, per i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza regionale o nazionale ai sensi dell'articolo 24 del predetto codice, ovvero nella ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, anche in mancanza del provvedimento di cui all'articolo 23 del predetto codice:
a) gli importi di cui all'articolo 50, comma 1, del presente codice sono raddoppiati, nei limiti delle soglie di cui all'articolo 14, per i contratti di lavori, servizi e forniture di cui all'articolo 25, comma 2, lettere a), b) e d), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018;	a) gli importi di cui all'articolo 50, comma 1, del presente codice sono raddoppiati, nei limiti delle soglie di cui all'articolo 14, per i contratti di lavori, servizi e forniture di cui all'articolo 25, comma 2, lettere a), b) e d), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018;
b) il termine temporale di cui al comma 4 del presente articolo è stabilito in trenta giorni;	b) il termine temporale di cui all'articolo 140, comma 4, è stabilito in trenta giorni;
c) l'amministrazione competente	c) l'amministrazione competente all'affidamento e all'esecuzione del contratto
è identificata nel soggetto attuatore, ove individuato, di cui al comma 6 dell'articolo	è identificata nel soggetto attuatore, ove individuato, di cui al comma 6 dell'articolo

Testo previgente dell'art. 140 del D.Lgs. 36/2023	Nuovo articolo 140-bis del D.Lgs. 36/2023
25 del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018.	25 del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018.
7. Qualora si adottino le procedure di affidamento in condizioni di somma urgenza previste dal presente articolo, nonché,	5. Le disposizioni di cui all'articolo 140, comma 7, si applicano, altresì, qualora si adottino,
limitatamente ad emergenze di protezione civile, le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c),	limitatamente ad emergenze di protezione civile, le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c).».
e vi sia l'esigenza impellente di assicurare la tempestiva esecuzione del contratto, gli affidatari dichiarano, mediante autocertificazione, resa ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, il possesso dei requisiti di partecipazione previsti per l'affidamento di contratti di uguale importo mediante procedura ordinaria. [...]	

Articolo 2-bis
(Misure urgenti per l'incremento dell'efficienza del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti prioritari)

L'articolo 2-bis, introdotto in sede referente, al fine di incrementare le risorse per il monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi, autorizza la spesa di 1,17 milioni di euro per l'anno 2025 e di 0,48 milioni di euro annui a decorrere dal 2026.

L'articolo in esame integra le disposizioni recate dall'art. 36 del D.L. 90/2014 e finalizzate al monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi.

In particolare la norma in esame, per la finalità indicata, **autorizza la spesa di 1.170.000 euro per l'anno 2025**, comprensiva delle spese per la conduzione e per i necessari interventi di manutenzione evolutiva, **e di 480.000 euro annui a decorrere dal 2026**.

Viene inoltre disciplinata la **copertura degli oneri** relativi, stabilendo che agli stessi si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ricorda che, in attuazione dell'art. 36 del D.L. 90/2014, con la delibera CIPE 28 gennaio 2015 n. 15, sono state emanate le “Linee guida per il monitoraggio finanziario delle grandi opere (MGO)”.

L'applicazione, per le infrastrutture e gli insediamenti prioritari, delle modalità e delle procedure di monitoraggio finanziario previste dall'art. 36 del D.L. 90/2014, è ribadita dall'art. 39, comma 9, ultimo periodo, del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 36/2023).

Per ulteriori informazioni si rinvia alla sezione “[MGO: il Monitoraggio Grandi Opere](#)” del sito web del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Articolo 3

(Disposizioni in materia delle classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica)

L'**articolo 3** introduce una disciplina transitoria per l'effettuazione della verifica sismica degli uffici pubblici, volta a porre rimedio alle difficoltà interpretative e applicative sorte in relazione alla locuzione di "normale affollamento" e a quella di "affollamento significativo".

Il **comma 1** prevede che nelle more dell'aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni, (di cui alla legge 5 novembre 1971, n. 1086, alla legge 2 febbraio 1974, n. 64, al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e al decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, per lo svolgimento della verifica di cui all'articolo 2, comma 3, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20 marzo 2003, n. 3274), ai fini della individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di una interruzione di operatività o eventuale collasso degli uffici pubblici secondo le vigenti norme tecniche per le costruzioni, per "normale affollamento" si intende quello il cui indice di affollamento è inferiore o pari a 3,5 e per "affollamento significativo" quello il cui indice di affollamento è superiore a 3,5.

In via di prima applicazione il parametro di riferimento per definire l'affollamento "normale" e "significativo" è individuato in relazione all'Indice di Affollamento (IA), 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 presente decreto-legge, del quale costituisce parte integrante.

L'**Allegato A**, introdotto dall'articolo 3, comma 1, introduce i criteri per la definizione del normale affollamento e dell'affollamento significativo di un edificio destinato anche parzialmente a ufficio pubblico, prevedendo anche specifici esempi pratici al fine di facilitarne l'interpretazione e l'attuazione.

Articolo 3-bis
(Disposizioni urgenti per il completamento degli interventi infrastrutturali)

L'articolo 3-bis, introdotto in sede referente, interviene sull'articolo 19 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136 in tema di interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali.

In particolare, il **comma 1** prevede che all'articolo 19 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, disciplinante gli interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali sono apportate alcune modificazioni relative agli stanziamenti per il "Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che diventano di 12 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026.

Ulteriore modifica riguarda il comma 5, che prevedeva termini di **novanta giorni** (che diventano a seguito della modifica legislativa di **centoventi giorni**) dalla data di adozione del decreto di concessione del finanziamento, nei quali il comune beneficiario è tenuto a stipulare il contratto relativo ai lavori per la realizzazione dell'investimento, pena la revoca del finanziamento; si prevede che i medesimi lavori devono in ogni caso concludersi entro i successivi **centoventi giorni** (che diventano **centocinquanta giorni** a seguito della modifica legislativa).

Infine al comma 7, si prevede che per le annualità **2024 e 2025** (ed a seguito della modifica legislativa **2026**), i termini di cui ai commi 3, 4 e 5 sono definiti con provvedimento del Capo del Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il 15 gennaio di ciascun anno, ferma restando la necessità che sia assicurata la conclusione dei lavori entro il 31 dicembre di ciascuna annualità.

Infine sempre al medesimo comma è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Con il medesimo provvedimento di cui al primo periodo si provvede alla ricognizione dello stato di attuazione degli interventi, anche ai fini dell'adozione di eventuali provvedimenti di revoca dei finanziamenti ai sensi del comma 5».

Il **comma 2**, introduce disposizioni di carattere finanziario, prevedendo che agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui comma 1, pari a **10 milioni** di euro per l'anno **2026**, si provvede mediante

corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 3-ter
(Disposizioni urgenti per il completamento degli interventi infrastrutturali relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria)

L'**articolo 3-ter**, **introdotto in sede referente**, al fine di procedere celermente al completamento dei lotti già finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, prevede la nomina dell'amministratore delegato dell'ANAS a Commissario straordinario. Nel disciplinare tale figura commissariale viene previsto, in particolare, che: il Commissario opera con i poteri e le funzioni previste per i c.d. commissari sblocca cantieri e può nominare un sub-commissario; al Commissario e all'eventuale sub-commissario nominato non spettano emolumenti; il Commissario, per lo svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi delle strutture dell'ANAS e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **finalità** dell'articolo in esame, enunciata dallo stesso, è quella di consentire il celere completamento dei lotti già finanziati, compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia, dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria (v. *infra*).

A tale fine, l'amministratore delegato pro tempore della società ANAS S.p.A. è nominato **Commissario straordinario**, con i poteri e le funzioni di cui all'art. 4, commi 2 e 3, del D.L. 32/2019 (c.d. **sblocca cantieri**).

I **poteri e le funzioni** dei c.d. Commissari sblocca cantieri previsti dall'art. 4 del D.L. 32/2019 sono disciplinati dai commi da 2 a 5 del medesimo articolo. In particolare l'articolo in esame richiama l'applicazione dei commi 2 e 3 che prevedono, in estrema sintesi, che:

- tali Commissari provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche;

- l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono però dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati;

- per l'esecuzione degli interventi, i Commissari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga ad una serie di disposizioni;

- per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, i Commissari, con proprio decreto, provvedono alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento.

Viene inoltre prevista la **possibilità**, per il Commissario straordinario, **di nominare un sub-commissario, scelto tra il personale dell'ANAS**, dandone tempestiva **comunicazione al Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti.

Al Commissario straordinario e all'eventuale sub-commissario nominato **non spettano compensi**, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

Viene altresì stabilito che al Commissario in questione **si applica l'art. 9, comma 3, del D.L. 76/2020**.

Si fa notare che non appare chiara la finalità di tale ultima disposizione, considerato che l'art. 9, comma 3, del D.L. 76/2020, è volto precipuamente a prevedere che tutti i commissari operano, fino all'ultimazione degli interventi, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del D.L. 32/2019; previsione che è già contemplata dall'articolo in esame (v. supra).

L'articolo in esame prevede inoltre che, per lo svolgimento delle funzioni commissariali, **il Commissario** di cui trattasi **può avvalersi delle strutture dell'ANAS e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali**, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Viene altresì stabilito che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

• **Autostrada A2 - Tratto Cosenza-Altilia**

In relazione all'opera denominata «A2 Autostrada del Mediterraneo. Interventi di miglioramento funzionale dal Km 258+800 (svincolo di Cosenza) al Km 286+000 (svincolo di Altilia) escluso svincolo di Rogliano (km 273+800) – COD: UC147», nelle premesse della [deliberazione n. 762/2023 della Giunta regionale della Calabria](#) (con la quale, per l'opera in questione, si è autorizzata la deroga alla procedura di dibattito pubblico, consentendo quindi all'ANAS di procedere direttamente agli studi di prefattibilità tecnico-economica nonché alle successive fasi progettuali) viene evidenziato che l'opera stessa: “è inserita nel Contratto di Programma 2016-20, stipulato tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti, e prevede la realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento funzionale del tratto autostradale esistente compreso tra gli svincoli di Cosenza e di Altilia; tale tratto autostradale si sviluppa per circa 26 km secondo un tracciato spesso tortuoso e caratterizzato da carreggiate sfalsate, con numerose gallerie e viadotti; recentemente ANAS ha avviato una nuova fase di studio preliminare che ha portato all'individuazione di una diversa soluzione che prevede l'articolazione in lotti funzionali, realizzabili anche separatamente, per consentire la modulazione nel tempo dell'investimento complessivo".

Nella [scheda n. 53 della banca dati SILOS](#) (curata dal Servizio Studi della Camera, in collaborazione con il Cresme e l'ANAC) viene evidenziato che, alla data del 29 marzo 2024:

- sono stati rimodulati gli stralci dell'intervento generale (UC147) con definizione di priorità dell'adeguamento funzionale della tratta compresa fra il viadotto Corsopato e lo svincolo di Altilia, compresi i viadotti Stupino e Ruiz;
- è in procinto di affidamento il progetto di fattibilità tecnico economica con ricorso a soggetto aggiudicatario di accordo quadro.

Nel [focus "Investimenti ANAS nella Regione Calabria"](#), diffuso dall'ANAS nel marzo 2024, per l'opera in questione (UC147) viene indicato un importo del finanziamento pari a circa 2,76 miliardi di euro e come stato di attuazione "progetto di fattibilità tecnica ed economica in corso".

Nella succitata banca dati SILOS, l'importo di 2,76 miliardi di euro viene indicato come stima del costo dell'opera al 31 agosto 2024, mentre le risorse disponibili alla medesima data risultano essere pari a circa 423 milioni di euro.

Articolo 3-quater
(Disposizioni urgenti in materia di messa in sicurezza e
adeguamento del traforo del Gran Sasso)

L'**articolo 3-quater, introdotto in sede referente**, in merito agli interventi per la messa in sicurezza e l'adeguamento del Traforo del Gran Sasso, provvede a trasferire le competenze dal Commissario straordinario per le Autostrade A24-A25 al Commissario straordinario già nominato per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, a cui vanno imputate le risorse del programma "Strade sicure", finanziato dal Piano nazionale complementare al PNRR. Il Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25 dovrà inoltre trasmettere una relazione di merito sullo stato degli interventi effettuati. Il Commissario straordinario subentrante opererà entro i limiti delle risorse disponibili e senza nuovi oneri per la finanza pubblica.

L'**articolo 3-quater, introdotto in sede referente**, prevede al **comma 1** che, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i **compiti e le funzioni relative agli interventi di adeguamento del Traforo del Gran Sasso**, connessi all'attuazione degli obblighi derivanti dal decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 (vedi *infra*), attribuiti al [Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25](#), previsto all'articolo 206, comma 1, del D.L. 34/2020 **sono trasferiti al [Commissario straordinario per il Gran Sasso](#)** previsto all'articolo 4-ter del D.L. 32/2019.

L'[art. 206 del D.L. 34/2020](#) ha previsto la nomina di un Commissario straordinario per l'espletamento delle attività finalizzate ad accelerare la messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25. In attuazione di tale disposizione, con il [D.P.C.M. 23 marzo 2022](#) si è provveduto alla nomina di Marco Corsini a Commissario straordinario per la sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle citate autostrade.

L'[articolo 4-ter del D.L. 32/2019](#) ha previsto la nomina di un Commissario straordinario del Governo per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso. Tale commissario, nominato nella figura dell'ing. Pierluigi Caputi con [DPCM 4 settembre 2023](#), ha il compito di coordinare e attuare interventi urgenti per affrontare il rischio idrogeologico e migliorare la qualità delle acque e la sicurezza idraulica dell'area.

Il [decreto legislativo 264/2006](#) attua la direttiva 2004/54/CE relativa alla **sicurezza delle gallerie della rete stradale transeuropea**. Tale decreto stabilisce misure per la progettazione e l'adozione di misure di prevenzione volte a ridurre i rischi per la sicurezza degli utenti delle strade nelle gallerie. Il decreto legislativo si applica a tutte le gallerie, di lunghezza superiore a 500 metri, che fanno parte

della rete stradale transeuropea e che sono già in esercizio, in costruzione o in fase di progettazione.

Il **comma 1** prevede che a tal fine, con **decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti** sono individuate le **risorse disponibili** finalizzate a legislazione vigente ai medesimi interventi nell'ambito del **programma** indicato all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 5, del D.L. 59/2021, da trasferire al **Commissario per il Gran Sasso** previsto al citato articolo 4-ter del D.L. 32/2019.

Il programma indicato all'articolo 1, comma 2, lettera c), n. 5, del D.L. 59/2021 riguarda le Strade sicure - Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25), che prevede 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, 90 milioni di euro per l'anno 2023, 337 milioni di euro per l'anno 2024, 223 milioni di euro per l'anno 2025 e 50 milioni di euro per l'anno 2026, dalla ripartizione del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) per complessivi 30,6 miliardi di euro per gli anni dal 2021 al 2026. A seguito degli interventi di riduzione e riprogrammazione delle risorse (disposti in particolare dall'articolo 1 del D.L. n. 19 del 2024) la dotazione finanziaria del Piano, è stata ridotta di circa 1 miliardo.

Il D.L. 19/2024 ha provveduto a ridurre l'intervento per le Autostrade A24 e A25 di 220 milioni e 120 milioni gli importi delle annualità 2024 e 2025, rifinanziando al contempo le annualità 2027 e 2028 per gli stessi importi.

Dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il **Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25**, previsto all'articolo 206, comma 1, del D.L. 34/2020 **cessa le proprie funzioni** in relazione alle citate attività. Si stabilisce inoltre che restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, in relazione agli interventi previsti.

Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25 trasmette al Commissario straordinario per il Gran Sasso previsto all'articolo 4-ter del D.L. n. 32 del 2019, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze, una **relazione circa lo stato di attuazione degli interventi**, gli impegni finanziari assunti nell'espletamento dell'incarico, nonché la ricognizione delle relative risorse disponibili.

Ai fini dell'applicazione della procedura relativa all'aggiornamento dei cronoprogrammi procedurali, contenenti gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi previsti, come indicato all'articolo 1, comma 11 del D.L. 19/2024, **entro e non oltre il 15 settembre 2025**, il

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze i **cronoprogrammi procedurali** di tutti gli investimenti rientranti nel programma indicato al citato articolo 1, comma 2, lettera c), n. 5, del D.L. 59/2021 (vedi *supra*).

Il **comma 2** prevede che, ferme restando le risorse trasferite il Commissario straordinario per il Gran Sasso, indicato al citato articolo 4-ter del D.L. 32/2019 provvede allo svolgimento delle attività e alla realizzazione degli interventi previsti, nel limite delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 3-quinquies
(Tavolo tecnico per le opere pubbliche incompiute)

L'**articolo 3-quinquies, introdotto in sede referente**, prevede – al fine di rafforzare l'attività di monitoraggio delle opere incompiute – l'istituzione presso il MIT, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, di un tavolo tecnico, di cui sono disciplinati composizione e compiti.

L'articolo in esame, al fine di rafforzare l'attività di monitoraggio delle opere incompiute (prevista e disciplinata dall'art. 44-*bis* del D.L. 201/2011, v. *infra*), prevede l'**istituzione, presso il MIT, di un tavolo tecnico**.

Viene inoltre disciplinata la **composizione del tavolo tecnico**, stabilendo che lo stesso è composto da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), nonché da rappresentanti delle regioni e delle province autonome.

Sono altresì definiti i **compiti attribuiti al tavolo tecnico**, stabilendo che allo stesso spetta:

- la fissazione dei criteri per l'individuazione delle opere incompiute da avviare prioritariamente a realizzazione;
- la definizione di percorsi di miglioramento dei processi di monitoraggio delle opere incompiute;
- l'identificazione delle principali criticità che impediscono il completamento delle opere in questione.

Lo stesso articolo reca l'usuale clausola di **invarianza finanziaria**, precisando che:

- il tavolo in questione è istituito senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- le Amministrazioni interessate provvedono all'attuazione della presente disposizione nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Per garantire l'invarianza finanziaria viene inoltre stabilito che **ai partecipanti al tavolo tecnico non spettano** compensi, indennità, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri **emolumenti comunque denominati**.

- *L'anagrafe delle opere incompiute*

L'art. 44-bis del D.L. 201/2011 ha introdotto la definizione di «opera pubblica incompiuta» e ha istituito, presso il MIT, l'elenco-anagrafe nazionale delle opere pubbliche incompiute.

In attuazione di tale disposizione è stato emanato il [D.M. 13 marzo 2013 n. 42](#), con cui sono state regolamentate le modalità di redazione dell'elenco-anagrafe delle opere pubbliche incompiute.

Nel [comunicato web del MIT del 6 luglio 2023](#) viene reso noto che sulla [piattaforma Servizio Contratti Pubblici \(SCP\) del MIT](#) è disponibile l'aggiornamento al 2022 degli elenchi dell'anagrafe delle opere pubbliche incompiute di interesse nazionale facenti capo, rispettivamente, alle amministrazioni di ambito centrale e alle amministrazioni di ambito regionale.

Nel medesimo comunicato si evidenzia che “rispetto al 2021 si rileva una seppur lieve diminuzione del numero complessivo delle opere incompiute, ridotte di cinque unità rispetto alla precedente annualità (da 377 a 372). L'importo complessivo degli interventi aggiornato all'ultimo quadro economico delle opere censite nel 2022, il cui valore attuale risulta di circa 2,5 miliardi di euro, subisce un deciso incremento rispetto al 2021 (+38%); stabile invece l'importo complessivo degli oneri per l'ultimazione dei lavori, che ha avuto poca differenza (+5,2%), passando da 1,2 miliardi di euro del 2021 agli attuali 1,3 miliardi di euro”.

Articolo 3 sexies
(Risorse straordinarie per l'adeguamento infrastrutturale delle
capitanerie di porto – Guardia costiera)

L'articolo 3 sexies, introdotto in sede referente, incrementa il fondo volto ad assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto-Guardia costiera.

L'articolo 3-sexies, al comma 1, incrementa di 1 milione di euro per il 2025 e di 4 milioni di euro sia per il 2026 che per il 2027 il fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera.

Tale fondo, istituito dall'articolo 3, comma 1, del [decreto-legge n. 68 del 2022](#), attualmente presenta una dotazione di 1,3 milioni di euro per il 2022, di 500.000 mila euro per il 2023, di 6,4 milioni di euro per ogni anno dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ogni anno dal 2027 al 2036.

L'articolo 3-sexies, comma 2, reca la copertura finanziaria per gli oneri derivanti dall'incremento del fondo disposto dal comma 1.

In particolare, si prevede:

- per la copertura di 1 milione di euro per il 2025, l'uso delle risorse disponibili di cui all'articolo 9, comma 1, della [legge n. 211 del 1992](#);

Si ricorda che la legge n. 211 del 1992 disciplina la realizzazione di interventi nel settore dei **sistemi di trasporto rapido di massa**. In particolare, l'articolo 9 prevede la possibilità di corrispondere dei contributi, per un massimo di trenta anni, per le operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori con la società Cassa Depositi e Prestiti, con istituti di credito abilitati o con istituti di credito esteri, al fine di realizzare gli interventi di cui alla medesima legge.

- per la copertura di 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, che il fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025 sia ridotto in misura corrispondente, utilizzando a tal fine l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 3-septies
***(Disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale
relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la
difesa nazionale)***

L'articolo 3-septies, introdotto in sede referente, interviene sul comma 10 dell'articolo 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Codice dell'ambiente) introducendo disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale.

In particolare, l'intervento in questione, nell'emendare le disposizioni di cui all'articolo 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (codice dell'ambiente) intende fissare, il termine entro il quale il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica adotta, di concerto con il Ministro della cultura, il decreto con il quale escludere l'applicazione delle procedure per la VIA nelle ipotesi di progetti o parti di progetti aventi come unico obiettivo la difesa nazionale. In particolare, tale termine, è fissato in 30 giorni, decorrenti dall'emanazione del provvedimento di competenza del Ministro della difesa sia esso relativo alle infrastrutture rientranti nelle categorie di cui all'articolo 233, comma 1, del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, o alle singole infrastrutture di cui all'articolo 4, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 2012, n. 236.

CAPO II – DISPOSIZIONI IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO, DI MOTORIZZAZIONE CIVILE E DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

Articolo 4, commi 1-3

(Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto)

L'**articolo 4, modificato in sede referente**, reca alcune disposizioni relative al servizio di autotrasporto.

Il **comma 1** prevede una nuova disciplina dei **tempi di attesa** dei veicoli per le operazioni di carico e scarico della merce.

Il **comma 2** attribuisce **poteri sanzionatori e di diffida** all'Autorità garante per la concorrenza e il mercato in presenza di determinate violazioni dei contratti di trasporto di merci su strada.

Il **comma 2-bis**, introdotto **in sede referente**, modifica la disciplina degli imballaggi e delle unità di movimentazione.

Il **comma 3** stanza delle somme per l'**ammodernamento della flotta del parco veicolare** del settore dell'autotrasporto.

L'**articolo 4, comma 1**, del decreto-legge in esame apre il Capo II concernente "Disposizioni in materia di autotrasporto, di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli". Tale comma novella il [decreto legislativo n. 286 del 2005](#), recante disposizioni volte al riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore.

Nel dettaglio, il **comma 1** sostituisce l'**articolo 6-bis** del citato decreto legislativo, che reca la disciplina del cosiddetto "**periodo di franchigia**", ossia il tempo di attesa dei veicoli per poter effettuare le **operazioni di carico e scarico** della merce.

Il nuovo **articolo 6-bis** si compone di quattro commi.

Il **comma 1** interviene sulla durata del periodo di franchigia e sulle operazioni di carico e scarico delle merci.

In particolare, la durata di tale periodo è stata ridotta da 120 a **90 minuti** per ciascuna operazione, e decorre dal momento di arrivo del vettore al luogo di carico e scarico.

In **sede referente** è stato precisato che in tale periodo di franchigia sono **ricompresi anche i periodi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario della merce**.

Si dispone, altresì, l'onere in capo al **committente**, al **destinatario** della merce, o a un **soggetto della filiera di trasporto** per come definito

dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 286 del 2005, di indicare al vettore il luogo e l'orario in cui si svolgeranno le operazioni nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico. Nel caso in cui tale onere non venga rispettato, il **comma in esame** riconosce al vettore la possibilità di **fornire prova dell'orario di arrivo** nel luogo delle operazioni tramite l'utilizzo del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo o del tachigrafo intelligente di seconda generazione.

L'articolo 2 del decreto legislativo n. 286 del 2005 presenta una serie di definizioni, tra cui quella di vettore, committente e caricatore.

Si intende per vettore:

- l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi;
- l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada;
- l'impresa iscritta all'albo nazionale sovra citato associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce.

Si definisce committente:

- l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore;
- l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto.

Infine, si considera come caricatore:

- l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto

Il **comma 2** regola la **responsabilità giuridica** del committente e del caricatore nei confronti del vettore per il caso di superamento del periodo di franchigia ad essi imputabile.

Si precisa, in particolare, che il committente e il caricatore sono **responsabili in solido**, e che devono corrispondere al vettore un indennizzo pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo successivi rispetto alla durata del periodo di franchigia.

Il **comma 2** riconosce, poi, a ciascun coobbligato il **diritto di rivalsa** nei confronti del soggetto effettivamente responsabile.

Sul punto, occorre ricordare che l'articolo 1292 del Codice civile reca la disciplina dell'obbligazione in solido, con cui si fa riferimento al caso in cui più debitori risultino obbligati per la medesima prestazione, in modo che ciascuno

possa essere costretto all'adempimento per la totalità e l'adempimento da parte di uno liberi gli altri, o al caso in cui tra più creditori ciascuno possa chiedere l'adempimento dell'intera obbligazione, in modo che l'adempimento conseguito da uno di essi liberi il debitore verso tutti i creditori.

L'indennizzo non è dovuto nel caso in cui il ritardo è **imputabile al vettore**.

In merito alla quantificazione dell'indennizzo, si precisa che l'importo deve essere soggetto a **rivalutazione automatica annuale**, e che questa decorre dall'entrata in vigore del provvedimento in esame. Per il calcolo della rivalutazione si fa ricorso all'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi (**Indice FOI**).

Infine, il **comma 2** prevede che il vettore può presentare **richiesta di indennizzo** alternativamente al committente o al caricatore entro il termine di prescrizione previsto dall'articolo 2951 del codice civile, facendo salva la possibilità di proporre domanda di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile.

L'articolo 2951 del codice civile reca la disciplina della prescrizione in materia di spedizione e di trasporto. Tale norma stabilisce in un anno il termine di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di spedizione e dal contratto di trasporto. Tuttavia, se il trasporto ha inizio o termine fuori dall'Europa, il suddetto termine di prescrizione è fissato in 18 mesi.

Esso decorre dall'arrivo a destinazione della persona o dal giorno del sinistro, se avvenuto, ovvero dal giorno in cui è avvenuta o sarebbe dovuta avvenire la riconsegna della cosa al luogo di destinazione

Il **comma 3** dell'articolo 6-bis del decreto legislativo n. 286 del 2005 prevede che l'indennizzo previsto dal comma 2 va corrisposto anche nel caso di **superamento dei tempi** di esecuzione materiale delle **operazioni di carico e scarico** previsti nel contratto di trasporto, a condizione che di tale superamento ne sia data indicazione nella documentazione di accompagnamento della merce o in ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore.

La disposizione inoltre fa salvo quanto previsto dall'articolo 7, commi 3 e 4, del [decreto legislativo n. 286 del 2005](#).

L'articolo 7 disciplina la responsabilità del vettore, del committente del caricatore e del proprietario della merce.

Il comma 3 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. Occorre precisare che il comma 3 subordina tale obbligo ai casi in cui le modalità di esecuzione della prestazione, previste nel contratto di trasporto di merci su strada, siano incompatibili con il rispetto da parte del conducente delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale violate e la responsabilità dei soggetti di cui sopra sia stata accertata dagli organi di polizia stradale.

Il comma 4 riguarda il caso in cui non sia stato stipulato un contratto di trasporto in forma scritta, specificando che, in presenza di una accertata violazione dei limiti di velocità nonché dei tempi di guida e di riposo previsti rispettivamente dagli articoli 142 e 174 del Codice della strada da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, gli organi di polizia stradale verificano se le istruzioni scritte fornite al vettore per l'esecuzione della prestazione di trasporto siano o meno compatibili con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Si specifica che, 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.

Infine, il **comma 4**, pur ribadendo che le operazioni di scarico non necessitano della presenza del conducente, riconosce allo stesso la possibilità di essere presente e di visionare la **regolarità delle operazioni di carico**. Tra tali operazioni, la novella in esame fa riferimento in particolare a quelle che riguardano la sistemazione del carico sui veicoli, alla luce delle sanzioni previste dagli articoli 164 e 167 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

Al fine di una maggiore comprensione delle modifiche apportate dal decreto in esame, il *dossier* presenta in calce all'articolo 4 un testo a fronte con la disciplina previgente.

L'**articolo 4, comma 2**, aggiunge il comma 15-*bis* all'articolo 83-*bis* del [decreto-legge n. 112 del 2008](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008.

Il decreto-legge n. 112 del 2008 reca disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria.

L'articolo 83-*bis*, in particolare, interviene sulla sicurezza stradale e sulla regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi e, al comma 15, riconosce in capo alla Guardia di Finanza e all'Agenzia delle entrate il compito di accertare una serie di violazioni, come il superamento del termine di pagamento

del corrispettivo del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada.

Nel dettaglio, il **comma 2** riconosce all'**Autorità garante della concorrenza e del mercato** poteri sanzionatori e di diffida in materia di contratti di trasporto di merci su strada.

Si specifica che tali poteri sono previsti dall'articolo 15 della legge n. 287 del 1990, e possono essere esercitati a condizione che le violazioni dei commi 12, 13 e 13-*bis* del citato articolo 83-*bis* integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della [legge n. 192 del 1998](#).

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.

Si precisa, altresì, che questi poteri possono essere esercitati **d'ufficio**, 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.

L'**articolo 4, comma 2-*bis***, introdotto **in sede referente**, modifica l'articolo 11-*bis*, comma 1, del decreto legislativo n. 286 del 2005, che prevede, nei casi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, l'esonero del vettore, al termine dell'operazione di trasporto, da ogni **obbligo di gestione e restituzione** degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate.

In particolare, il **comma 2-*bis*** interviene sull'ambito di applicazione del citato comma 1, circoscrivendolo al caso in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, **per mezzo di servizi ancillari resi da soggetti che, nell'esecuzione del trasporto, abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni a favore del vettore**.

L'**articolo 4, comma 3**, autorizza la spesa di **6 milioni di euro** per ciascuno degli anni 2025 e 2026 per **ammodernare la flotta del parco**

veicolare del settore dell'autotrasporto, da ripartire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Si ricorda che tale spesa si ricollega allo stanziamento di 250 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015 per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, previsto dal comma 150 della [legge n. 190 del 2014](#) (legge di stabilità 2015).

Conseguentemente, a copertura degli oneri previsti dal comma in esame si dispone la **riduzione del fondo speciale di parte corrente** iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «**Fondi di riserva e speciali**» della missione «*Fondi da ripartire*» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 4 del D.L. 73/2025
Art. 6-bis (Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia)	Art. 6-bis (idem)
1. Nel contratto scritto è indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.	1. Il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, è pari a novanta minuti per ciascuna operazione. Il committente, il destinatario della merce o altro soggetto della filiera del trasporto di cui all'articolo 2 è tenuto a fornire al vettore indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento di tali operazioni, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico. In caso di mancato rispetto di tale onere, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni di carico o scarico mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione.
2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.	2. Il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo, per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, 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 di cui al presente comma 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

Decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 4 del D.L. 73/2025
	dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi (Indice FOI). La richiesta d'indennizzo può essere effettuata dal vettore al committente o al caricatore, nel termine di prescrizione previsto dall'articolo 2951 del codice civile, ferma restando la possibilità di proporre domanda di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile.
3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui all'articolo 83-bis, comma 16, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di autotrasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminal ferroviari, promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 7, commi 3 e 4, l'indennizzo di cui al comma 2 è dovuto anche qualora siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto e ciò risulti dalla documentazione di accompagnamento della merce o da ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore.
4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.	4. Fermo restando che le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, è sempre assicurata al medesimo conducente la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico, con particolare riguardo alla sistemazione del medesimo sui veicoli,

Decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 4 del D.L. 73/2025
	tenuto conto delle sanzioni di cui agli articoli 164 e 167 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, nonché alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi.	<i>Abrogato</i>

Articolo 4, commi 3-bis e 3-ter
(Integrazione dell'AINOP per l'individuazione dei corridoi dedicati ai trasporti eccezionali)

Il **comma 3-bis dell'articolo 4, introdotto in sede referente**, inserisce nell'articolo 13 del DL 109/2018 un nuovo comma 9-bis che affida all'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP) funzioni aggiuntive di pianificazione e monitoraggio dei transiti prevedendo che esso opera quale infrastruttura di riferimento nazionale per la condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali rilevanti, anche tramite l'interoperabilità con sistemi informativi già in uso. Il **comma 3-ter, introdotto in sede referente**, autorizza la spesa per l'attuazione del comma 3-bis e provvede alla copertura dei relativi oneri.

Il **comma 3-bis dell'articolo 4, introdotto in sede referente**, inserisce all'art. 13 del DL 109/2008 il comma 9-bis in materia di **corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità**.

Si ricorda che i corridoi individuano itinerari sulle reti stradali e autostradali nazionali e locali che consentono la circolazione di veicoli o complessi di veicoli eccedenti i limiti di massa o di sagoma previsti dal Codice della strada ([art. 10 del Codice della strada](#) di cui al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285).

Nel dettaglio, il nuovo comma 9-bis prevede, al primo periodo, che, al fine di supportare l'individuazione, l'inserimento e la validazione dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità di cui all'art. 7-bis, comma 2-bis, del DL 146/2021, l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP):

- è **integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio** dei transiti;
- ed opera quale **infrastruttura di riferimento nazionale per la condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali** rilevanti, anche **tramite l'interoperabilità** con sistemi informativi geografici (GIS) già in uso da parte di società concessionarie operanti nel settore stradale e autostradale, enti proprietari della rete stradale nazionale, regioni ed enti regionali di gestione della rete stradale locale, nonché con i sistemi telematici dell'Albo nazionale degli Autotrasportatori (istituito dalla legge 6 giugno 1974, n. 298) e con la piattaforma di archiviazione del Documento unico di circolazione e proprietà, di cui all'art. 1 del D.Lgs. n. 98/2017.

L'art. 13 del DL 109/2008 (c.d. decreto Genova) ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP), formato dalle seguenti sezioni: a) ponti, viadotti e cavalcavia stradali; b) ponti, viadotti e cavalcavia ferroviari; c) strade - archivio nazionale delle strade, di seguito ANS; d) ferrovie nazionali e regionali - metropolitane; e) aeroporti; f) dighe e acquedotti; g) gallerie ferroviarie e gallerie stradali; h) porti e infrastrutture portuali; i) edilizia pubblica (comma 1). Ai sensi del comma 2, le sezioni di cui al comma 1 sono suddivise in sottosezioni, ove sono indicati, per ogni opera pubblica: a) i dati tecnici, progettuali e di posizione con analisi storica del contesto e delle evoluzioni territoriali; b) i dati amministrativi riferiti ai costi sostenuti e da sostenere; c) i dati sulla gestione dell'opera anche sotto il profilo della sicurezza; d) lo stato e il grado di efficienza dell'opera e le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, compresi i dati relativi al controllo strumentale dei sistemi di ritenuta stradale in acciaio o in cemento; e) la collocazione dell'opera rispetto alla classificazione europea; f) i finanziamenti; g) lo stato dei lavori; h) la documentazione fotografica aggiornata; i) il monitoraggio costante dello stato dell'opera anche con applicativi dedicati, sensori in situ e rilevazione satellitare; l) il sistema informativo geografico per la consultazione, l'analisi e la modellistica dei dati relativi all'opera e al contesto territoriale. Il comma 4 stabilisce che le Regioni, le Province autonome di Trento e di Bolzano, gli enti locali, l'ANAS, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., i concessionari autostradali, i concessionari di derivazioni, i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, l'ente nazionale per l'aviazione civile, le autorità di sistema portuale e logistico, l'Agenzia del demanio e i soggetti che a qualsiasi titolo gestiscono o detengono dati riferiti ad un'opera pubblica o all'esecuzione di lavori pubblici, alimentano l'AINOP con i dati in proprio possesso per la redazione di un documento identificativo, contenente i dati tecnici, amministrativi e contabili, relativi a ciascuna opera pubblica presente sul territorio nazionale. Il comma 5 demanda ad un decreto ministeriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata, la definizione delle modalità con le quali i soggetti di cui al comma 4 rendono disponibili i servizi informatici di rispettiva titolarità per la condivisione dei dati e delle informazioni nel rispetto del D. Lgs. 82/2005, mediante la cooperazione applicativa tra amministrazioni pubbliche. In attuazione di quanto disposto dal comma 5 è stato adottato il [D.M. 8 ottobre 2019, n. 430](#).

L'art. 6-*quinquies* del D. Lgs. 35/2011 (inserito dall'art. 5, comma 1, del D. Lgs. 213/2021, recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali) stabilisce che l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP) costituisce il sistema nazionale di segnalazione spontanea, ed è reso accessibile on line a tutti gli utenti della strada, per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi trasmesse dagli utenti della strada e dai veicoli, e di qualsiasi altra informazione in materia di sicurezza che l'autore della segnalazione percepisce come un rischio reale o potenziale per la sicurezza dell'infrastruttura stradale.

Per maggiori informazioni si rinvia alla [pagina web sull'AINOP](#) del sito del MIT.

Il secondo periodo del nuovo comma 9-*bis* precisa che l'AINOP interopera con i sistemi telematici di tracciamento dei mezzi e di gestione della rete infrastrutturale e dei flussi di traffico utilizzati dai soggetti di cui al primo periodo, al fine di:

- fornire una **rappresentazione centralizzata dei transiti dei trasporti in condizioni di eccezionalità** tracciati;
- e **garantire l'ottimizzazione dei percorsi e la sicurezza** della circolazione.

I periodi terzo e quarto del nuovo comma 9-*bis* rinviano ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, sentito il Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri, la definizione:

- delle **modalità operative e tecniche per l'attuazione dell'interoperabilità** dei sistemi di cui al presente comma, ivi incluse le modalità per l'avvio della fase sperimentale;
- delle **modalità di classificazione in termini di percorribilità** dei corridoi coordinata con i sistemi di segnalazione e autorizzazione che rimangono in capo agli enti proprietari o gestori dei tratti stradali o autostradali interessati;
- delle modalità di **rappresentazione dei tracciamenti**, acquisiti dalle piattaforme dei soggetti sopra indicati, su un unico sistema centralizzato ai fini delle verifiche da parte delle autorità competenti per il controllo del traffico e dell'effettivo e corretto utilizzo dei percorsi autorizzati.

Il **comma 3-ter dell'articolo 4, introdotto in sede referente**, ai fini dell'attuazione del comma 3-*bis* **autorizza la spesa** complessiva di 500.000 per l'anno 2025, 3,5 milioni di euro per l'anno 2026, 1,2 milioni di euro per l'anno 2027 e 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027 per l'attività di avvio, gestione, manutenzione e conduzione del predetto sistema, nonché di supporto operativo agli utenti operatori di trasporto eccezionale e agli enti proprietari o gestori di infrastrutture stradali, e dispone che alla **copertura dei relativi oneri finanziari** si provvede:

a) quanto a euro 500.000 per l'anno 2025, a 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e a 1,2 milioni di euro per l'anno 2027 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) quanto a 1,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni del fondo speciale di

parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 5

(Disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli)

L'articolo 5, modificato **in sede referente**, contiene disposizioni inerenti alla sicurezza informatica e gestionale delle infrastrutture digitali di rete degli Uffici centrali e territoriali della Motorizzazione, ulteriori disposizioni di riordino delle attività espletate nell'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza dal competente personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché la proroga del termine di limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5".

Il **comma 1** è finalizzato a potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonché la resilienza, delle infrastrutture digitali di rete degli Uffici centrali e territoriali della Motorizzazione, mediante la realizzazione di un sistema volto a garantire una maggiore protezione e capacità di risposta alle minacce, assicurando un approccio coerente e integrato alla cybersecurity in tutta l'amministrazione.

Più nello specifico, è autorizzata la spesa complessiva di **euro 14.082.028 per l'anno 2025** per la realizzazione di un sistema di protezione integrato, tramite l'implementazione di strumenti di controllo degli accessi e di monitoraggio del traffico dati relativo ai servizi di competenza e la promozione di comportamenti sicuri e responsabili del personale nell'utilizzo delle dotazioni digitali.

A tali oneri si provvede mediante l'utilizzo delle somme, una volta versate all'entrata del bilancio dello Stato dalla Società consortile per azioni PatentiViaPoste a conclusione del contratto di servizio per la gestione del processo produttivo delle patenti di guida e del loro recapito ai cittadini e agli uffici della motorizzazione civile, da riassegnare al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'utilizzazione effettiva di tali somme è condizionata e limitata al versamento da parte della società consortile per azioni PatentiViaPoste e alla successiva riassegnazione.

Il **comma 2** interviene sull'articolo 19 della legge l 0 dicembre 1986, n. 870 per apportare modifiche ai commi da 1 a 1-sexies che disciplinano la misura degli importi spettanti per le operazioni in materia di motorizzazione, di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12), della tabella 3 allegata alla citata legge, e per le attività espletate

nell'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza dal competente personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Più precisamente, le modifiche sono volte a meglio dettagliare, da un lato, la misura degli importi dovuti, in ogni caso, dai soggetti a favore dei quali sono espletate le suddette operazioni, quale corrispettivo a fronte dell'attività svolta dal Ministero per le citate operazioni (commi 1, 1.1. e 1-bis dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 come novellati), e, dall'altro, la misura degli importi che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve corrispondere al proprio personale coinvolto nelle suddette operazioni (comma 1-ter dell'articolo 19 citato, come novellato), nell'ottica di favorire una gestione chiara ed agevole dei compensi e dei rimborsi dovuti, con un minor aggravio organizzativo per gli uffici amministrativi ed un risparmio per le casse dello Stato.

Il **comma 3** dispone l'aggiornamento, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore, della disposizione del decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 2023, n. 229, adottato in attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (tale decreto prevede che, per ciascun soggetto legittimato a condurre su strada veicoli in circolazione di prova, può essere rilasciato un numero di autorizzazioni rapportato al numero di addetti – dipendenti e collaboratori – occupati nell'attività di impresa, in ragione di una autorizzazione ogni cinque addetti e fino ad un massimo di cento autorizzazioni).

Nelle more della revisione del suddetto decreto, il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova che possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici, è fissato in un numero non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa in ragione di rapporti di collaborazione funzionale, attestato da idonea documentazione e da apposita delega.

In sede referente è stato aggiunto un ulteriore periodo al terzo comma, in base al quale si prevede che alle imprese autorizzate a svolgere le attività di imbarco e sbarco da e su nave e quelle di movimentazione di veicoli non ancora immatricolati in porto, tra le aree portuali e le zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto a destinazione finale, può comunque essere rilasciato un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e dei dipendenti e soci del soggetto autorizzato

alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui ordinariamente l'impresa autorizzata si avvale, come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale.

Le autorizzazioni alla circolazione in prova di cui al presente comma consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, **nella persona del titolare dell'autorizzazione** (emendamento aggiunto **in sede referente**), ovvero selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

In **sede referente** è stato, altresì, previsto che chiunque circola in violazione delle disposizioni del quarto periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344, di cui all'articolo 98, comma 3, del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

Il **comma 3-bis, aggiunto in sede referente**, prevede che le amministrazioni e gli enti da cui dipendono gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del codice della strada (che si riferisce ai servizi di polizia stradale), comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la pubblicazione nell'apposita sezione del portale telematico istituzionale del medesimo Ministero, i dati relativi alle apparecchiature per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità utilizzate ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana (art. 142 del codice della strada), indicando per ciascun dispositivo la conformità ad un tipo, marca e modello approvato od omologato.

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è definito il modello informatico da utilizzare per la trasmissione dei dati di cui al primo periodo e sono indicate le relative modalità di comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Fermi restando i requisiti di collocazione e uso, nonché di approvazione e omologazione delle apparecchiature di cui al primo periodo previsti a legislazione vigente, la comunicazione di cui al primo periodo è condizione necessaria ai fini del legittimo utilizzo delle apparecchiature cui si riferisce la comunicazione medesima.

Si prevede infine che la disposizione del terzo periodo acquista efficacia decorsi sessanta giorni dalla data di adozione del decreto di cui al secondo periodo.

Il **comma 3-ter, aggiunto in sede referente**, prevede che all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge, 6 novembre 2023, n. 155, disciplinante misure in

materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale, sono apportate alcune modificazioni in virtù delle quali:

a) la limitazione (alla circolazione veicolare) di cui al primo periodo del medesimo comma si applica in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione (a seguito della modifica introdotta) superiore **a 100.000 abitanti** – anziché a 30.000, come attualmente previsto – presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale, ricadenti in zone nelle quali risulta superato uno o più dei valori limite del materiale particolato PM10 o del biossido di azoto ((NO2)).

b) fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo (**periodo introdotto con apposito emendamento**), a decorrere **dal 1° ottobre 2026** (anziché dal 1° ottobre 2025, come attualmente stabilito), la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" è inserita nei piani di qualità dell'aria delle Regioni di cui al comma 1, che adottano i relativi provvedimenti attuativi nel rispetto di quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo del presente comma.

c) in virtù delle **modifiche adottate in sede referente** è stato aggiunto, in fine, un nuovo periodo che prevede che, decorso il termine di cui al quarto periodo, le regioni possono prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" nei piani di qualità dell'aria di cui al comma 1 mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento euro-unitario.

Resta ferma la facoltà per le regioni di introdurre la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5" prima del termine di cui al quarto periodo, mediante l'aggiornamento, ai sensi del comma 1, dei rispettivi piani di qualità dell'aria e la modifica dei relativi provvedimenti attuativi.

CAPO III – DISPOSIZIONI URGENTI NEL SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

Articolo 6, comma 1 *(Aggiornamento dei canoni annui delle concessioni demaniali marittime)*

L'articolo 6, comma 1, novellato nel corso dell'esame in sede referente, con norma di interpretazione autentica, dispone che l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime, in caso di mancata produzione o diffusione dell'indice dei prezzi per il mercato all'ingrosso, è effettuato con l'utilizzo dell'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.

L'articolo 6, comma 1, dispone, a seguito della modifica introdotta in sede referente, che l'articolo 04, comma 1, del [decreto-legge n. 400 del 1993](#), avente ad oggetto **l'aggiornamento annuale dei canoni delle concessioni demaniali marittime, si interpreta** nel senso che l'aggiornamento stesso, - effettuato con decreto ministeriale (ora la competenza spetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) sulla base della **media fra gli indici ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati e l'indice dei prezzi per il mercato all'ingrosso** - in caso di **mancanza del secondo indice, in quanto non prodotto o non diffuso** dall'istituto di statistica, utilizzi, **in sostituzione, l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.**

A questo proposito si segnala che **l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso non è più diffuso dall'ISTAT dal 1° gennaio 1998.**

Tale indice, che in passato rappresentava un indice di riferimento per i prezzi nella fase distributiva, ha perso, nel tempo, significatività e di conseguenza l'Istituto nazionale di statistica non provvede più alla sua diffusione.

Ne consegue che l'indice a cui fare riferimento in via immediata è l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali essendo l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso da tempo obsoleto.

A seguito della modifica introdotta in sede referente, che ha dato natura di interpretazione autentica alla disposizione, riproducendone, per il resto, il contenuto sostanziale, l'utilizzo dell'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali è applicabile anche retroattivamente.

Articolo 6, comma 1-bis
(Modifiche alla disciplina del Piano regolatore portuale)

L'articolo 6, comma 1-bis, aggiunto in sede referente, precisa che le caratteristiche e la destinazione funzionale delle **aree portuali e retro-portuali** si intendono riferite alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel **Piano regolatore portuale**, e non alle singole porzioni dei medesimi, né ai singoli compendi affidati in concessione.

In particolare, il comma in esame interviene sull'articolo 5 della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#), che disciplina il **Documento di programmazione strategica di sistema** e il **Piano regolatore portuale**.

L'articolo 5 della legge portuale – così come modificato dall'articolo 4, comma 1-septies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, che ha attuato la riforma di semplificazione del processo di **pianificazione strategica delle autorità di sistema portuale (AdSP)**, – stabilisce che le AdSP debbano redigere un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali (PRP) coerenti con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

È stata semplificata la procedura di approvazione del **DPSS** da parte delle Autorità di sistema portuale: enti locali e Regioni possono esprimersi in Conferenza di servizi e le Regioni devono adeguare il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS. Tra i **principali elementi** che il DPSS deve contenere si segnalano:

- la definizione degli obiettivi di sviluppo delle Autorità di sistema portuale;
- l'individuazione degli ambiti portuali intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale includendo le aree, sia pubbliche che private, soggetti alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- la delimitazione degli ambiti portuali con la suddivisione in aree portuali, retro portuali e di interazione porto-città;
- l'individuazione dei collegamenti infrastrutturali cosiddetti di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché con gli attraversamenti dei centri urbani che siano rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema portuale.

Per il **PRP**, che per le AdSP costituisce l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza, la nuova normativa prevede l'esclusiva competenza dell'AdSP medesima, anziché delle Regioni. Si prevede, inoltre, che i cambiamenti non essenziali al

disegno di pianificazione portuale costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali e possano essere modificati con una procedura più snella, che prevede l'intervento dell'AdSP e il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, soggetto a silenzio-assenso se non fornito nel termine di 45 giorni. Sono state chiarite altresì le competenze delle AdSP e degli enti territoriali nello sviluppo delle aree destinate all'attività portuale, demandando alle prime la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali, attraverso l'approvazione del PRP, e affidando a Comuni e Regione la responsabilità per gli spazi di interazione tra porto e città, previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.

Si segnala che, in base alla [sesta Relazione al Parlamento](#) sullo stato di attuazione del PNRR (27 marzo 2025) l'iter di approvazione dei DPSS si è concluso nelle seguenti dieci AdSP: Mar Ligure Orientale, Mar Ligure Occidentale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Tirreno centrale, Mare di Sicilia Orientale, Mare di Sicilia Occidentale, Adsp dello Stretto, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Settentrionale. Inoltre, l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ha adottato anche il Piano Regolatore Portuale.

Più in dettaglio, la disposizione in esame interviene sul **comma 1-ter** del richiamato articolo 5 della legge portuale, il quale, al primo periodo, stabilisce che l'ambito e l'assetto delle **aree portuali e retro-portuali**, individuati e delimitati nel citato DPSS, debbano essere disegnati e specificati nel PRP, che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio, nel rispetto del [Testo unico sulle espropriazioni per pubblica utilità](#).

Allo scopo di garantire omogeneità operativa e uniformità gestionale alle previsioni di cui ai PRP, l'intervento in commento prevede che, nelle more della revisione organica della disciplina di settore, **la funzione caratterizzante delle aree** succitate – comunque siano denominate all'interno dei singoli piani – si intende **referita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati**, come disegnati e specificati nel PRP, e non alle singole porzioni dei medesimi, né ai singoli compendi affidati in concessione.

Si precisa, infine, che tale previsione non si applica nei procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

Articolo 6, commi 2 – 2-bis
(Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo)

L'**articolo 6, comma 2**, regola il periodo della stagione balneare.

Il **comma 2-bis, introdotto in sede referente**, realizza un intervento di coordinamento normativo con riferimento alla disposizione che disciplina l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

L'**articolo 6, comma 2**, stabilisce l'inizio e il termine della stagione balneare, al fine di individuare **misure di sicurezza** della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di **ordinato governo del territorio**. In particolare, si dispone che, per ogni anno, la stagione balneare inizia la **terza settimana di maggio** e si conclude la **terza settimana di settembre**.

La norma in esame riconosce alle regioni e agli enti locali la possibilità di **anticipare o posticipare** di una settimana l'inizio e la fine della stagione balneare.

Si stabilisce inoltre che, al di fuori della stagione balneare, **è sempre consentita** l'apertura delle strutture balneari che intendano attivare il **servizio di assistenza bagnanti** o, in assenza di quest'ultimo, per i soli **fini elioterapici**.

In conclusione, il **comma 2** fa salve le finalità indicate nel [decreto legislativo n. 116 del 2008](#) che, in attuazione della [direttiva 2006/7/CE](#), interviene sul tema della **gestione della qualità delle acque di balneazione**, soprattutto tramite l'introduzione di un nuovo sistema di controllo e gestione di tale qualità basato su un'attività di monitoraggio e prevenzione.

Per l'analisi della direttiva in questione si rimanda all'[approfondimento](#) condotto dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il **comma 2-bis**, introdotto in sede referente, interviene sulla disciplina dell'**Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale**, contenuta nell'articolo 4 del [decreto-legge n. 243 del 2016](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 18 del 2017.

L'articolo 4 del D.L. 243/2016 reca disposizioni volte a contrastare la crisi in atto nel comparto del **trasporto marittimo**, in particolare nel settore della

movimentazione dei *container* e nelle attività del trasbordo di merci (c.d. *transshipment*), attività quest'ultima che interessa alcuni porti del Mezzogiorno. A tal fine, a decorrere dal 1° gennaio 2017, è stata istituita (dall'Autorità di Sistema portuale), in via eccezionale e temporanea, per un periodo massimo di 36 mesi, una **Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto** e per la riqualificazione professionale, avente lo scopo di sostenere l'occupazione, di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e di salvaguardare l'operatività e l'efficienza portuale nei porti nei quali **almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate** avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni **in modalità *transshipment*** e persistano da almeno cinque anni stati di **crisi aziendale** o cessazioni delle attività terminalistiche.

Il [decreto-legge 31 dicembre 2024, n. 208](#), all'articolo 4, ha, da ultimo, esteso a **114 mesi** il periodo di operatività dell'Agenzia.

Nel dettaglio, il **comma 2-bis** apporta alcune modifiche al comma 8 dell'articolo 4 del citato decreto-legge.

Il testo vigente dispone che alla scadenza dei **36 mesi**, decorrenti dal 1° gennaio 2017, nel caso in cui rimangano in forza presso l'Agenzia **lavoratori non reimpiegati**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e in presenza dei relativi presupposti, la **trasformazione** di tale Agenzia in una delle Agenzie previste dall'articolo 17 della [legge 28 gennaio 1994, n. 84](#).

La legge n. 84/1994, di riordino della normativa portuale, all'articolo 17 disciplina la fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali. Superando il regime di monopolio delle Compagnie portuali, la legge ribadisce il principio della riserva della fornitura di manodopera in ambito portuale in favore di un unico soggetto imprenditoriale, ma selezionato, ai sensi del comma 2, all'esito di una procedura concorsuale e sottoposto al vincolo dell'oggetto sociale esclusivo. In mancanza, l'attività di fornitura è rimessa ad agenzie autorizzate ex art. 17, comma 5, promosse dalle autorità portuali e soggette al controllo di queste ultime, la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto dai rappresentanti delle imprese abilitate allo svolgimento delle operazioni portuali in regime di autorizzazione ovvero concessione.

La novella in commento, al fine di adeguare tale previsione a quella di cui al comma 1 – che, come ricordato, ad oggi stabilisce che l'Agenzia sia istituita per un periodo massimo non superiore a 114 mesi – estende corrispondentemente il termine di cui sopra **a 114 mesi**, e specifica che il Ministero può autorizzare **in ogni caso** la trasformazione dell'Agenzia.

Articolo 6, commi 2-ter e 2-quater
***(Modifiche alle disposizioni relative al personale preposto ai
compartimenti e ai circondari delle zone marittime)***

L'articolo 6, commi 2-ter e 2-quater, sopprime la disposizione del Codice della navigazione secondo cui, a **capo del compartimento** in cui ha **sede l'ufficio della direzione marittima**, il **direttore marittimo** assume anche il ruolo di **capo del compartimento**. Sono quindi stanziati risorse, con relative coperture degli oneri, per quanti ricoprono tali incarichi.

I **commi 2-ter e 2-quater** dell'articolo 6, introdotti nel corso dell'esame **in sede referente**, consistono in una novella dell'articolo 16 del Codice della navigazione, di cui al regio decreto n. [327 del 1942](#).

Nel dettaglio, il **comma 2-ter**, **sopprime** la disposizione – di cui al comma 2, secondo periodo, del citato articolo del codice della navigazione – che **conferiva** al **direttore marittimo** la funzione di **capo del compartimento** in cui ha **sede l'ufficio della direzione marittima**.

Resta, invece, la previsione per cui il capo del compartimento è anche capo del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento.

Si rammenta che, secondo il dettato del predetto articolo 16, il litorale italiano è suddiviso in **zone marittime**, le quali a loro volta sono divise (a fini amministrativi) in **compartimenti** e in **circondari**. Si tratta del complesso dell'**articolazione periferica** delle Capitanerie di porto, che fanno capo al MIT. La materia è disciplinata con il d.P.R. n. [699 del 1994](#) e prevede che ogni zona marittima abbia un direttore marittimo. La novella introdotta, quindi, consente che a capo del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima non vi sia necessariamente il direttore marittimo.

Il **comma 2-quater** reca la **quantificazione** e la **corrispondente copertura** delle disposizioni inerenti al **personale preposto** a capo dei compartimenti in cui hanno sede gli uffici della direzione marittima.

Si tratta, in particolare, di **27.000 euro per il 2025** e di **58.500 euro a decorrere dal 2026**, ai quali si provvedere mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 7

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque)

L'**articolo 7** prevede che la Commissione tecnico-consultiva incaricata 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, non più presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, ma presso l'Autorità per la laguna di Venezia- Nuovo Magistrato alle Acque.

Si prevede, altresì, il trasferimento delle funzioni di segreteria della richiamata Commissione dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia alla medesima Autorità per la laguna di Venezia- Nuovo Magistrato alle Acque.

L'**articolo 95 del D.L. 104/2020** e s.m.i. prevede l'istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque, (di seguito Autorità), con sede in Venezia. L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Di recente, all'Autorità sono stati trasferiti (art. 5 del D.L. 208/2024) i compiti e le funzioni relative al funzionamento e alla manutenzione del sistema Mo.S.E. per la tutela e la salvaguardia della laguna di Venezia, ([qui](#) la scheda sull'opera del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche - SILOS).

In particolare, il **comma 27-quinquies previgente**, ora oggetto di modifica, stabilisce che in merito alle 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 (previste dal comma 27-bis) è acquisito il parere di una Commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (che con la modifica in oggetto viene ora trasferita presso l'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque).

Il **comma 27-sexies previgente** (anch'esso oggetto di modifica) prevede, tra l'altro, che le funzioni di segreteria della citata Commissione sono svolte, nei limiti delle risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (ora sostituito dall'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque).

Con l'**art. 7 in esame** si modifica l'**articolo 95**, del D.L. 104/2020 che, tra l'altro, ha istituito e disciplinato le funzioni e i compiti dell'Autorità per la Laguna di Venezia (ALV).

Nello specifico, con le **lettere a) e b)** dell'art. 7 in esame, che modificano, rispettivamente, i citati commi 27-*quinquies* e 27-*sexies* dell'art. 95 del D.L. 104/2020, si trasferisce la **Commissione tecnico-consultiva**, competente in merito alle 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, **presso l'Autorità per la Laguna di Venezia**, al posto del citato Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia. In secondo luogo, si prevede che anche le attività istruttorie e di segreteria relative alla medesima Commissione siano svolte dalla richiamata Autorità, e non più dal citato Provveditorato interregionale.

Articolo 8

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

L'**articolo 8** reca un'autorizzazione di spesa, per gli anni dal 2025 al 2027, a favore della società RAM S.p.a., per le attività di supporto e assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle linee di intervento in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluviale marittimo, nonché l'autorizzazione per la stessa società ad assumere personale a tempo determinato per gli anni 2025-2027.

In dettaglio il **comma 1 autorizza la spesa** di euro 200.000 per l'anno 2025 e di 2 milioni € per ciascuno degli anni 2026 e 2027, **per gli atti convenzionali da stipularsi tra la società "RAM- Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a.",** società *in-house* del Ministero delle infrastrutture e trasporti, **e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ai fini dello svolgimento delle attività di **supporto e assistenza tecnica e operativa** per l'attuazione delle linee di intervento in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluviale marittimo. La motivazione è collegata al valore strategico del settore della portualità, del trasporto marittimo, della logistica e della logistica digitale.

La **società RAM S.p.a.**, costituita nel 2004 con il nome di Rete Autostrade Mediterranee (RAM) per l'attuazione del Programma Nazionale delle Autostrade del Mare, ha successivamente allargato i propri ambiti di azione supportando tecnicamente il MIT nell'elaborazione, l'attuazione e la gestione delle linee di intervento del sistema integrato di trasporto e logistica, compresa la gestione dei contributi c.d. *Marebonus* e *Ferrobunus*, dei fondi europei relativi alle reti TEN-T nonché per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale che è finanziata nell'ambito degli investimenti del PNRR (Missione 3 Componente 2, Investimento 5-bis). La società è partecipata interamente dal MEF, che ne detiene il 100% del capitale.

Con il **comma 2**, per le stesse finalità del comma 1, **la società "RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a."** è autorizzata ad assumere **unità di personale con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato per gli anni 2025-2027, in deroga ai vincoli assunzionali** di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 e all'articolo 9, commi 28 e 29, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78 (convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122), nei limiti di quanto previsto dal CCNL applicato.

Le disposizioni richiamate dell'art. 23 del **D. Lgs. n. 81/2015** prevedono 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. Il **DL 78/2010**, al richiamato articolo 9, commi 28 e 29, in funzione di contenimento della spesa pubblica, ha stabilito dei precisi limiti di spesa per le amministrazioni dello Stato e gli enti pubblici per le assunzioni a tempo determinato, ai quali devono conformarsi anche le società non quotate inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione.

Il **comma 3** reca **la copertura finanziaria** della disposizione, prevedendo che agli oneri derivanti dal comma 1, si provveda quanto a euro **200.000 per l'anno 2025**, a euro **2.000.000 per l'anno 2026** e a euro **2.000.000 per l'anno 2027**, mediante corrispondente **riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge di Bilancio 2023** (legge 29 dicembre 2022, n. 197).

La copertura è a valere sull'autorizzazione di spesa di 2,4 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, prevista dal comma 505 a copertura dell'agevolazione del 70% del costo di usura della strada da corrispondere per la circolazione su strada dei convogli di macchine agricole di massa superiore a 44 tonnellate. Tale autorizzazione di spesa è stata peraltro successivamente rideterminata, in particolare dall'art. 1, comma 455 della L. 30 dicembre 2024, n. 207, il quale per l'erogazione di contributi in favore del soggetto fornitore di lavoro portuale e delle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali ha ridotto per l'anno 2025, di 2 milioni di € l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505 della legge di Bilancio 2023.

Articolo 8-bis **(Personale di ENAC Servizi S.r.l.)**

L'**articolo 8-bis**, introdotto **in sede referente**, stabilisce che l'incarico di Amministratore unico di ENAC Servizi S.r.l., società *in house* dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), può essere conferito anche ai dipendenti dell'ENAC.

ENAC Servizi S.r.l.⁵ è una società a responsabilità limitata unipersonale, interamente partecipata dall'ENAC, istituita per gestire direttamente aeroporti minori e svolgere attività complementari nel settore dell'aviazione civile.

In particolare, secondo quanto previsto all'art. 4 del suo [statuto](#), la società ha per oggetto:

- la gestione di aeroporti di aviazione generale e dell'aeroporto di Pantelleria; - ai sensi dell'art. 2, lettera g), del D. Lgs 250/1997, la partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico;
- la formazione del personale;
- le attività internazionali di carattere non istituzionale legate alla propria attività.

La società è amministrata da un Amministratore unico scelto anche fra i non soci dall'assemblea, il quale dura in carica tre anni, rinnovabili, salvo che al momento della nomina non venga stabilita una durata diversa. Egli è investito di tutti i poteri funzionali al compimento di qualsiasi atto sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione, salvo eventuali limitazioni stabilite al momento della nomina (art. 8). Ciò è stabilito in conformità con l'articolo 11 del [decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175](#), secondo il quale l'organo amministrativo delle società a controllo pubblico è costituito, di norma, da un Amministratore unico, investito di ampi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, puntualmente definiti al momento della nomina.

In particolare si prevede che il dipendente dell'ENAC a cui sia stato conferito il richiamato incarico è collocato in aspettativa non retribuita

⁵ La società è stata istituita con [delibera n. 22/2019](#) del Consiglio di Amministrazione dell'ENAC. L'atto costitutivo e lo statuto sono stati [sottoscritti](#) il 12 luglio 2021 dal Direttore Generale *pro tempore* dell'ENAC, nominato dallo stesso CdA Amministratore unico della società per il tempo necessario alla costituzione e all'avvio della stessa e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi dalla relativa costituzione. La società ha iniziato le sue attività operative il 1° aprile 2022, con la firma del [contratto di programma](#) tra il Presidente dell'ENAC e il Direttore Generale.

dall'amministrazione di appartenenza, con congelamento delle facoltà assunzionali corrispondenti.

Il compenso dell'Amministratore unico è determinato in osservanza delle vigenti disposizioni e gli oneri retributivi e previdenziali sono interamente a carico di ENAC Servizi S.r.l.

Tale previsione è stata espressamente introdotta in deroga all'articolo 11, comma 8, primo periodo, del [decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175](#), secondo il quale gli amministratori delle società a controllo pubblico non possono essere dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti.

**CAPO IV – DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI E RELATIVE A PROCEDURE DI
INFRAZIONE E A VINCOLI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO
NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA**

Articolo 9
(Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi)

L'articolo 9, modificato e integrato in sede referente, prevede l'applicazione ai contratti di lavori, con termine finale di presentazione delle offerte tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023, della disciplina sulla revisione prezzi prevista dall'art. 60 del Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023), in deroga a determinate disposizioni e criteri. In particolare, l'applicazione della disciplina dell'art. 60 del Codice è consentita a condizione che i contratti non abbiano beneficiato di precedenti forme di compensazione e siano rispettati determinati requisiti di sostenibilità economica.

Tale misura è attivabile solo se vi è una copertura finanziaria sufficiente all'interno del quadro economico dell'intervento. Devono inoltre risultare congrue le somme accantonate per imprevisti e deve essere disponibile almeno la metà di tali risorse, al netto degli impegni già assunti. **In sede referente**, è stato introdotto il **comma 1-bis** che prevede l'adozione dello stato di avanzamento dei lavori, con applicazione dei prezzi aggiornati annualmente, in aumento o, per le sole lavorazioni eseguite o contabilizzate nell'anno 2025, in diminuzione, rispetto ai prezzi posti a base di gara, al netto dei ribassi formulati in sede di offerta.

Come sottolineato nella **relazione illustrativa**, la disposizione in esame è volta a garantire la continuità nell'esecuzione di determinati contratti pubblici di lavori privi di meccanismi di revisione prezzi o di accesso alle risorse previste dai Fondi istituiti dall'articolo 26 del D.L. 50/2022 (cd. decreto "Aiuti"), per far fronte al "caro materiali".

In particolare, come specificato dalla citata relazione, l'intervento in esame mira a colmare una lacuna legislativa derivante dalla sovrapposizione tra la disciplina revisionale dei prezzi, introdotta dall'articolo 29 del D.L. 4/2022 (cosiddetto "Sostegni-ter", vedi *infra*), e le disposizioni dell'articolo 26, comma 6-ter e comma 6-sexies, del predetto D.L. 50/2022.

Nello specifico, l'articolo 29 del citato D.L. n. 4 del 2022 ha previsto l'obbligatorio inserimento di clausole di revisione prezzi, coerenti con i

criteri definiti nel medesimo articolo, nelle procedure di gara indette a partire dall'entrata in vigore della norma (27 gennaio 2022) e sino al 31 dicembre 2023.

La richiamata relazione sottolinea che tale disciplina, tuttavia, non è stata resa pienamente operativa, non essendo stati adottati gli atti amministrativi di rilevazione delle variazioni dei prezzi dalla medesima previsti.

Successivamente, il citato articolo 26, comma 6-sexies, del D.L. 50/2022 ha disposto la disapplicazione del citato articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022 per i contratti che beneficiano dello speciale meccanismo di aggiornamento dei prezzi in esso contenuto (si tratta, in particolare, dei contratti aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021 (articolo 26, comma 6-bis), e con termine finale di presentazione compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 30 giugno 2023 (articolo 26, comma 6-ter)).

Il combinato disposto derivante dall'inattuazione dell'articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022 e dalla clausola di disapplicazione dell'articolo 26, comma 6-sexies, del decreto-legge n. 50 del 2022 ha contribuito alla creazione di una categoria di contratti pubblici privi di meccanismi contrattuali o extra-contrattuali idonei a coprire l'ipotesi di incremento di prezzi in fase di esecuzione.

Si tratta dei **contratti aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione compreso tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023**, che sono:

a) esclusi dal periodo di applicazione dei contributi per il "caro materiali" di cui all'articolo 26 del decreto-legge n. 50 del 2022;

b) soggetti all'obbligo di inserimento nei bandi di gara di apposite clausole revisionali, redatte ai sensi dell'articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022, ma di fatto destinate a rimanere inattuale a causa della mancanza dei relativi meccanismi applicativi.

Tali lacune non sono state colmate dall'art. 60 del nuovo Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023), che trova applicazione solo per gli appalti aggiudicati sulla base di documenti iniziali di gara pubblicati a decorrere dal 1° luglio 2023.

La **relazione illustrativa** sottolinea, quindi, che, con la disposizione in esame, si intende garantire, anche ai contratti pubblici aggiudicati sulla base di documenti iniziali di gara che prevedevano una revisione prezzi ex articolo 29 del citato decreto-legge "Sostegni-ter", esclusi dall'accesso ai fondi di cui all'articolo 26, comma 4, lettere a) e b), comma 6-quater e comma 7, del citato decreto-legge n. 50 del 2022, un meccanismo revisionale pienamente operativo, che non può che essere quello dell'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici, in deroga a quanto previsto dal medesimo articolo 29, comma 1, lettera b), nonché a quanto stabilito r:elle clausole contrattuali e nei documenti iniziali di gara.

Nello specifico, **il comma 1 dell'art. in esame** prevede l'applicazione di specifiche norme e criteri per quei contratti di lavori che sono stati affidati sulla base di documenti iniziali di gara e sono stati redatti come stabilito dall'art. 29, comma 1, lettera a), del D.L. 4/2022 (entrato in vigore il 27 gennaio 2022), in materia di **revisione dei prezzi degli appalti** (come adottato nel corso dell'emergenza sanitaria globale del COVID-19, vedi *infra*).

Ulteriore condizione prevista è che i medesimi contratti **non abbiano avuto accesso alle risorse** del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, del Fondo per l'adeguamento dei prezzi, del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche e del Fondo per l'avvio di opere indifferibili (previsti, rispettivamente, all'articolo 26, comma 4, lettere a) e b), comma 6-quater e comma 7 del D.L. 50/2022), istituiti nello stato di previsione del MIT.

In sede referente, la suddetta ulteriore condizione è stata modificata al fine di stabilire che i medesimi contratti **non abbiano avuto accesso alle risorse che non rientrino in nessuna delle ipotesi disciplinate dal citato articolo 26 del D.L. 50/2022.**

Per tali contratti è possibile, quindi, **l'applicazione dell'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici** (D. Lgs. 36/2023), che disciplina **la procedura di revisione prezzi da parte della stazione appaltante.**

Resta ferma, comunque, la condizione per tali contratti di garantire la copertura delle voci di spesa previste all'articolo 5, comma 1, lettera e), dell'allegato I.7 del medesimo D. Lgs. 36/2023 e, inoltre, **il rispetto contemporaneo dei seguenti criteri:**

- lett. a) le voci del quadro economico di ciascun intervento relative ad imprevisti risultino coerenti con la soglia indicata all'articolo 5, comma 2, dell'Allegato I.7 del richiamato decreto legislativo n. 36 del 2023;
- lett. b) risulti disponibile il 50 per cento delle risorse appositamente accantonate per imprevisti nel quadro economico di ogni intervento, fatte salve le somme relative agli impegni contrattuali già assunti, e le eventuali ulteriori somme a disposizione della medesima stazione appaltante e stanziare annualmente relativamente allo stesso intervento, e tali risorse siano iscritte tra le somme a disposizione della stazione appaltante come previsto dall'articolo 5, comma 1, lettera e), punto 6) dell'Allegato I.7 del medesimo decreto legislativo n. 36 del 2023.

Il comma 1 specifica, inoltre, che **l'applicazione dell'art. 60 del Codice dei contratti pubblici** ai suddetti contratti è in **deroga** a quanto previsto

dall'articolo 29, comma 1, lettera b), del medesimo D.L. 4/2022, nonché a quanto stabilito nelle clausole contrattuali e nei documenti iniziali di gara.

Il comma 1-bis, introdotto in sede referente, modifica l'articolo 26, comma 6-bis, del D.L. 50/2022, finalizzato a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, con riguardi agli appalti pubblici di lavori.

In particolare, il citato comma 6-bis dell'art. 26, secondo il testo previgente, prevede, per gli appalti pubblici di lavori aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, l'adozione dello stato di avanzamento dei lavori nel libretto delle misure dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2025, applicando i prezzi aggiornati annualmente, in aumento o in diminuzione rispetto ai prezzi posti a base di gara, al netto dei ribassi formulati in sede di offerta.

Con l'intervento in esame, si prevede l'adozione dello stato di avanzamento dei lavori, con applicazione dei prezzi aggiornati annualmente, in aumento o, per le sole lavorazioni eseguite o contabilizzate nell'anno 2025, in diminuzione, rispetto ai prezzi posti a base di gara, al netto dei ribassi formulati in sede di offerta.

L'art. 5, commi 1 e 2 dell'Allegato I.7 al Codice dei contratti pubblici disciplina la predisposizione del quadro economico dell'opera o del lavoro, con attenzione alle somme a disposizione della stazione appaltante in modo articolato. Il comma 2 dell'allegato 1.7 prevede, in particolare, che le voci del quadro economico relative a imprevisti, di cui al comma 1, lettera e), numero 5), e a eventuali lavori in amministrazione diretta, di cui al comma 1, lettera e), numero 1), sono definite entro una soglia compresa tra il 5 e il 10 per cento dell'importo dei lavori a base di gara, comprensivo dei costi della sicurezza.

L'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici (che ha acquisito efficacia a decorrere dal 1° luglio 2023) disciplina l'obbligo del **meccanismo revisionale dei prezzi** per le stazioni appaltanti, da inserire nei bandi di gara, negli avvisi e inviti, in relazione alle diverse tipologie di contratti pubblici; cioè di un regime obbligatorio di revisione dei prezzi al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva e non prevedibili al momento della formulazione dell'offerta.

In particolare, è obbligatorio l'inserimento delle clausole di revisione prezzi riferite alle prestazioni oggetto del contratto, che si attivano al verificarsi di particolari condizioni di natura oggettiva, che determinano:

- a) una variazione del costo dell'opera, in aumento o in diminuzione, superiore al 3 per cento dell'importo complessivo e operano nella misura del 90 per cento del valore eccedente la variazione del 3 per cento applicata alle prestazioni da eseguire;
- b) una variazione del costo della fornitura o del servizio, in aumento o in diminuzione, superiore al 5 per cento dell'importo complessivo e operano nella misura dell'80 per cento del valore eccedente la variazione del 5 per cento applicata alle prestazioni da eseguire.

L'art. 29, comma 1, lett. a), del D.L. 4/2022 ha introdotto la regola dell'obbligatorietà dell'inserimento nei documenti di gara iniziali delle clausole di revisione dei prezzi, fino al 31 dicembre 2023, in relazione alle procedure di affidamento dei contratti pubblici, i cui bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge (cioè dopo il 27 gennaio 2022), nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, qualora l'invio degli inviti a presentare le offerte sia effettuato successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto-legge.

In particolare, il **comma 1, lett. a) del richiamato art. 29 del D.L. 4/2022** ha previsto l'obbligatorio inserimento, nei documenti di gara iniziali, delle **clausole di revisione dei prezzi** previste dall'**articolo 106, comma 1, lettera a)**, primo periodo, del Codice dei contratti pubblici, di cui al D. Lgs. 50/2016 (ex Codice dei contratti pubblici appalti, poi sostituito dal nuovo D. Lgs. 36/2023), fermo restando quanto previsto dal secondo e dal terzo periodo della medesima lettera a) del comma 1 dell'art. 106.

Al riguardo, il citato articolo 106, comma 1, ha previsto in primo luogo che le modifiche, nonché le varianti, dei contratti di appalto in corso di validità devono essere autorizzate dal Responsabile unico di progetto (RUP), con le modalità previste dall'ordinamento della stazione appaltante da cui il RUP dipende.

La norma dell'art. 106, comma 1 ha stabilito inoltre che i contratti di appalto nei settori ordinari e nei settori speciali possono essere modificati senza una nuova procedura di affidamento in determinati casi, tra cui quelli indicati alla **lettera a)**, che al **primo periodo** stabilisce il caso in cui le modifiche, a prescindere dal loro valore monetario, sono state previste nei documenti di gara iniziali in clausole chiare, precise e inequivocabili, che possono comprendere clausole di revisione dei prezzi. Il **secondo e terzo periodo** hanno specificato, inoltre, che tali clausole fissano la portata e la natura di eventuali modifiche nonché le condizioni alle quali esse possono essere impiegate, facendo riferimento alle variazioni dei prezzi e dei costi standard, ove definiti. Esse non apportano modifiche che avrebbero l'effetto di alterare la natura generale del contratto o dell'accordo quadro. Il **quarto periodo** ha previsto che per i contratti relativi ai lavori, le variazioni di prezzo in aumento o in diminuzione possono essere valutate, sulla base dei prezzi previsti, solo per l'eccedenza rispetto al dieci per cento rispetto al prezzo originario e comunque in misura pari alla metà.

Il **comma 1, lett. b), del richiamato art. 29 del D.L. 4/2022** ha previsto per i contratti relativi ai lavori, in deroga al citato articolo 106, comma 1, lettera a), quarto periodo, del decreto legislativo n. 50 del 2016, che le variazioni di prezzo dei singoli materiali da costruzione, in aumento o in diminuzione, sono valutate dalla stazione appaltante soltanto se tali variazioni risultano superiori al 5 per cento rispetto al prezzo, rilevato nell'anno di presentazione dell'offerta, anche tenendo conto di quanto previsto dal decreto del MIT. In tal caso si procede a compensazione, in aumento o in diminuzione, per la percentuale eccedente il 5 per cento e comunque in misura pari all'80 per cento di detta eccedenza, nel limite delle risorse.

Sulla normativa in materia di appalti pubblici che disciplina l'adeguamento dei prezzi nei contratti in essere prima dell'efficacia delle norme previste dall'art. 60 del nuovo Codice dei contratti pubblici il Governo, in risposta all'[interrogazione 4-04081](#) del 15 maggio scorso, ha concluso spiegando che “(...) l'articolo 29, comma 1, lettera a) del decreto-legge n. 4 del 2022, contenente le clausole di revisione prezzi (...) garantisce la prosecuzione delle attività senza determinare situazioni di squilibrio, per cui non appare al momento necessaria alcuna iniziativa di carattere normativo”.

Articolo 10

(Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto intercity e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

L'**articolo 10** reca, al **comma 1**, una serie di **autorizzazioni di spesa**, pari a circa 5,69 milioni di euro nel periodo 2025-27, per l'esecuzione delle attività propedeutiche all'affidamento del **contratto Intercity** (in scadenza a fine 2026) dal 2027 al 2041.

Il **comma 1-bis, introdotto in sede referente**, apporta delle modifiche testuali al cosiddetto decreto P.A., volte a specificare che l'assunzione di due dirigenti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è prevista per gli **uffici dei provveditorati** interregionali o **regionali**.

L'**articolo 10, modificato** nel corso dell'esame in **sede referente**, si compone di **due commi**. Il **primo** reca l'autorizzazione di spesa pari a **1,2 mln €** per il **2025**, **2,7 mln €** per il **2026** e **1.791.928 €** per il **2027** al fine di assicurare lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del **contratto Intercity** di media e lunga percorrenza di passeggeri per il **periodo 2027-2041**. Tale autorizzazione di spesa deve essere conforme alle disposizioni del Regolamento (CE) n. [1370/2007](#) relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

In merito al contratto a media e lunga percorrenza dei passeggeri, cosiddetto **Intercity**, si ricorda che il servizio su scala nazionale è stato assegnato nel 2017 in **affidamento diretto a Trenitalia**, mentre i servizi regionali offerti dalla divisione regionale della società sono regolati da contratti di servizio stipulati con le singole regioni. Il **contratto di servizio con Trenitalia** scade il **31 dicembre 2026**. Pertanto, il 28 febbraio 2025 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea il **preavviso di gara** (da pubblicare un anno prima del bando) per il futuro affidamento del servizio tramite gara d'appalto, secondo quanto previsto dal citato Regolamento (CE) 1370/2007 (come modificato dal Regolamento UE [2016/2338](#)), che stabilisce a quali condizioni e con quali modalità un'autorità pubblica può prevedere **obblighi di servizio pubblico** per il trasporto ferroviario. Con "obbligo di servizio pubblico" si intende l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Si ricorda, a tale riguardo, che la formulazione originaria del Regolamento (CE) 1370/2007 non prevedeva l'obbligo di gara per l'affidamento del servizio pubblico di trasporto ferroviario, consentendo invece la possibilità di procedere

con **affidamento diretto**, se non vietato dalle legislazioni nazionali (articolo 5). A seguito delle modifiche apportate al citato regolamento, tali modalità di affidamento diretto sono state consentite fino al 24 dicembre 2023. Tuttavia, per un'esplicita eccezione prevista per la **fase transitoria**, il vigente contratto di servizio con **Trenitalia resta in vigore fino a fine 2026**. Pertanto, come indicato anche nella relazione illustrativa del provvedimento, l'articolo in esame destina risorse economiche per le attività propedeutiche al futuro affidamento del citato contratto di servizio, che sono necessari per definire il perimetro e le modalità dell'offerta del servizio.

Infine, il successivo periodo del **comma 1**, specifica che agli **oneri** previsti dall'articolo in esame si provveda mediante corrispondente **riduzione** delle risorse del Fondo per sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale (MTO), di cui all'articolo 1, comma 671, della legge di bilancio del 2021 (n. [178/2020](#)).

Il **comma 1-bis, introdotto** nel corso dell'esame in **sede referente**, reca delle modifiche all'articolo 20, comma 2-ter, primo periodo, del cosiddetto decreto P.A. (decreto legge n. [25 del 2025](#), convertito con modificazioni, dalla legge n. 69 del 2025), volte a specificare che gli **uffici dei provveditorati alle opere pubbliche** per cui l'articolo autorizza l'assunzione di due dirigenti generali con conseguenti autorizzazioni di spesa, oltre che interregionali – come attualmente previsto – sono anche **regionali**.

Per maggiori approfondimenti in merito alla norma novellata, si rimanda all'apposito [dossier](#).

La rubrica dell'articolo in esame viene quindi modificata.

Articolo 10-bis, comma 1
(Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ferroviarie)

L'articolo 10-bis, introdotto durante l'esame in sede referente, al comma 1 consente, nel caso di **avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello** con barriere o semibarriere, che la sostituzione delle stesse con le apposite **protezioni** previste, possa essere effettuata **anche da parte del personale del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, dal personale che compone l'equipaggio del treno, nonché da soggetti terzi**, in possesso di adeguata formazione, incaricati dal gestore dell'infrastruttura (RFI S.p.a).

In dettaglio, con il **comma 1 dell'articolo 10-bis, introdotto durante l'esame parlamentare**, si dispone che **in caso di avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello** con barriere o semibarriere, **l'apposizione delle protezioni**, costituite da almeno un **cavalletto** per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti bianche e rosse, **oppure da una bandiera rossa rifrangente**, con una lanterna a luce rossa di notte e negli altri casi di scarsa visibilità, manovrate dall'addetto alla custodia dei passaggi a livello, (come prevede l'articolo 184, comma 1, primo e secondo periodo, del regolamento di esecuzione del Codice della strada - decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495), **possa essere effettuata, oltre che dall'addetto alla custodia del passaggio a livello, anche:**

- **dal personale del gestore dell'infrastruttura ferroviaria**, cioè **R.F.I. Sp.a.** (come definito all'articolo 3, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che istituisce lo Spazio ferroviario unico europeo), che sia addetto alla gestione della circolazione ferroviaria o alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- **dal personale che compone l'equipaggio del treno** dell'impresa ferroviaria titolare di una licenza per il trasporto persone o merci (come definita dall'articolo 3, comma 1, lettera *a*), del D.Lgs. n. 112 del 2015);
- **da soggetti terzi**, in possesso di adeguata formazione, **incaricati dal gestore dell'infrastruttura**.

Si prevede inoltre, al secondo periodo, che **in caso di interruzione della circolazione ferroviaria, l'apposizione delle suddette protezioni possa essere effettuata anche dal personale delle imprese affidatarie della**

attività di manutenzione o costruzione dell'infrastruttura ferroviaria ovvero da soggetti incaricati da queste ultime. Il personale preposto a tali attività deve essere in possesso di adeguata formazione.

Il terzo periodo reca **la clausola di invarianza finanziaria**, disponendo che all'attuazione delle disposizioni del comma 1 si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 10-bis, comma 2
(Varianti ai progetti di infrastrutture strategiche)

L'articolo 10-bis, introdotto in sede referente, al comma 2 consente la proroga di un ulteriore anno (vale a dire per tutto il 2025) dell'applicabilità della disposizione transitoria che disciplina – per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di VIA sia già stata avviata alla data del 19 aprile 2016 – l'approvazione delle varianti da apportare al progetto definitivo.

Il comma in esame **proroga di un ulteriore anno** (vale a dire per tutto il 2025) **l'applicabilità della disposizione** contenuta nel comma 15 dell'art. 1 del D.L. 32/2019, che disciplina - per gli interventi ricompresi tra le **infrastrutture strategiche** di cui all'art. 216, comma 1-bis, del “vecchio” Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016) – **l'approvazione delle varianti da apportare al progetto definitivo**, approvato dal CIPESS, sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere.

La norma in esame provvede inoltre ad aggiornare il riferimento normativo dell'art. 216, comma 1-bis, del “vecchio” Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016), presente nella disposizione ora oggetto di modifica, con il riferimento all'articolo 225, comma 10, del nuovo Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in vigore dal 1° aprile 2023 e efficace il 1° luglio 2023), che in sostanza riproduce il medesimo contenuto normativo del citato art. 216, comma 1-bis (vedi *infra*).

In relazione alla disposizione di proroga si ricorda che, in base al disposto del comma 1-bis dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016 (riferimento che ora viene aggiornato con l'articolo 225, comma 10, del nuovo Codice dei contratti pubblici di cui al D. Lgs. 36/2023) i progetti relativi agli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di VIA sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del D. Lgs. 50/2016 (vale a dire il 19 aprile 2016), sono approvati secondo la disciplina previgente il D. Lgs. 50/2016 e ora anche il D. Lgs. 36/2023, vale a dire secondo il D. Lgs. 163/2006.

Il comma 15 dell'art. 1 del D.L. 32/2019 reca una disciplina transitoria in base alla quale, per gli interventi di cui al citato comma 1-bis dell'articolo 216, le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di

realizzazione delle opere, **sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore**, anche ai fini della localizzazione e, ove occorrente, previa convocazione da parte di quest'ultimo della Conferenza di servizi, **qualora non superino del 50% il valore del progetto approvato**; in caso contrario sono approvate dal CIPESS. Viene inoltre previsto che in caso di approvazione da parte del soggetto aggiudicatore, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rende una informativa al CIPESS.

In origine, tale disposizione transitoria era applicabile solo per gli anni 2019 e 2020. Successivamente è stata estesa anche agli anni 2021 e 2022 dall'art. 42, comma 1, lettera a), del D.L. 76/2020, e successivamente, anche al 2023 dall'art. 52, comma 1, lett. a), n. 8), del D.L. 77/2021 e al 2024 dall'art. 8, comma 9-bis, lett. a) e b), del D.L. 215/2023. Il comma in esame interviene sul citato comma 15 dell'art. 1 del D.L. 32/2019, al fine di estendere l'applicabilità di tale disposizione transitoria anche al 2025.

Articolo 10-ter
(Adeguamento di sanzioni per violazioni in materia di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria)

L'articolo 10-ter, introdotto in sede referente, incrementa **gli importi delle sanzioni amministrative** e delle **ammende** previste per la **violazione** di una serie di disposizioni **in materia di sicurezza ferroviaria**, tra cui quelle relative all'introduzione di estranei nelle sedi ferroviarie, al divieto di attraversamento dei binari e di azionamento dei sistemi di allarme al di fuori dei casi di incombente pericolo, all'arrecare danni e guasti agli impianti, nonché all'introduzione del bestiame nelle sedi ferroviarie e all'accensione di fuochi nella vicinanza delle linee ferroviarie.

In dettaglio, l'articolo 10-ter, introdotto in sede referente, incrementa **gli importi delle sanzioni amministrative** previsti dalle disposizioni **in materia di sicurezza ferroviaria** contenute nel **D.P.R. n. 753 del 1980**, il quale si applica alle ferrovie destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose esercitate dall'Azienda Ferrovie dello Stato o in regime di concessione o di gestione commissariale governativa e, per quanto riguarda la sicurezza delle persone e delle cose, anche alle ferrovie private.

Gli articoli del DPR e le relative sanzioni oggetto di novella sono le seguenti:

a) all'articolo 19, comma 2, viene stabilita la sanzione amministrativa **da euro 500 ad euro 2.000** (anziché da L. 20.000 a L. 60.000) per le **persone** estranee al servizio ferroviario **che si introducano nelle aree, recinti e impianti ferroviari** e loro dipendenze, nonché nei veicoli in sosta; inoltre, al comma 3, viene fissata **da euro 3.000 ad euro 15.000** (anziché da L. 100.000 a L. 500.000) **l'ammenda per l'accesso o la sosta non autorizzati in determinate aree**, recinti ed impianti, segnalati con appositi cartelli di divieto (stabiliti dalle F.S., per le ferrovie dello Stato, e dai competenti uffici, della Motorizzazione Civile. o dagli organi regionali, secondo le rispettive attribuzioni, su indicazione delle aziende esercenti, per le ferrovie in concessione);

b) all'articolo 20, terzo comma, viene stabilita la **sanzione amministrativa da euro 200 ad euro 600** (anziché da L. 7.000 a L. 21.000) per i trasgressori delle **disposizioni** determinate dalle aziende esercenti **relative all'accesso e alla sosta delle persone** nonché alla circolazione e sosta dei veicoli stradali;

c) all'articolo 21, comma 6, viene stabilita la **sanzione amministrativa da euro 300 ad euro 900** (anziché da L. 10.000 a L. 30.000) per chi, estraneo al servizio, violi il **divieto di attraversare i binari nelle stazioni e fermate o al di fuori delle stazioni quando sopraggiunga un treno**;

d) all'articolo 26, comma 2, viene fissata **l'ammenda da euro 1.500 ad euro 15.000** (anziché da lire 50.000 a L. 500.000) per chi violi il divieto, previsto per le persone estranee al servizio, di **azionare**, salvo il caso di incombente pericolo, **i freni di emergenza, i segnali di allarme, i comandi per l'apertura di emergenza delle porte**, nonché qualsiasi altro dispositivo di emergenza installato nei veicoli;

e) all'articolo 38, comma 1, viene stabilita la **sanzione amministrativa da euro 500 ad euro 2.000** (anziché da L. 20.000 a L. 60.000) per **chi arrechi danni e guasti agli impianti ed ai mezzi di esercizio delle ferrovie**, senza pregiudizio per la sicurezza dell'esercizio; nel caso in cui invece tali violazioni siano tali da **pregiudicare la sicurezza dell'esercizio, quando vengano poste cose sulle rotaie, piste, corsie, vie di corsa o vicino ad esse, o quando vengano lanciati oggetti contro treni e veicoli o imitati i segnali**, si applica a carico dei trasgressori **l'ammenda da euro 1500 ad euro 10.000** (anziché da L. 50.000 a L. 500.000);

f) all'articolo 41, comma 2, viene stabilita la **sanzione amministrativa da euro 500,00 ad euro 2.000** (anziché da lire 20.000 a lire 60.000) per chi violi il **divieto di far pascolare bestiame non custodito** in modo idoneo ad impedirne l'entrata nella sede ferroviaria; inoltre, al comma 3, **nel caso di effettiva introduzione del bestiame nella sede ferroviaria** i trasgressori sono puniti con la **sanzione amministrativa da euro 4.500 ad euro 10.000** (anziché da lire 150.000 a lire 450.000);

g) all'articolo 48, comma 3, viene stabilita la **sanzione amministrativa da euro 900 ad euro 3.000** (anziché da lire 30.000 a lire 90.000) per chi violi il **divieto di dare fuoco alle stoppie o accendere comunque fuochi in vicinanza delle linee ferroviarie** senza adottare tutte le cautele necessarie a difesa della sede ferroviaria e delle sue pertinenze.

Articolo 11

(Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali)

L'**articolo 11** reca modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali recata dal capo I della L. n. 193/2024 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023) volte a:

- chiarire che il valore di subentro è l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante nelle ipotesi di cui all'art. 191, comma 3, del Codice dei contratti pubblici;
- prevedere l'obbligo di adeguamento alle prescrizioni vincolanti, ove formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) sulle proposte di affidamento (anche *in house*) della concessione autostradale;
- introdurre un rinvio al sistema tariffario definito dall'ART in luogo del previgente riferimento ad una delibera dell'ART;
- consentire in via transitoria, fino al 31 dicembre 2026, l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali al fine di rendere possibile il tempestivo avvio delle procedure di affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza;
- disporre che, per le tratte autostradali in relazione alle 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 e che resta fermo l'obbligo dell'ente concedente di indicare nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento le tariffe da applicare alla tratta autostradale determinate sulla base del sistema tariffario definito dall'ART.

L'**articolo 11** apporta modifiche al Capo I (recante disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali) della L. n. 193/2024 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023).

La relazione illustrativa evidenzia che “la disposizione in esame è necessaria al fine di ottenere una valutazione positiva nell'ambito della procedura di assessment attualmente in corso di svolgimento da parte della Commissione europea in merito al conseguimento della MLC2-II-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”.

Nel dettaglio, il **comma 1, lettera a)**, modifica l'art. 1, comma 3, lettera v), della L. n. 193/2024 al fine di chiarire che il valore di subentro è l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante **nelle ipotesi di**

cui all'art. 191, comma 3, del Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 36/2023).

La lettera v) del comma 3 dell'art. 1 della L. n. 193/2024 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'art. 191 del Codice dei contratti pubblici (collocato nella Parte II sui contratti di concessione) dispone (al comma 1) che alla scadenza del periodo di affidamento e in conseguenza del nuovo affidamento, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali per la prosecuzione del servizio, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, 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.

La relazione illustrativa specifica che con la norma in esame “viene chiarito che è possibile prevedere il riconoscimento di un indennizzo al concessionario uscente nei casi di ‘durata dell'affidamento inferiore rispetto al tempo di recupero dell'ammortamento’ e di ‘cessazione anticipata’, sempreché questi si verifichino per causa non attribuibile al concessionario”.

Il **comma 1, lettera b)**, modifica il comma 4 dell'art. 5 della L. n. 193/2024 al fine di:

- prevedere l'obbligo di **adeguamento alle prescrizioni vincolanti, ove formulate** dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e dall'ANAC ai sensi del comma 3 del medesimo art. 5 sulla proposta di affidamento *in house* della concessione autostradale;

L'art. 5 della L. n. 193/2024 regola gli «affidamenti diretti in house» delle concessioni autostradali. In particolare, il comma 4 dell'art. 5 stabilisce che la proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle eventuali prescrizioni (ora rese vincolanti dalla norma in esame) contenute nei pareri espressi ai sensi del comma 3 sulla proposta di affidamento in house, sono tempestivamente trasmessi dall'ente concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile. Il CIPESS si esprime entro il termine di

trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Resta ferma per il CIPESS la facoltà di acquisire il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità nei termini indicati al secondo periodo.

- stabilire che la proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle prescrizioni vincolanti ove formulate (v. punto precedente), sono **trasmessi “senza indugio”** (invece che “tempestivamente”, come previsto dal testo previgente) dall'ente concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS).

Nella relazione illustrativa viene segnalato che 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 di PEF, adeguate alle prescrizioni dell'ART, da parte dell'ente concedente al CIPESS. La relazione illustrativa, dopo aver ricordato 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 NARS, precisa 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), trattandosi di fase endoprocedimentale inidonea a comportare una dilazione dei termini fissati dal legislatore”.

Il **comma 1, lettera c)**, reca una modifica analoga all'art. 9, comma 2, della L. n. 193/2024 in materia di approvazione delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economico-finanziari (PEF), al fine di prevedere l'obbligo di adeguamento alle **prescrizioni vincolanti, ove formulate, dell'ART** sulla proposta di convenzione di concessione e sul relativo PEF, nonché di precisare che la trasmissione al CIPESS ha luogo **senza indugio** (invece che “tempestivamente”, come disposto nel testo previgente).

Il comma 2 dell'art. 9 della L. n. 193/2024 dispone che all'esito dell'affidamento della concessione, l'ente concedente predispone, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento ai sensi dell'art. 8, una proposta di convenzione, con il relativo PEF e, previa trasmissione all'ART, che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni, lo sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni. La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguato alle eventuali prescrizioni (ora rese vincolanti dalla norma in esame) contenute nel parere di cui al primo periodo, sottoscritti da entrambe le parti, sono tempestivamente trasmessi dall'ente concedente al CIPESS con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile.

Il **comma 1, lettera d)**, novella il comma 1 dell'art. 12 della L. n. 193/2024 al fine di sostituire il riferimento ivi contenuto ad una delibera

dell'ART con la previsione dell'applicazione del **sistema tariffario per l'individuazione di tariffe** adottato dall'ART.

La relazione illustrativa evidenzia che “la novella in esame è finalizzata a precisare che alle concessioni autostradali affidate ai sensi della legge n. 193 del 2024 si applica il sistema tariffario definito dall'ART, senza far più riferimento allo strumento utilizzato dall'Autorità. Ciò, in coerenza con i contenuti del predetto articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge n. 201 del 2011, che, infatti, si limita a indicare i compiti attribuiti all'ART, senza predeterminarne le modalità di espletamento”.

Il comma 1 dell'art. 12 della L. n. 193/2024 prevede che per le concessioni autostradali affidate ai sensi dell'art. 3, commi 1 e 2 (ossia procedure di evidenza pubblica e affidamento diretto nelle ipotesi ivi contemplate), con delibera dell'ART, adottata ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g-bis), del D.L. 201/2011, è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflativo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF, in coerenza con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022. Il pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.

Si ricorda che con la [delibera n. 74/2025](#) l'Autorità di regolazione dei trasporti ha deliberato di avviare un procedimento per la definizione del sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 37, comma 2, lettera g-bis), del D.L. n. 201/2011, e di indire una consultazione pubblica sul sistema tariffario di pedaggio di cui all'Allegato “A” alla presente delibera, relativo alle concessioni autostradali affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Per una ricostruzione del quadro regolatorio in materia di sistema tariffario delle concessioni autostradali e delle finalità della consultazione pubblica si rinvia alla [relazione illustrativa](#) allegata alla citata delibera 74/2025.

Per motivi di coordinamento formale, viene conseguentemente fatta rifluire in un distinto periodo la previsione (già contenuta nel testo previgente) secondo cui il predetto sistema tariffario è definito secondo i criteri di cui al comma 2 del medesimo art. 12.

Il **comma 1, lettera e), numero 1)**, inserisce nell'art. 16 della L. n. 193/2024 il nuovo comma 1-bis a norma del quale, al fine di **consentire il tempestivo avvio delle procedure di affidamento** delle concessioni autostradali **scadute o in scadenza** in coerenza con le disposizioni del presente capo;

- **fino al 31 dicembre 2026** è consentito l'inserimento di **lavori e opere di manutenzione straordinaria** nelle procedure di affidamento avviate ai sensi dell'art. 3 **prima del completamento della procedura di adozione del Piano** di cui all'art. 13, comma 1;

- i lavori e le opere previsti nelle procedure di affidamento di cui al primo periodo **sono inseriti in sede di aggiornamento del Piano** ai sensi dell'art. 13, comma 1, secondo periodo.

L'art. 13, comma 1, della L. n. 193/2024 prevede l'adozione del «Piano nazionale degli investimenti autostradali» con il quale sono individuati i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni autostradali da affidare ai sensi del presente capo, tenuto conto delle relazioni sugli investimenti trasmesse dai concessionari uscenti al termine delle rispettive concessioni. Il Piano può essere aggiornato con le medesime modalità previste per l'adozione al termine di ogni biennio.

La relazione illustrativa segnala, al riguardo, che il citato Piano “deve essere sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica ai sensi della Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. 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”.

Il comma 1, lettera e), numero 2), apporta modifiche all'art. 16, comma 2, che precisa l'ambito di applicazione delle disposizioni contenute nel capo I della L. n. 193/2024 alle tratte autostradali in relazione alle quali i poteri e le **funzioni di ente concedente sono attribuiti a soggetti diversi dal Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti.

Nel dettaglio:

- viene estesa alle predette tratte autostradali l'applicazione dell'art. 14, commi 1, 2 e 3, della L. n. 193/2024 (la cui applicazione è invece esclusa dal testo previgente), al fine di precisare che, 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;
- viene aggiunto, alla fine del comma 2 dell'art. 16, un nuovo periodo il quale, per le tratte autostradali in relazione alle quali i poteri e le funzioni di ente concedente sono attribuiti a soggetti diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dispone che **resta fermo l'obbligo** dell'ente concedente di **indicare nello schema di convenzione** posto a base dell'affidamento le **tariffe da applicare alla tratta autostradale** determinate ai sensi dell'art. 12, comma 2, primo periodo, sulla base del sistema tariffario definito dall'ART ai sensi del comma 1 del medesimo art. 12.

Articolo 11-bis
***(Disposizioni relative alla convenzione unica tra il Ministero delle
infrastrutture e dei trasporti e la società ANAS S.p.A.)***

L'articolo 11-bis, introdotto in sede referente, elimina la c.d. clausola di *stand still* che condiziona l'efficacia della nuova convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e ANAS alla notificazione preventiva alla Commissione europea.

L'articolo in esame sopprime la condizione di efficacia relativa alla nuova convenzione unica tra MIT e ANAS prevista dall'art. 2, comma 2-*decies*.1, del D.L. 121/2021

Il citato comma 2-*decies*.1 è stato introdotto, nel testo del D.L. 121/2021, dal comma 521 della legge di bilancio 2025 (L. 207/2024), che:

- ha autorizzato la sottoscrizione di una nuova convenzione unica tra MIT e ANAS, da approvarsi con decreto ministeriale, adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

- prevede che, in occasione della sottoscrizione della nuova convenzione, la durata della concessione relativa è adeguata al termine massimo di 50 anni, indicato dall'art. 7, comma 3, lettera d), del D.L. 138/2002, come riscritto dal comma 1019 della legge 296/2006 (si ricorda che la Convenzione di concessione tra MIT e ANAS è stata sottoscritta in data 19 dicembre 2002 e che, prima della riscrittura operata dal citato comma 1019, il termine previsto dall'art. 7, comma 3, lettera d), del D.L. 138/2002, era pari a 30 anni).

L'ultimo periodo del comma 2-*decies*.1 (soppresso dall'articolo in esame) dispone che l'efficacia della misura da esso prevista è subordinata a notifica preventiva alla Commissione europea, ai sensi della disciplina sul controllo degli aiuti di Stato recata dall'art. 108 del Trattato sul funzionamento dell'UE.

L'articolo in esame provvede quindi all'**eliminazione della c.d. clausola di *stand still* che condiziona l'efficacia** della nuova convenzione in questione **alla notificazione preventiva alla Commissione europea**.

In proposito, nella relazione predisposta in sede referente, relativamente all'emendamento da cui è scaturita la norma in esame, viene evidenziato che “in esito alle interlocuzioni svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le Strutture della Commissione, già avviate nei precedenti anni e rivolte all'acquisizione di una pronuncia vertente sulla qualificazione della natura giuridica di ANAS S.p.A. e sulla sussistenza dei presupposti per l'estensione del termine di concessione prevista nella proposta di aggiornamento convenzionale, la DG COMP presso la Commissione Europea ha rappresentato che: già nel 2022 la stessa DG COMP aveva confermato all'Italia che un'estensione della concessione ANAS riguardava strade pubbliche senza accesso a pedaggio e che pertanto non

comportava aiuti di Stato; e che a tale riguardo, poiché le misure presentate dall'Italia a marzo 2025 rappresentano la mera attuazione dell'estensione della concessione, non sussistono ulteriori problematiche che spetterebbero alla DG COMP da valutare. La suddetta nota, nella sostanza, ribadisce l'assenza di elementi ostativi alla rideterminazione del termine di scadenza della Concessione per ANAS"; pertanto la clausola di *stand still* in questione "introdotta originariamente con finalità prudenziali in relazione alla normativa sugli aiuti di Stato, risulta oggi superata dagli esiti delle interlocuzioni già avvenute tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i competenti Uffici della Commissione (DG COMP). In tale sede, è stata infatti acclarata l'assenza di profili riconducibili ad aiuti di Stato, facendo venir meno il presupposto giuridico e fattuale che ne aveva giustificato l'inserimento".

Articolo 11-ter
(Disposizioni urgenti per l'avvio delle attività della società
Autostrade dello Stato S.p.A.)

L'**articolo 11-ter, introdotto in sede referente**, reca disposizioni urgenti per l'avvio delle attività della società Autostrade dello Stato S.p.A. Il comma 1 autorizza il trasferimento alla società di un contributo in conto esercizio di 1,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 4,5 milioni di euro per l'anno 2027. Il comma 2 autorizza il trasferimento alla società di un contributo in conto capitale di 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, 8,5 milioni di euro per l'anno 2026 e 9,5 milioni di euro per l'anno 2027, da destinare alla realizzazione di progetti innovativi di monitoraggio e sorveglianza delle infrastrutture.

L'**articolo 11-ter, introdotto nel corso dell'esame in sede referente**, reca disposizioni urgenti per l'avvio delle attività della società Autostrade dello Stato S.p.A.

Il **comma 1** dispone, al primo periodo, che, al fine di consentire l'**avvio delle attività della società Autostrade dello Stato S.p.A.**, di cui all'art. 2, commi da 2-*sexies* a 2-*decies*, del D.L. n. 121/2021, è autorizzato il trasferimento alla medesima società di un **contributo in conto esercizio**:

- di 1,5 milioni di euro per l'anno 2025;
- di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026;
- e di 4,5 milioni di euro per l'anno 2027.

L'art. 2, comma 2-*sexies*, del D.L. n. 121/2021 ha previsto la costituzione di una nuova società (controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'art. 5 del vecchio codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016) a cui sarebbero state trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A. Tale società, a norma del comma 2-*septies* del citato art. 2, è stata poi effettivamente costituita con [decreto del Presidente del Consiglio dei ministri](#) del 9 aprile 2024, che riporta altresì lo statuto della società. Ai sensi del comma 2-*novies* del medesimo art. 2, la società può stipulare apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società. Il comma 2-*decies* (come da ultimo modificato dall'art. 1, comma 6-*sexies*, del D.L. n. 155/2024) stabilisce

che, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS S.p.a. sono trasferite alla società di cui al comma 2-*sexies* e prevede l'acquisizione da parte della nuova società di tutti i diritti e obblighi derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie detenute dall'ANAS S.p.A. nelle società Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus S.p.A. - SITAF. Per approfondimenti si rinvia al [sito web di Autostrade dello Stato](#).

Il secondo periodo del comma in esame reca la clausola di **copertura finanziaria** prevedendo che agli oneri di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La relazione tecnica alla proposta emendativa dei relatori (da cui origina la disposizione in esame) evidenzia che “Ad oggi, ad Autostrade dello Stato S.p.A. è stata assegnata la somma di 50 milioni di euro a titolo di versamento del capitale sociale e, in attuazione dell'articolo 2, comma 2-*decies*, del citato decreto-legge n. 121 del 2021, la somma di 343 milioni di euro per l'acquisizione, avvenuta in data 15 aprile 2025, delle partecipazioni azionarie detenute dall'ANAS S.p.A. nelle società Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus – SITAF. All'attualità, la Società non produce ricavi da pedaggio, non essendo titolare di alcuna concessione autostradale. Pertanto, la Società fa temporaneamente fronte alle proprie spese operative ricorrendo al capitale sociale, stante anche l'incertezza di dividendi provenienti dalle società partecipate”. Sempre secondo la citata relazione tecnica, la disposizione in esame è pertanto “volta ad inserire nel provvedimento un articolo aggiuntivo 11-bis, finalizzato, innanzitutto, a dotare la Società delle risorse necessarie ad assicurarne il funzionamento e l'operatività per il triennio 2025-2027”.

Il **comma 2**, al fine di **rafforzare i livelli di sicurezza e innovazione delle autostrade statali** di cui all'art. 2, comma 2-*decies*, del citato D.L. n. 121/2021, autorizza il trasferimento a favore della società Autostrade dello Stato S.p.A. di un **contributo in conto capitale**:

- di 0,5 milioni di euro per l'anno 2025;
- di 8,5 milioni di euro per l'anno 2026;
- e di 9,5 milioni di euro per l'anno 2027.

La norma in esame specifica che:

- il contributo è da destinare alla realizzazione di **progetti innovativi di monitoraggio e sorveglianza delle infrastrutture**;
- i progetti oggetto di finanziamento con le risorse di cui al primo periodo **sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, adottato entro quarantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, **sulla base di idoneo programma di interventi** predisposto dalla società Autostrade dello Stato S.p.A.

L'ultimo periodo del comma in esame dispone la **copertura finanziaria** degli oneri di cui al medesimo comma mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 12

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

L'**articolo 12** interviene in materia di **oneri di servizio pubblico (OSP)** modificando il testo **dell'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023** al fine rendere **facoltativa** la scelta dell'amministrazione competente di fissare i **livelli massimi delle tariffe praticabili** dalle compagnie aeree nei confronti di determinate categorie di passeggeri, allo scopo di tenere conto dei possibili **rialzi** legati alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali.

L'**articolo 12** del provvedimento in commento detta norme in materia di oneri di servizio pubblico, sostituendo integralmente il testo [dell'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023, convertito dalla legge n. 136 del 2023](#).

Nel testo previgente, l'articolo 2 del suddetto decreto-legge stabiliva che nel caso di imposizione di oneri di servizio pubblico ai sensi [dell'articolo 16 del Regolamento europeo n. 1008 del 2008](#), l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, era **tenuta a fissare in ogni caso i livelli massimi tariffari** praticabili dalle compagnie aeree nei confronti di determinate categorie di passeggeri. Tale obbligo risultava giustificato dall'esigenza di tenere conto del rischio, eventuale, che le dinamiche tariffarie potessero condurre a un sensibile rialzo dei prezzi legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali.

Nell'ipotesi in cui l'amministrazione, conformemente a quanto stabilito dall'articolo 16, paragrafo 9, del predetto regolamento europeo n. 1008 del 2008, procedeva con la pubblicazione di un bando di gara per l'aggiudicazione del servizio aereo di linea per una tratta a un unico vettore aereo, il livello massimo tariffario doveva essere altresì indicato nel relativo **bando di gara**.

Gli OSP nei servizi di trasporto costituiscono, a livello europeo, una **deroga** al generale principio di tutela della libera concorrenza nel mercato e di divieto di aiuti di Stato alle imprese contemplati agli articoli 101 e seguenti del TFUE. Tale deroga, prevista per i **servizi di trasporto aereo** dal regolamento comunitario n. 2408 del 1992, poi modificato del regolamento europeo n. 1008 del 2008, è giustificata dall'esigenza, da un lato, di garantire che i servizi di trasporto, essendo servizi di **interesse economico generale** volti a garantire l'effettivo esercizio del diritto alla mobilità nonché la libertà di stabilimento dei cittadini europei, siano garantiti su tutto il territorio degli Stati membri secondo i caratteri della continuità, regolarità, efficienza ed economicità; dall'altro, di assicurare che

le attività di trasporto siano esercitate con regolarità anche nelle zone svantaggiate, periferiche o poco popolate, in cui la prestazione di tali servizi risulterebbe per le aziende poco redditizia e dove quindi emerge il rischio di possibili fallimenti di mercato. In questi contesti, pertanto, considerata la scarsa attrattività del mercato a causa dell'antieconomicità dell'attività di trasporto diventa opportuno l'intervento pubblico al fine di garantire la continuità del servizio ai cittadini che abitano quei luoghi.

In tale ottica, i già citati regolamenti europei contemplano quale tipologia d'intervento statale nel settore del trasporto aereo l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP).

Si ricorda che per **onere di servizio pubblico** si intende l'obbligo stabilito dallo Stato di svolgere il servizio di trasporto secondo determinati criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione. Tale onere può essere imposto solo in casi specifici e limitati nonché in presenza di talune condizioni socio-economiche, e solo in quanto necessario al mantenimento di servizi di trasporto adeguati verso alcune regioni o zone del territorio nazionale. L'onere, quindi, deve essere **necessario e adeguato** e, in ogni caso, deve essere imposto nella misura sufficiente ad assicurare che su tale rotta siano prestati servizi di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori non si atterrebbero se tenessero conto esclusivamente del loro interesse commerciale.

Allorquando lo Stato impone un OSP su una determinata rotta tutti i vettori comunitari interessati a istituire servizi aerei di linea per quella rotta sono tenuti a **rispettare le condizioni imposte dall'OSP**. Nell'ipotesi in cui **nessun vettore** aereo comunitario abbia istituito o voglia istituire servizi aerei di linea per quella rotta conformi all'OSP, lo Stato membro può decidere di **limitare l'accesso** ai servizi aerei di linea per quella rotta a un **unico vettore** aereo comunitario per un periodo non superiore a quattro anni (o cinque per le regioni ultra-periferiche). In questo caso il vettore viene individuato tramite una **gara pubblica europea**. Nel relativo bando sono specificate le rotte, le frequenze dei collegamenti e le altre condizioni di servizio di tariffa in capo al consumatore, nonché la compensazione economica offerta al vettore, la quale non deve eccedere i costi sostenuti.

L'imposizione di un onere di servizio pubblico comporta, quindi, l'erogazione di una somma - necessaria a rendere economicamente possibile la gestione di un regolare servizio di trasporto - a tutti i vettori disponibili a svolgere quest'ultimo secondo condizioni qualitative e di efficienza predeterminate. In ogni caso, il compenso non deve eccedere il disavanzo specificamente imputabile al servizio e non deve rappresentare un generico finanziamento all'impresa beneficiaria.

Solo nel rispetto delle suddette condizioni, l'erogazione del compenso non costituisce aiuto di Stato.

Per ulteriori approfondimenti sugli OSP si veda il relativo [tema](#).

L'articolo 12 del decreto-legge in esame nel modificare l'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023 introduce due commi.

Il **comma 1** stabilisce che ove siano imposti oneri di servizio pubblico conformemente all'articolo 16 del regolamento europeo n. 1008 del 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, **ha facoltà di fissare i livelli massimi tariffari praticabili** dalle compagnie aeree per **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.

La nuova disposizione, pertanto, **rende facoltativa** e non più obbligatoria la determinazione dei livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree che operano nella tratta in cui sono stati imposti OSP.

Il **comma 2** prevede che, ove l'amministrazione competente si avvalga della facoltà attribuita dal comma 1, il **livello massimo** tariffario deve essere indicato **nel testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico** prevista all'articolo 16, paragrafo 4, del suddetto regolamento europeo n. 1008 del 2008 e deve contenere la **valutazione completa** della **necessità** e della **proporzionalità** delle misure.

L'ultimo periodo del comma 2 prende in considerazione l'ipotesi contemplata dall'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento europeo n. 1008 del 2008. In particolare, si tratta del caso in cui su una determinata tratta in cui è stato imposto un OSP, **nessun vettore** aereo comunitario decida di accettare le condizioni previste dall'OSP stesso. In questa ipotesi lo Stato potrebbe decidere di **limitare l'accesso** ai servizi aerei di linea per quella rotta a un **unico vettore** aereo comunitario da selezionare attraverso un'apposita gara pubblica europea.

Se l'amministrazione si avvale di tale facoltà, il comma 2, dell'articolo 12, del provvedimento in esame impone all'amministrazione di **indicare il livello massimo tariffario nel bando** di gara quale **requisito oggettivo** dell'offerta.

Per una maggiore comprensione delle modifiche apportate dal provvedimento in esame, si presenta di seguito un testo a fronte con la disciplina previgente.

Decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 12 del D.L. 73/2025
Art. 2 (Oneri di servizio pubblico e tetto alle tariffe praticabili)	Art. 2 (idem)
1. Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, fissa in ogni caso i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del predetto regolamento (CE) n. 1008/2008, il livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta.	1. Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico conformemente all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, può fissare i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree per 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.
	2. Il livello massimo tariffario è indicato nel testo dell'imposizione dell'onere di servizio pubblico prevista all'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1008/2008 e contiene la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1008/2008, il livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta.

Articolo 13

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

L'**articolo 13** interviene sulla disciplina – contenuta nel decreto legislativo n. 190/2024 (cd. TU FER) – relativa all'individuazione delle **aree** territoriali in cui prevedere l'installazione di **impianti** alimentati da fonti di energia rinnovabile (**FER**), in particolare delle cd. aree di accelerazione, implementando così l'attuazione della normativa europea in materia.

Nello specifico l'articolo, composto da un solo comma, prevede alla **lett. a)**, **n. 1** che sia modificata la modalità di individuazione, da parte dei piani regionali, delle **aree di accelerazione** (ora da individuare nelle cd. **aree idonee definite tali ex lege**), disponendo poi che siano ritenute aree di accelerazione anche le **aree industriali** ricadenti nella mappatura operata dal GSE (su cui v. più avanti). Le zone di accelerazione così individuate costituiscono il **contenuto minimo inderogabile** dei predetti piani regionali.

La **lett. c)** introduce appunto all'interno del cd. TU FER una norma che definisce **zone di accelerazione**, in relazione agli **interventi in attività libera** e agli interventi in regime di procedura abilitativa semplificata (**PAS**), le **aree industriali**, come definite dagli strumenti urbanistici locali, ricadenti nella **mappatura** del territorio nazionale operata dal **Gestore dei servizi energetici** (GSE).

Alla **lett. b)**, l'articolo 13 dispone che la sottoposizione del **piano di individuazione delle zone di accelerazione** per gli impianti a FER alla **valutazione ambientale strategica** (VAS) debba avvenire **entro il 31 agosto 2025**, prevedendo l'esercizio dei poteri sostitutivi statali in caso di inosservanza dei termini procedurali.

La **lett. a)**, **n.2**, prevede altresì che, in relazione a tali **zone di accelerazione** così individuate, resti ferma la possibilità per le regioni e le province autonome di **indicare, nei piani, ulteriori impianti a FER, gli impianti di stoccaggio** e le altre **opere connesse**.

La **lett. d)** dell'articolo 13 dispone che la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) si svolga secondo le **modalità** previste dal **Codice dell'ambiente** per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale, con riduzione dei **termini procedurali della metà**.

L'**articolo 13**, **composto da un unico comma**, introduce modifiche al decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190, recante la disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili (cd.

TU FER), in attuazione della delega prevista all'interno della **legge sulla concorrenza 2021** (legge n. 118/2022, in particolare all'[articolo 26, comma 4](#), su cui si veda anche il [dossier](#) del Servizio Studi).

Le modifiche riguardano in particolare l'**articolo 12** del predetto decreto legislativo che, nello specifico, reca disposizioni relative alla **mappatura nazionale** per l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER) e alla **definizione delle zone di accelerazione**, sia terrestri che marine, in conformità con gli obiettivi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) al 2030, nonché alla disciplina dei regimi amministrativi ad esse applicabili.

- *Il cd. TU FER e la previsione dell'articolo 12 sulle zone di accelerazione*

L'iter di adozione del cd. TU FER

Il decreto legislativo n. 190/2024, recante la disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili (cd. TU FER), è stato adottato a seguito del seguente iter:

- il 12 agosto 2024 il Consiglio dei ministri ha trasmesso al Parlamento il primo [schema](#) di decreto (qui il [dossier](#) del Servizio Studi sul relativo A.G. 187);
- il 10 settembre 2024 il Consiglio di Stato, Sezione consultiva per gli atti normativi, ha espresso il proprio [parere](#) favorevole con osservazioni;
- il 14 novembre 2024 la Conferenza Unificata ha espresso [parere](#) favorevole condizionato all'accoglimento delle proposte emendative concordate a livello tecnico con le Amministrazioni centrali interessate;
- il 19 novembre 2024 le Commissioni riunite VIII e X della Camera hanno espresso [parere](#) favorevole con condizioni ed osservazioni;
- il 19 novembre 2024 l'8a commissione del Senato ha espresso [parere](#) favorevole con osservazioni;
- il 20 novembre 2024 la V Commissione della Camera ha espresso parere favorevole;
- il 20 novembre 2024 la 5a Commissione del Senato ha espresso parere favorevole;
- il 20 novembre 2024 la Commissione parlamentare per la semplificazione ha espresso [parere](#) favorevole con osservazioni.

Per maggiori approfondimenti circa il recepimento – nel testo del decreto legislativo poi pubblicato in GU Serie Generale n.291 del 12 dicembre 2024 – delle condizioni e delle osservazioni a seguito dell'espressione dei suddetti pareri si rimanda al relativo [dossier](#) del Servizio Studi.

La previsione di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n. 190/2024, inizialmente assente nello schema di decreto presentato dal Governo ai fini dell'espressione dei pareri prescritti dalla legge delega, è stato successivamente

inserito anche in recepimento delle osservazioni e delle condizioni poste nei suddetti pareri.

Le zone di accelerazione: disciplina europea e suo recepimento a livello nazionale

La direttiva **RED III** ha reso più ambiziosi, in linea con il Piano *RepowerEU*, gli **obiettivi 2030** in materia di consumo di energia da fonti rinnovabili, e, a tale fine, ha introdotto un *corpus* organico di norme di armonizzazione, finalizzate a dare un necessario, maggiore impulso alla produzione di energia da tali fonti.

L'articolo 15-ter della direttiva RED II (come modificata dalla direttiva RED III) prevede che entro il 21 maggio 2025 gli stati membri procedano a una **mappatura coordinata** in vista della **diffusione** delle **energie rinnovabili** sul loro territorio al fine di individuare il potenziale nazionale e la superficie terrestre, il sottosuolo, le aree marine o delle acque interne disponibili necessari per l'installazione di impianti a FER.

L'articolo 15-quater della direttiva RED II prevede che entro il **21 febbraio 2026** gli Stati membri individuino zone di accelerazione come sottoinsieme delle zone individuate dalla mappatura coordinata.

Per quanto riguarda la durata delle procedure autorizzative, l'articolo 16-bis della direttiva RED II prevede le seguenti **semplificazioni**:

a) Le procedure di rilascio delle autorizzazioni nelle zone di accelerazione **non devono durare più di 12 mesi** per i progetti in materia di energia rinnovabile. Tale limite è innalzato a **due anni** nel caso di progetti in materia di energie rinnovabili **off-shore**. Gli Stati hanno altresì la possibilità di prorogare tali termini di sei mesi in ragione di giustificate circostanze straordinarie.

b) I termini sono ulteriormente ridotti a **sei mesi** in caso di procedure di **revisione** della potenza degli impianti a FER o per i **nuovi impianti** di potenza elettrica **inferiore a 150 kW**. Il termine è innalzato a **12 mesi** nel caso in cui progetti riguardino **l'energia eolica off-shore**; anche in questo caso gli Stati possono prorogare tali termini rispettivamente di tre e sei mesi in ragione di giustificate circostanze straordinarie.

L'articolo 12 del TU FER dà appunto attuazione alla predetta normativa europea.

Stando alla sua formulazione previgente alle modifiche introdotte dall'articolo 13 del decreto-legge qui in esame, l'**articolo 12 del TU FER**, come detto, reca disposizioni relative alla **mappatura nazionale** per l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER) e alla **definizione delle zone di accelerazione**, sia terrestri che marine, in conformità con gli obiettivi del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) al 2030.

In particolare, stando al **comma 1** dell'articolo 12, il GSE è incaricato di pubblicare, entro il **21 maggio 2025**, una **mappatura** che individui il **potenziale nazionale** e le **aree disponibili** per l'installazione di impianti a FER, dandone comunicazione alla Conferenza unificata. Tale mappatura si basa su dati provenienti da piattaforme digitali come la piattaforma unica per gli impianti FER e il sistema GAUDÌ, che sarà implementato da ARERA per includere

informazioni su concessioni di derivazione idroelettriche e di coltivazione geotermoelettriche (**comma 2** dell'articolo 12).

Le attività del GSE necessarie alla mappatura sono disciplinate con convenzione sottoscritta con il MASE (**comma 4**).

Ai sensi del **comma 3**, periodicamente la mappatura sarà aggiornata per riflettere eventuali modifiche necessarie e sarà utilizzata come base per le regioni e le province autonome per adottare, entro il **21 febbraio 2026**, piani di individuazione delle zone di accelerazione per impianti FER terrestri (così ai sensi del **comma 5** dell'articolo 12). Nella definizione dei piani, le regioni e le province autonome danno priorità all'inclusione a:

- superfici artificiali ed edificate;
- infrastrutture di trasporto e le zone immediatamente circostanti;
- parcheggi;
- aziende agricole;
- siti di smaltimento dei rifiuti;
- siti industriali e le aree industriali attrezzate;
- miniere;
- corpi idrici interni artificiali, laghi o bacini artificiali e, se del caso, i siti di trattamento delle acque reflue urbane, ivi inclusi i terreni degradati non utilizzabili per attività agricole.
- aree ove sono già presenti impianti a FER e di stoccaggio dell'energia elettrica.

Ai sensi del **comma 6**, il piano di individuazione delle **zone di accelerazione marine** per gli impianti a FER è invece **adottato con DPCM**, su proposta del MASE, di concerto con il MIT, entro il 21 febbraio 2026.

Ai sensi del **comma 7**, le zone di accelerazione, sia terrestri che *off-shore*, devono essere **omogenee** e **non causare impatti ambientali significativi**, rispettando i vincoli di tutela previsti da normative nazionali e internazionali.

Si prevede – al **comma 8** – che i piani di individuazione, soggetti a valutazione ambientale strategica, debbano includere **misure di mitigazione** per ridurre eventuali effetti negativi.

Al **comma 9** si dispone che i piani per l'individuazione delle zone di accelerazione siano riesaminati periodicamente e modificati per tenere conto degli aggiornamenti della mappatura e del PNIEC.

Infine, al **comma 10**, si prevede che gli interventi in **attività libera e PAS non subordinati** all'acquisizione dell'**autorizzazione** dell'autorità competente in materia **paesaggistica**, la quale si esprime con parere obbligatorio non vincolante. Nel caso sia prevista l'**autorizzazione unica**, il parere dell'autorità competente rimane non vincolante e si prevedono una **diminuzione di un terzo dei tempi della procedura**, oltre alla **non applicazione** delle procedure di **VIA**, a condizione che siano state stabilite misure di mitigazione in sede di valutazione ambientale strategica.

Il **fine** dichiarato delle modifiche introdotte dall'articolo 13 del decreto-legge qui in esame è quello di garantire il raggiungimento degli obiettivi di **energia prodotta da fonti rinnovabili** delineati dal **PNIEC al 2030**, nonché l'attuazione della **Riforma 1** della **Missione 7** del Piano nazionale

di ripresa e resilienza (**PNRR**). Nella sostanza, l'articolo 13 qui in esame interviene sulla disciplina che attua la cd. **direttiva RED II**.

Il rafforzamento degli obiettivi europei di riduzione delle emissioni di gas serra ha reso necessario l'aggiornamento del [Piano nazionale integrato per l'energia e il clima](#) (**PNIEC**), adottato nel dicembre 2019, al fine di riflettere i mutamenti strategici intervenuti in sede europea. Tale revisione, resa nota con il comunicato stampa del 1° luglio 2024, tiene conto dei **nuovi ambiziosi obiettivi** di decarbonizzazione europei, nonché dell'esigenza di mantenere la sicurezza e l'adequatezza del sistema energetico nazionale

Per quanto attiene al **Piano nazionale di ripresa e resilienza**, con la revisione autorizzata dal Consiglio europeo a dicembre 2023, nell'ambito della nuova **Missione 7 “Repower EU”**, è stata prevista la **Riforma 1.1** “Semplificazione delle procedure autorizzative per le energie rinnovabili”, che, in linea con la direttiva RED III, prevede l'adozione di un Testo unico delle norme che disciplinano la realizzazione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili. La riforma si compone di tre traguardi:

- T4 2024 (M7 1): entrata in vigore degli atti di diritto primario che individuano le zone di accelerazione per le energie rinnovabili nelle unità amministrative subnazionali;
- T2 2025 (M7 2): entrata in vigore del Testo unico;
- T4 2025 (M7 3), messa in funzione lo sportello unico digitale per ottenere tutte le autorizzazioni relative alla realizzazione e alla messa in esercizio di impianti.

Per una disamina della Missione 7 del PNRR, si rimanda all'apposito [tema](#) nel portale della documentazione.

Entrando nell'esame delle disposizioni dell'articolo 13 – *su cui la relazione illustrativa con cui il Governo ha accompagnato la presentazione del decreto-legge in esame non si sofferma* – si rileva che il comma 1, la **lett. a)**, che si compone di **due punti**, interviene sul [comma 5 dell'articolo 12](#) del d.lgs. n. 190/2024 (cd. TU FER).

Ai sensi di tale comma 5, ciascuna regione e provincia autonoma deve adottare un **piano di individuazione delle zone di accelerazione terrestri per gli impianti a FER**, gli impianti di **stoccaggio** e le loro **opere connesse**, secondo quanto previsto dall'articolo 15-*quater* della direttiva (UE) 2018/2001 (cd. **direttiva RED II**, come modificata dalla direttiva (UE) 2023/2413, cd. **direttiva RED III**). Il piano deve essere adottato entro il **21 febbraio 2026**, sulla base della **mappatura** effettuata dal GSE, come disposto dal comma 1 del medesimo articolo 12 e nell'ambito delle **aree idonee** individuate ai sensi del **d.lgs. n. 199/2021** (a sua volta decreto legislativo di attuazione della direttiva RED II).

La **lett. a)**, **n. 1)** dell'articolo 13 qui in esame, interviene innanzitutto su quest'ultimo aspetto, prevedendo che le **aree idonee**, nell'ambito delle

quali individuare le aree di accelerazione, siano quelle individuate *ope legis* dall'[articolo 20, comma 8](#), del d.lgs. n. 199 del 2021, e non più ai sensi comma 4 del medesimo articolo 20 (come inizialmente disposto dal testo previgente dell'articolo 12, comma 5, del TU FER).

• **Le cd. aree idonee**

Il d.lgs. n. 199/2021, che attua la direttiva RED II (direttiva (UE) 2018/2001), reca, all'[articolo 20](#), una disciplina per l'individuazione di **superfici e aree idonee all'installazione di impianti a fonti rinnovabili aventi una potenza complessiva almeno pari a quella individuata come necessaria dal PNIEC – 80 GW rispetto al 31 dicembre 2020 – per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili.**

Il decreto legislativo n. 199 prevede poi, all'[articolo 22](#), **semplificazioni amministrative** in relazione agli impianti ivi localizzati.

In particolare, ai sensi dell'articolo 22 tali semplificazioni sono:

a) il **carattere obbligatorio e non vincolante del parere** dell'autorità competente in materia paesaggistica, anche ai fini della VIA; decorso inutilmente il termine per l'espressione del parere, l'amministrazione provvede comunque sulla domanda di autorizzazione;

b) la **riduzione di un terzo dei termini** delle procedure di autorizzazione.

Dette semplificazioni si applicano anche:

- alle **infrastrutture elettriche interrato** di connessione degli impianti, a prescindere dalla loro ubicazione;

- alle **altre infrastrutture elettriche di connessione** (linee aree e, eventualmente, stazioni o cabine o loro porzioni), nonché a quelle necessarie per lo **sviluppo della rete** di trasmissione nazionale strettamente **funzionale** all'incremento dell'energia producibile da fonti **rinnovabili**, purché ricadenti in **aree idonee**.

Il comma 1 del citato articolo 20 rinvia ad uno o più **decreti** del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro della cultura, e il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, previa intesa in sede di Conferenza unificata, la definizione di **principi e criteri** omogenei per l'individuazione, con **successive leggi regionali** (comma 4), delle superfici e delle aree, idonee e non, all'installazione di impianti a fonti rinnovabili aventi una potenza complessiva almeno pari a quella individuata come necessaria dal PNIEC per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili, **tenuto conto delle aree già qualificate “nelle more” idonee ai sensi del comma 8 del medesimo articolo 20.**

L'articolo 20, comma 1, prevede infatti che i decreti recanti i criteri per l'individuazione delle aree idonee dovranno tener conto anche delle **aree già definite idonee ai sensi del successivo comma 8**, nonché di quanto previsto al comma 1-bis, recentemente inserito dall'articolo 5 del **D.L. n. 63/2024** (cd. “D.L. Agricoltura”, convertito, con modificazioni, in L. n. 101/2024) per ciò che specificamente attiene agli **impianti fotovoltaici con moduli collocati a terra in**

aree agricole, la cui collocazione è limitata solo ad alcune delle aree e ad alcuni dei siti indicati come idonei dal comma 8 (per un commento al comma 1-bis dall'articolo 20 del decreto legislativo 199/2021 si rimanda al [dossier](#) del Servizio Studi sul cd. DL Agricoltura).

Nello specifico, poi, il **comma 4** dell'articolo 20 prevede che, conformemente ai principi e criteri stabiliti dai decreti di cui al comma 1, **entro centottanta giorni** dalla data di entrata in vigore dei medesimi decreti, **le regioni individuino con legge le aree idonee**.

Dall'altra parte, invece, il **comma 8** dell'articolo 20 prevede che siano considerate aree idonee all'installazione di impianti a FER, in via generale:

- lett. a), i **siti ove sono già installati impianti della stessa fonte** e in cui vengono realizzati **interventi di modifica, anche sostanziale**, per rifacimento, potenziamento o integrale ricostruzione, eventualmente abbinati a sistemi di accumulo, **che non comportino una variazione dell'area occupata superiore al 20 per cento. Il limite non si applica per gli impianti fotovoltaici** in relazione ai quali la variazione dell'area occupata è soggetta al limite di cui alla successiva lettera c-ter), n. 1), del medesimo comma 8. Il n. 1), tuttavia, non pare indicare un limite alla variazione dell'area occupata, perché richiama **“le aree classificate agricole**, racchiuse in un perimetro i cui punti distino **non più di 500 metri da zone a destinazione industriale, artigianale e commerciale, compresi i siti di interesse nazionale, nonché le cave e le miniere”**;

- lett. b), le aree dei **siti oggetto di bonifica**;

- lett. c), le **cave e miniere** cessate, non recuperate o abbandonate o in condizioni di degrado ambientale, o le **porzioni di cave e miniere non suscettibili di ulteriore sfruttamento**;

- lett. c-bis), i **siti e gli impianti** nelle disponibilità delle società del gruppo **Ferrovie dello Stato** italiane e dei gestori di infrastrutture ferroviarie nonché delle **società concessionarie autostradali**;

- lett. c-bis. 1), i **siti e gli impianti** nella disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno dei sedimi **aeroportuali**, inclusi quelli all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, ferme le necessarie verifiche tecniche da parte dell'ENAC;

- **lett. c-ter), esclusivamente per gli impianti fotovoltaici**, anche con moduli a terra, e per gli impianti di produzione di biometano, **in assenza di vincoli a tutela dei beni culturali** (Parte II, D.lgs. n. 42/2004), sono idonee le seguenti aree: o **le aree classificate agricole**, i cui punti perimetrali distino non più di 500 metri da zone a destinazione industriale, artigianale e commerciale, compresi i siti di interesse nazionale (SIN), nonché le cave e le miniere; **le aree interne agli impianti industriali** e agli stabilimenti, nonché le aree classificate agricole i cui punti perimetrali distino non più di 500 metri dal medesimo impianto o stabilimento; **le aree adiacenti alla rete autostradale** entro una distanza non superiore a 300 metri;

- lett. c-quater), **le aree che non sono ricomprese nel perimetro dei beni sottoposti a tutela** in quanto beni culturali o paesaggistici, incluse le zone gravate da usi civici, né che ricadono nella fascia di rispetto dei beni sottoposti a tutela ai sensi della parte II del d.lgs. n. 42/2004, o sottoposti a tutela in quanto **immobili**

ed aree di notevole interesse pubblico. La fascia di rispetto è 3 chilometri per gli impianti eolici e di 500 metri per gli impianti fotovoltaici rispetto ai predetti beni. Resta ferma, nei procedimenti autorizzatori, la competenza del Ministero della cultura a esprimersi sui soli progetti localizzati in aree sottoposte a tutela (ai sensi dell'art. 12, comma 3-bis, D.lgs. n. 387/2003).

Il D.M. “aree idonee”

Il [decreto ministeriale 21 giugno 2024](#), cd. “**decreto aree idonee**” è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 2 luglio 2024, dopo un lungo *iter* e provvede alla ripartizione fra le regioni e le province autonome dell’obiettivo nazionale al 2030 di una potenza aggiuntiva pari a 80 GW da fonti rinnovabili rispetto al 31 dicembre 2020, necessaria per raggiungere gli obiettivi fissati dal PNIEC e rispondere ai nuovi obiettivi europei (*Fit for 55* e *Repower EU*) (articolo 1 e 2).

Il Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, con il supporto del Gestore dei servizi energetici - GSE S.p.a. e Ricerca sul sistema energetico - RSE S.p.a., **monitora e verifica** gli **adempimenti** in carico alle **regioni e province autonome** (articolo 4). A tale fine, continua ad operare l’Osservatorio istituito dal D.M. cd. *Burden Sharing* (articolo 5, comma 5 del D.M. 15 maggio 2012) (articolo 5).

Il decreto stabilisce anche i **principi e criteri omogenei per l’individuazione** delle **superfici** e delle **aree idonee e non**, in linea con il principio della neutralità tecnologica (art. 1 e 7) e tenendo conto delle esigenze di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio, delle aree agricole e forestali, della qualità dell’aria e dei corpi idrici (come previsto dal comma 3 dell’articolo 20 del d.lgs. n. 199/2021).

Per una disamina più completa del contenuto del D.M., si rimanda al capitolo dedicato alle aree idonee del [dossier](#) di documentazione e ricerca curato dal Servizio Studi della Camera sulla normativa statale per la realizzazione di impianti da fonti elettriche rinnovabili.

La giurisprudenza sul punto

La normativa italiana sull’installazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile, così delineata, ha generato un contenzioso che è recentemente sfociato in numerose sentenze del giudice amministrativo.

In particolare, con la [sentenza n. 9155](#) del 13 maggio 2025, il TAR Lazio ha disposto l’**annullamento parziale** del decreto ministeriale 21 giugno 2024 sulle aree idonee. Sono stati annullati i **commi 2 e 3 articolo 7**, che consentivano alle regioni di istituire **fasce di rispetto fino a 7 km dai beni sottoposti a tutela, variabili** a seconda della tipologia di impianto; è stata ritenuta **illegittima** la **mancata previsione** di una **disciplina transitoria** per tutelare i procedimenti autorizzativi in corso; è stata criticata l’**assenza** di un **quadro unitario nazionale** di principi e criteri per la definizione delle aree idonee.

Il TAR del Lazio ha conseguentemente ordinato alle amministrazioni ministeriali resistenti (MASE, MIC, MASAF) di **rieditare i criteri** per l’individuazione delle aree idonee e non idonee entro 60 giorni dalla notifica o comunicazione della sentenza, stabilendo altresì che **le regioni non potranno**

introdurre restrizioni più severe rispetto a quanto previsto dalla normativa nazionale e dovranno recepire le aree considerate idonee per legge, come indicato all'art. 20, comma 8 del decreto legislativo 199/2021.

Il medesimo Tribunale, inoltre, si è pronunciato in diverse sentenze ([sentenza n. 9156/2025](#), [sentenza n. 9157/2025](#) e [sentenza n. 9158/2025](#)) sulla legittimità **dell'articolo 20, comma 1-bis del d.lgs. n. 199/2021** (introdotto dall'articolo 5 del D.L. n. 63/2024, cd. DL Agricoltura), il quale ha **precluso** su tutto il territorio nazionale **l'installazione** di impianti **fotovoltaici** collocati a **terra** in zone **classificate agricole**. Tale divieto è stato considerato irragionevole e sproporzionato, nonché in contrasto con l'obiettivo europeo della massima diffusione degli impianti FER. Pertanto i giudici, dichiarando rilevanti e non manifestamente infondate le questioni di costituzionalità sollevate dai diversi operatori del settore, hanno sospeso il giudizio trasmettendo gli atti alla **Corte costituzionale**.

Inoltre, con [ordinanza n. 9168](#) del 13 maggio 2025, il TAR del Lazio ha censurato le previsioni della [legge n. 20/2024](#) della **Regione Sardegna**, che **vietavano la realizzazione di impianti a FER nelle aree considerate non idonee**. La normativa, peraltro, classificava la quasi totalità del territorio regionale come area non idonea, includendo in tale classificazione anche le aree che risultavano essere idonee ai sensi dell'articolo 20, comma 8, del d.lgs. n. 199/2021. I giudici, sul punto, hanno stabilito che il carattere di **non idoneità** di un'area **non preclude** su detta superficie la **realizzazione di impianti a FER**. Anche in tal caso, il TAR ha rimesso la questione al **giudizio della Corte costituzionale**.

Si segnala inoltre che la Corte costituzionale con [sentenza n. 28/2025](#) aveva dichiarato **costituzionalmente illegittimo l'articolo 3 della legge n. 5/2024** della Regione Sardegna per contrasto con gli articoli 3 e 4 dello Statuto speciale, con l'articolo 117 della Costituzione, con l'articolo 20 del d.lgs. n. 199/2021 e coi principi di decarbonizzazione e di massima diffusione dell'energia prodotta da fonti rinnovabili espressi dalla direttiva 2018/2001/UE e dal regolamento n. 2021/1119/UE. L'articolo 3 della legge regionale prevedeva difatti l'introduzione del divieto di realizzare impianti a FER per 18 mesi, nelle more dell'approvazione della legge regionale di individuazione delle aree idonee. Tale articolo aveva tuttavia cessato di produrre i suoi effetti in seguito all'approvazione della legge regionale n. 20/2024 che, come detto, è attualmente al vaglio della Corte costituzionale.

Successivamente, la **lett. a)**, al medesimo **n. 1)**, sempre interpolando il comma 5 dell'articolo 12 del TU FER, dispone, per quanto riguarda l'individuazione nel Piano delle **zone di accelerazione**, che ogni regione e provincia autonoma deve adottare, che esse **siano comprensive delle aree individuate ai sensi del comma 7-bis** del TU FER (introdotto dal decreto-legge in esame e su cui v. più avanti).

La **lett. c)** del comma unico dell'articolo 13 qui in commento dispone l'aggiunta all'articolo 12 del TU FER di un **comma 7-bis**, che definisce una tipologia di **zone di accelerazione**.

Esse vengono individuate in relazione alle fattispecie progettuali di cui agli **allegati A e B** del decreto legislativo n. 190/2024 (riguardanti rispettivamente gli **interventi in attività libera** e **gli interventi** in regime di **PAS**), e in coerenza con il **potenziale nazionale** individuato dal Gestore dei servizi energetici (**GSE**) **mediante la mappatura** del territorio nazionale.

Tale mappatura, stando al comma 1 dell'articolo 12 del TU FER, deve essere pubblicata dal GSE entro il 21 maggio 2025 sul proprio sito internet e deve essere comunicata alla Conferenza unificata. Nella mappatura viene individuato il potenziale nazionale e le **aree disponibili** per l'installazione di **impianti FER**, delle relative infrastrutture ed opere connesse. Il fine della mappatura è di garantire il raggiungimento degli obiettivi di energia da FER come delineati dal PNIEC al 2030. Si rileva che la disposizione di cui al comma 1 dell'articolo 12 attua quanto previsto dall'articolo 15-ter della direttiva RED II, che appunto prevede che entro il **21 maggio 2025** gli Stati membri procedano a una mappatura coordinata in vista della diffusione delle energie rinnovabili sul loro territorio al fine di individuare il potenziale nazionale e la superficie terrestre, il sottosuolo, le aree marine o delle acque interne disponibili necessari per l'installazione di impianti a FER.

In proposito si osserva che, in data [21 maggio 2025](#), è stata comunicata dal GSE la pubblicazione della Piattaforma delle aree idonee e della Mappa delle zone di accelerazione. Si apprende in particolare che la [Piattaforma delle aree idonee](#) (PAI), la cui creazione era prevista dal [D.M. 17 settembre 2024](#), è il nuovo strumento digitale per sostenere regioni e province autonome nella pianificazione territoriale legata allo sviluppo delle fonti rinnovabili: basata su una prima mappatura del potenziale nazionale, consente di individuare le aree potenzialmente disponibili per l'installazione di nuovi impianti a fonti rinnovabili. Tale mappatura è stata elaborata a partire dai dati del [CORINE Land Cover](#), il progetto che cura il rilevamento e il monitoraggio delle caratteristiche di copertura e uso del territorio, con particolare attenzione alle esigenze di tutela ambientale, e da altre informazioni disponibili al GSE aggiornate al 30 aprile 2025. I contenuti – si precisa – sono in costante aggiornamento per garantire il massimo allineamento con l'evoluzione normativa e territoriale.

Stando al **primo periodo** del comma 7-bis qui introdotto, dunque, **sono considerate zone di accelerazione le aree industriali**, come definite dagli strumenti urbanistici regionali, sovracomunali o comunali comunque denominati, **ricadenti nelle aree individuate da GSE** con la predetta mappatura.

Ciò, fermo restando l'**esclusione delle aree protette** per scopi di **tutela ambientale** di cui al comma 7, terzo periodo, ed ai fini di cui al comma 10 dell'articolo 12 del TU FER.

Secondo quanto previsto dal **comma 7** dell'articolo 12 del TU FER, le zone di accelerazione terrestri e *off-shore*, individuate ai sensi dei commi 5 e 6, includono **zone sufficientemente omogenee**, in cui la **diffusione** di impianti a FER **non comporti impatti ambientali significativi**, tenendo conto della specificità della zona e del tipo di tecnologia di energia rinnovabile. Le zone di accelerazione sono individuate in modo tale da garantire il raggiungimento degli obiettivi del PNIEC.

In particolare poi, **il terzo periodo** di tale comma prevede che siano **escluse** dalle zone di accelerazione le **aree protette** per scopi di **tutela ambientale** in virtù di leggi nazionali, regionali o in attuazione di atti e convenzioni dell'UE e internazionali, fatta eccezione per le superfici artificiali ed edificate esistenti e situate in tali zone.

Il **comma 10** dell'articolo 12, invece, dispone che la realizzazione degli interventi in regime di **attività libera** e **PAS** nelle **zone di accelerazione non sia subordinata all'acquisizione dell'autorizzazione dell'autorità competente in materia paesaggistica**, la quale si esprime con parere obbligatorio non vincolante entro 30 giorni dalla data di ricezione dell'istanza di autorizzazione. Tale termine può essere sospeso una sola volta qualora l'autorità ravvisi la necessità di integrazioni documentali, assegnando un termine non superiore a quindici giorni, secondo quanto previsto agli articoli 7 e 8 del presente decreto. Qualora gli interventi siano in regime di **autorizzazione unica**:

- si applicano le disposizioni dell'**articolo 22 del d.lgs. n. 199/2021**, il quale disciplina le procedure autorizzative specifiche per le aree idonee. Tale articolo dispone che nei procedimenti di autorizzazione di impianti di produzione di energia a FER su aree idonee, compresi quelli per l'adozione del provvedimento di VIA, l'autorità competente in materia paesaggistica si esprime con **parere obbligatorio non vincolante**. Inoltre, in tal caso i **termini** del procedimento di autorizzazione unica sono **ridotti di un terzo (lett. a))**;
- **non si applicano le procedure di VIA** di cui al titolo III della parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, a condizione che il progetto contempli misure di mitigazione stabilite in sede di valutazione ambientale strategica dei piani di individuazione delle zone di accelerazione (**lett. b)**).

Il **secondo periodo** del comma 7-bis dispone la **pubblicazione** da parte del GSE della **rappresentazione cartografica delle zone di accelerazione**, (come definite ai sensi del primo periodo), entro **dieci giorni** dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame e comunque non oltre il termine del **21 maggio 2025**, di cui al comma 1. Come visto, in data 21

maggio 2025, il GSE ha appunto pubblicato anche la [Mappa delle zone di accelerazione](#).

Ai sensi dell'**ultimo periodo** del comma 7-*bis*, infine, le regioni e le province autonome comunicano a GSE **eventuali disallineamenti cartografici** delle aree industriali insistenti sui rispettivi territori, rispetto a quanto riportato nella mappatura pubblicata. Ciò deve avvenire entro trenta giorni dalla pubblicazione della rappresentazione di cui sopra, ed al fine esclusivo dell'aggiornamento cartografico delle zone di accelerazione (così come definite ai sensi del primo periodo).

Tornando alla *lett. a)*, n. 1) del comma unico dell'articolo 13 qui in commento, si dispone quindi che **le zone di accelerazione così individuate** – e cioè all'interno delle aree definite idonee *ex lege* – **e così definite** – cioè le aree industriali di cui al comma 7-*bis* – costituiscano il **contenuto minimo inderogabile** di ciascun piano regionale.

La *lett. a)*, n. 2, prevede che in calce al comma 5 dell'articolo 12 del TU FER sia aggiunto un ulteriore periodo, ai sensi del quale, in relazione alle **zone di accelerazione** (individuate nei termini di cui al nuovo comma 7-*bis*), viene fatta salva la possibilità per le regioni e le province autonome di **indicare nei Piani ulteriori impianti a FER**, nonché gli **impianti di stoccaggio**, le **opere connesse** e le **infrastrutture indispensabili** alla costruzione e all'esercizio degli stessi.

La *lett. b)* dispone l'aggiunta all'articolo 12 del **comma 5-*bis***, che disciplina la sottoposizione del **piano** regionale alla valutazione ambientale strategica (VAS), di cui al comma 8. In particolare, al **primo periodo**, si prevede che le regioni e le province autonome debbano presentare le proposte di Piano per la VAS (v. *infra*) entro e non oltre il **31 agosto 2025**, così da rispettare il termine complessivo per la conclusione del procedimento di adozione del documento, fissato al **21 febbraio 2026** (così come previsto al comma 5).

Il **secondo periodo** del comma 5-*bis* precisa che, in caso di **inosservanza dei termini** di cui sopra, 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 n. 77/2021. Tale articolo disciplina l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte dello Stato in caso di inadempienza di un soggetto attuatore di progetti o interventi del PNRR ove sia messo a rischio il conseguimento degli obiettivi intermedi e finali del PNRR. Per un approfondimento sul punto, si rinvia alla scheda di lettura del [dossier](#) del Servizio Studi sul DL n. 77/2021.

La **lett. d)** aggiunge **al comma 8 dell'articolo 12** un **ulteriore periodo**, ai sensi del quale si prevede che la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) si svolga secondo le **modalità** previste dal **decreto legislativo n. 152 del 2006** per i piani sottoposti a VAS in sede statale, con applicazione dei **termini** procedurali **ridotti della metà**.

Ai sensi del **comma 8** dell'articolo 12, i piani di individuazione delle zone di accelerazione sono sottoposti a VAS secondo quanto previsto dal titolo II della parte seconda del d.lgs. n. 152/2006. I piani inoltre devono contemplare adeguate misure di mitigazione al fine di evitare o quantomeno ridurre l'eventuale impatto ambientale negativo che potrebbe verificarsi, secondo quanto previsto dall'articolo 15-*quater*, paragrafo 1, lettera *b*) della direttiva (UE) 2018/2001.

L'articolo 15-*quater*, paragrafo 1, lettera *b*) dispone che i piani comprendano le misure di mitigazione efficaci da adottare per l'installazione degli impianti a FER, degli impianti di stoccaggio e delle opere necessarie alla loro connessione, al fine di evitare o ridurre l'impatto ambientale negativo che potrebbe verificarsi nel rispetto degli obblighi previsti dalla c.d. direttiva Habitat (direttiva 92/43/CEE) e della c.d. direttiva acque (direttiva 2000/60/CE).

In relazione alla **valutazione ambientale strategica (VAS)**, si ricorda che la stessa è disciplinata dalla parte seconda (artt. 4-52) del decreto legislativo n. 152 del 2006 (c.d. Codice dell'ambiente), con cui sono state recepite nell'ordinamento nazionale le disposizioni della direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

In particolare, in base agli articoli 5 e 6 del Codice, la VAS “riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale” ed è un processo che comprende “lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio”. L'art. 7, comma 5, dispone invece che, in sede statale, l'autorità competente ai fini della VAS è il Ministero dell'ambiente.

Riguardo alla procedura di VAS (delineata nel dettaglio dagli articoli 11-18, che costituiscono il titolo II della parte seconda del Codice) e, in particolare, ai relativi termini, si evidenzia che le disposizioni del Codice prevedono, in via generale, che la procedura in questione si svolga nel termine complessivo di 135 giorni, risultante dalla somma dei seguenti termini: 45 giorni per le consultazioni sul rapporto ambientale (c.d. fase di *scoping*, v. art. 13, comma 2); 45 giorni per le osservazioni del pubblico (art. 14, comma 2); 45 giorni per la fase di valutazione, vale a dire per l'espressione, da parte dell'autorità competente, del proprio parere motivato (art. 15, comma 1).

Articolo 13-bis***(Disposizioni urgenti per la valorizzazione dei luoghi della memoria e del Parco nazionale della Pace nella regione Toscana)***

L'**articolo 13-bis, introdotto in sede referente**, prevede l'assegnazione a favore del Comune di Stazzema di un contributo straordinario di 2,2 milioni di euro (200.000 euro nel 2025 e 2,0 milioni nel 2026) per progettare e realizzare una nuova strada tra le frazioni di S. Anna e Farnocchia, con l'obiettivo di valorizzare i luoghi della memoria, tra cui Mulina di Stazzema, Pontestazzemese e il Parco Nazionale della Pace. La disposizione prevede che se l'intervento non verrà completato entro il 31 dicembre 2026, le risorse saranno revocate tramite decreto del Ministero delle infrastrutture e restituite al bilancio dello Stato.

L'**articolo 13-bis, introdotto in sede referente**, prevede l'assegnazione al Comune di Stazzema di un **contributo straordinario di 2,2 milioni di euro complessivi**, di cui 200.000 euro per l'anno 2025 e 2,0 milioni di euro per l'anno 2026, per la **progettazione e realizzazione del tracciato stradale di collegamento diretto tra le frazioni S. Anna e Farnocchia nel comune di Stazzema**, al fine della valorizzazione dei luoghi della memoria che comprendono Mulina di Stazzema e Pontestazzemese nonché del Parco Nazionale della Pace.

Con un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si provvede alla **revoca dell'assegnazione delle risorse previste**, nel caso di mancata realizzazione dell'intervento entro il 31 dicembre 2026, utilizzando ai fini delle verifiche sul relativo stato di avanzamento, anche le risultanze dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato.

Le risorse oggetto di revoca sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e ivi restano definitivamente acquisite.

Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 200.000 euro per l'anno 2025 e 2,0 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 14

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali nonché attività di verifica e monitoraggio svolte dalle Unità di missione per il PNRR)

L'articolo 14, integrato in sede referente, prevede, al comma 1, l'inserimento, nel programma degli interventi urgenti adottato dal Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori colpiti dall'alluvione verificatasi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche nel maggio 2023 in attuazione dell'investimento M2C4-I.2.1a del PNRR, di ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione di infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza di ANAS S.p.a., finanziati a valere sulle risorse del c.d. fondo unico ANAS e indicati nell'Allegato B al decreto-legge in esame per un importo complessivo di 43,4 milioni di euro. Viene inoltre stabilito che le attività di soggetto attuatore degli interventi indicati nell'Allegato B sono di competenza di ANAS S.p.a.

I commi 1-bis e 1-ter, introdotti in sede referente, recano, rispettivamente, disposizioni inerenti al finanziamento delle attività dell'Unità di missione per il PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), al fine di stabilire che l'autorizzazione di spesa prevista per detta Unità di missione è destinata anche ad ulteriori attività funzionali allo svolgimento dei compiti di verifica e monitoraggio, ivi incluso il supporto tecnico ai soggetti attuatori, e consentono la proroga, fino al 31 dicembre 2026, dei contratti sottoscritti con gli esperti incaricati dalle Unità di Missione per il PNRR del MIT e delle altre amministrazioni centrali.

Ripristino di infrastrutture stradali nei territori colpiti dall'alluvione del 2023 (comma 1)

La finalità del comma in esame – secondo quanto enunciato nel comma stesso – è quella di assicurare il **conseguimento dei traguardi M2C4-11, M2C4-11bis e M2C4-11ter** (v. *infra*) 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 PNRR** (d'ora in poi indicato con la sigla M2C4-I.2.1a).

Per tale finalità viene previsto che il Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori colpiti dall'alluvione verificatasi in Emilia-

Romagna, Toscana e Marche nel maggio 2023 dispone, con proprio provvedimento e ai soli fini della loro rendicontazione per il raggiungimento dei predetti traguardi, l'**inserimento nel programma degli interventi urgenti adottato** dal medesimo Commissario **in attuazione dell'investimento M2C4-I.2.1a** di ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione di infrastrutture stradali.

Si ricorda che, in attuazione dell'art. 20-ter del D.L. 61/2023, l'incarico di Commissario straordinario alla ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi alluvionali suddetti è stato attribuito al Generale di Corpo d'Armata Francesco Paolo Figliuolo fino al 30 giugno 2024 (data poi prorogata fino al 31 dicembre 2024 dall'art. 4 del D.L. 76/2024). Il 9 gennaio 2025, l'incarico di Commissario straordinario è stato attribuito all'ing. Fabrizio Curcio. La durata di tale incarico è stata prorogata al 31 dicembre 2025 dall'art. 1, comma 693, della legge di bilancio 2025 (L. 207/2024) e, successivamente, fino al 31 maggio 2026 dal comma 1-bis dell'art. 20-ter del D.L. 61/2023, introdotto dall'art. 2, comma 1, lett. a), del decreto-legge 7 maggio 2025, n. 65 (in corso di conversione, v. [atto Senato n. 1479](#)).

Gli ulteriori interventi stradali in questione:

- riguardano le **infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza di ANAS S.p.a.** (si rinvia in proposito alla sezione "[La rete ANAS](#)" del sito *web* di tale società);

- sono **finanziati a valere sulle risorse del c.d. fondo unico ANAS** (istituito dall'art. 1, comma 868, della legge 208/2015);

Tale fondo (in cui, in base a quanto disposto dal citato comma 868, sono confluite "le risorse iscritte nel bilancio dello Stato, a qualunque titolo destinate all'ANAS Spa") è collocato nel capitolo 7002 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Secondo quanto risultante dalla legge di bilancio 2025 (L. 207/2024), la dotazione di competenza di tale capitolo è pari a 1,57 miliardi di euro per il 2025, 2,16 miliardi per il 2026 e 3,75 miliardi per il 2027.

- sono **indicati nell'Allegato B** al decreto-legge in esame;

Si fa notare che in tale allegato 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 Casentino Romagnola" (4 interventi); svincolo di Mercato Saraceno.

- sono **necessari a seguito degli eventi alluvionali** di cui all'articolo 20-bis, comma 1, del D.L. 61/2023;

- sono da realizzarsi nei territori delle regioni **Emilia-Romagna, Marche e Toscana** individuati con le delibere del Consiglio dei ministri del 4 maggio 2023, del 23 maggio 2023 e del 25 maggio 2023.

In relazione agli ultimi due punti dell'elenco sopra riportato si evidenzia che, in virtù delle modifiche operate dal decreto-legge 7 maggio 2025, n. 65 (in corso di conversione, v. [atto Senato n. 1479](#)), a decorrere dal 15 maggio 2025, le disposizioni degli articoli da 20-bis a 20-duodecies del D.L. 61/2023 “si applicano anche alle attività di ricostruzione nei territori della regione Emilia-Romagna interessati dagli eventi alluvionali verificatisi nei mesi di settembre e ottobre 2024”. Tuttavia la norma in esame fa preciso riferimento ai soli territori colpiti dagli eventi alluvionali del maggio 2023 (individuati con le succitate delibere del Consiglio dei ministri) e non anche a quelli del 2024.

Si fa però altresì notare che, come evidenziato nel box “I traguardi dell'investimento M2C4-I.2.1a del PNRR” riportato in calce alla presente scheda di lettura, è in preparazione una nuova ordinanza commissariale finalizzata, tra l'altro, anche a seguito degli ulteriori eventi alluvionali verificatisi nei mesi di settembre e ottobre del 2024, ad individuare gli ulteriori interventi necessari rispetto a quelli già previsti con l'ordinanza 35/2024 (v. *infra*).

Il comma 1 dell'articolo in esame dispone, infine, che le attività di soggetto attuatore degli interventi indicati nel citato Allegato B sono di competenza di ANAS S.p.a.

La relazione illustrativa giustifica tale disposizione “in considerazione della circostanza che gli interventi inseriti nel predetto Allegato B sono 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](#), pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 297 del 19 dicembre 2024)”.

In relazione all'investimento M2C4-I.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 PNRR – a cui sono destinati 1,2 miliardi di euro e che è attribuito alla competenza del Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori colpiti dall'alluvione verificatasi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche nel maggio 2023 –, si ricorda che per lo stesso sono previsti i seguenti 3 traguardi:

M2C4-11 “Individuazione degli interventi mediante ordinanze del Commissario straordinario” (da conseguire entro il settembre 2024);

M2C4-11bis “Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche” (da conseguire entro il 2025);

M2C4-11ter “Completamento dei progetti” (da conseguire entro giugno 2026).

In relazione all'attuazione di tali misure, nel sistema Regis viene evidenziato che, a conclusione dei numerosi tavoli tecnici con le Regioni, si è stilato l'elenco degli interventi, che è stato inserito nell'[ordinanza PNRR n. 35/2024](#). A seguito di ulteriori interlocuzioni con le Regioni, nonché al fine di fornire risposta ai chiarimenti richiesti dalla Commissione UE, l'ordinanza n. 35/2024 è stata integrata (come ricordato nel sistema Regis) “con ulteriori interventi. Pertanto, è stata elaborata la nuova Ordinanza n. 48 ‘PNRR’ che recepisce queste modifiche ed è stata inoltrata alle autorità per il controllo e si è in attesa dell'approvazione.

L'Ordinanza 48/2024 'PNRR' riporta 966 interventi, per un totale di € 1.150.289.608,63”.

Finanziamento delle attività dell'Unità di missione per il PNRR del MIT (comma 1-bis)

Il comma 1-bis, **introdotto in sede referente**, integra la disposizione prevista dal primo periodo del comma 3 dell'art. 18 del D.L. 104/2023 – il cui testo vigente ha autorizzato una spesa complessiva di circa 0,6 milioni di euro nel periodo 2023-2026 per lo svolgimento dei controlli sostanziali da parte dell'Unità di missione per il PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) sull'avanzamento fisico e procedurale degli interventi finanziati a valere sul medesimo Piano – al fine di stabilire che l'autorizzazione di spesa citata è destinata **anche ad ulteriori attività funzionali allo svolgimento dei compiti di verifica e monitoraggio, ivi incluso il supporto tecnico ai soggetti attuatori**.

Nella relazione predisposta in sede referente, relativamente all'emendamento da cui è scaturita la norma in esame, viene evidenziato che le funzioni assegnate all'Unità di Missione succitata non si esauriscono nella sola attività (finanziata dal testo vigente dell'art. 18 del D.L. 104/2023) di controllo (di cui quella relativa all'avanzamento fisico e procedurale dei progetti costituisce una delle diverse tipologie di controlli da effettuare), “ma comprendono anche attività di indirizzo, coordinamento, supporto tecnico-amministrativo ai soggetti attuatori, raccolta dati, predisposizione di report sul raggiungimento di milestone e target, gestione dei flussi informativi con la piattaforma ReGiS e con gli organi di controllo nazionali ed europei, nonché la partecipazione a tavoli interministeriali, missioni ispettive, sopralluoghi, incontri con soggetti attuatori e strutture di governance”. Per tale motivo il comma in esame è finalizzato a fornire la necessaria copertura finanziaria anche alle spese connesse alle citate attività.

Proroga dei contratti sottoscritti con gli esperti incaricati dalle Unità di Missione per il PNRR del MIT e delle altre amministrazioni centrali (comma 1-ter)

Il comma 1-ter, **introdotto in sede referente**, prevede che i contratti sottoscritti con gli esperti incaricati dalle Unità di Missione per il PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e delle altre amministrazioni centrali ai sensi dell'art. 7, comma 4, del D.L. 80/2021, possono essere prorogati **fino al 31 dicembre 2026**.

Viene altresì stabilito che all'attuazione del comma in esame si provvede nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, **senza nuovi o maggiori oneri** a carico della finanza pubblica.

L'art. 7, comma 4, del D.L. 80/2021, ha stabilito, tra l'altro, che al fine di assicurare la più efficace e tempestiva attuazione degli interventi del PNRR, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo da ripartire tra le varie amministrazioni (con una dotazione di euro 2.668.000 per l'anno 2021 e di euro 8.000.000 per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026), che possono avvalersi di un contingente di esperti di comprovata qualificazione professionale nelle materie oggetto degli interventi per un importo massimo di 50.000 euro lordi annui per singolo incarico. Lo stesso comma ha inoltre precisato che gli incarichi in questione sono conferiti "per la durata massima di trentasei mesi".

Nella relazione predisposta in sede referente, relativamente all'emendamento da cui è scaturita la norma in esame, viene evidenziato che tale disposizione è "finalizzata ad assicurare la continuità amministrativa negli ultimi mesi di operatività del PNRR" e che la proroga in esame "non incide sul quadro complessivo delle risorse già stanziare (...) ma ne consente un impiego più razionale ed efficiente".

In relazione al contingente di esperti in questione, si ricorda che l'art. 20, comma 2-septies, del D.L. 25/2025, ha stabilito che:

- all'Unità di missione per il PNRR presso il MIT sono attribuite facoltà assunzionali straordinarie per un totale di due dirigenti di livello non generale con incarico a tempo determinato fino al 31 dicembre 2026, a integrazione di quanto previsto dall'art. 8, comma 1, del D.L. 77/2021⁶;

- il contingente di esperti del MIT previsto dal succitato art. 7, comma 4, del D.L. 80/2021, è incrementato di quattro ulteriori unità fino al 31 dicembre 2026.

Lo stesso comma reca le disposizioni per la copertura finanziaria, per gli esercizi 2025 e 2026, degli oneri assunzionali, dei compensi spettanti agli esperti, nonché dei buoni pasto.

⁶ Nel disciplinare la governance del PNRR e il rafforzamento delle strutture amministrative coinvolte, il D.L. 77/2021 ha previsto, tra l'altro, al comma 1 dell'art. 8, che "ciascuna amministrazione centrale titolare di interventi previsti nel PNRR provvede al coordinamento delle relative attività di gestione, nonché al loro monitoraggio, rendicontazione e controllo. A tal fine, nell'ambito della propria autonomia organizzativa, individua, tra quelle esistenti, la struttura di livello dirigenziale generale di riferimento ovvero istituisce una apposita unità di missione di livello dirigenziale generale fino al completamento del PNRR, e comunque non oltre il 31 dicembre 2026, articolata fino ad un massimo di tre uffici dirigenziali di livello non generale".

**CAPO V – INTERVENTI URGENTI DI COMPETENZA DEL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER LA REALIZZAZIONE E
IL FINANZIAMENTO DI EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNAZIONALE**

Articolo 15, comma 1

***(Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo
svolgimento delle Olimpiadi Invernali di Milano Cortina 2026)***

L'**articolo 15, comma 1**, attribuisce all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di taluni interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei **Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026**, indicate in un apposito allegato del provvedimento in esame.

Il **comma 1** dell'articolo in esame reca alcune novelle al [decreto-legge n. 16 del 2020](#), che reca "Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie".

In particolare, esso, composto di una lettera *a*), suddivisa nei numeri 1 e 2, e di una lettera *b*), prevede:

A) alla **lettera a), numero 1**, un'integrazione all'**articolo 3, comma 5, lettera a), numero 2)** del predetto decreto-legge n. 16 del 2020.

Si ricorda che il suddetto **articolo 3, comma 5**, del [decreto-legge n. 16 del 2020](#) prevede che l'**organo di amministrazione della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A. è composto da cinque membri**, dei quali:

- I. **tre** designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, di cui:
 - i. uno con funzioni di presidente;
 - ii. uno con funzioni di **amministratore delegato**, al quale sono altresì attribuite le funzioni di cui al comma 5-ter, primo periodo dello stesso articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020, ossia **le funzioni di commissario straordinario** per la realizzazione degli **interventi stradali** di cui all'[Allegato 1](#) del medesimo decreto-legge, nonché degli interventi di cui all'[articolo 16, comma 3-bis, del decreto-legge n. 121 del 2021](#), relativi all'adeguamento della pista olimpica di bob e

- slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo e alla riqualificazione dell'impianto olimpico per il pattinaggio di velocità "Ice rink Oval" di Baselga di Piné;
- iii. un consigliere con delega sulle attribuzioni di cui al comma 5-ter, secondo periodo, in materia di monitoraggio e coordinamento delle attività di *internal auditing* e rendicontazione;
 - II. **uno** designato dalla regione Lombardia;
 - III. **uno** designato congiuntamente dalla regione Veneto e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

Ora, la **disposizione in commento** integra il suddetto **articolo 5, comma 3, lettera a), numero 2)**, del decreto-legge n. 16 del 2020 con un riferimento interno (oltre che al comma 5-ter, primo periodo, e al comma 5-ter.1) anche al **comma 5-ter.2** del medesimo articolo 3 - introdotto dal successivo numero 2) della lettera a) in commento (successivamente descritto) - facendo sì che, **all'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. siano altresì attribuite** le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi di cui al **nuovo Allegato 1-ter**, che viene introdotto dalla lettera b) del comma in commento, anch'essa descritta di seguito.

La **relazione illustrativa** evidenzia che la finalità della norma è di precisare che all'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» sono attribuite, oltre alle funzioni di commissario straordinario per le opere stradali e per gli interventi indicati, rispettivamente, all'Allegato I e all'Allegato I-bis del medesimo decreto, anche le funzioni di commissario straordinario per gli **interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026** indicati all'Allegato 1-ter, di cui si dirà *infra*.

Si ricorda, in proposito, che l'**Allegato 1** al [decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16](#) reca l'elenco delle **opere complementari in ambito stradale** già oggetto di commissariamento, per cui è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» quale commissario straordinario.

L'**Allegato 1-bis** al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, introdotto dall'articolo 5, comma 2, del [decreto-legge n. 71 del 2024](#), ha attribuito all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di talune **opere complementari in ambito sportivo**.

- B) alla **lettera a), numero 2** – come anticipato – l'inserimento del nuovo comma **5-ter.2** all'articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020.

Nel dettaglio, esso prevede che **aall'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a.** (di cui al comma 5, lettera *a*), numero 2) del medesimo articolo 3) sono altresì attribuite le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi di cui all'Allegato 1-ter, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del [decreto-legge n. 32 del 2019](#). Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della disposizione in oggetto. Al Commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati.

La disposizione prosegue stabilendo che per lo svolgimento delle funzioni commissariali, l'amministratore delegato può avvalersi delle strutture della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A., 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** – chiosa il nuovo **comma 5-ter.2** dell'articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020 – provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

- C) alla **lettera b)** – come anticipato - l'inserimento dell'Allegato 1-ter al decreto-legge n. 16 del 2020, di cui all'**allegato C** al presente provvedimento (che si riporta di seguito).

ALLEGATO C

Allegato 1-ter

(di cui all'articolo 3, comma 5-ter.2 del decreto-legge n. 16 del 2020)

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.

Regione	Intervento
Veneto	Posa condotte e nuova opera di presa idrica dal fiume Boite
Veneto	Realizzazione di nuovo impianto a fune a Cortina d'Ampezzo (BL)

Lombardia	Realizzazione del parcheggio interrato Mottolino località Bondi
Lombardia	Nodo di Castione Andevenno, noto come “svincolo di Sassella”
Lombardia	Collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia

Per maggiori approfondimenti su ciascuno degli interventi citati si rinvia a quanto indicato dalle relazioni illustrativa e tecnica che accompagnano il decreto-legge in commento.

Articolo 15, comma 2
(Contributo alla Federazione sportiva nazionale-ACI)

L'articolo 15, comma 2, stanZIA **5,25 milioni di euro per l'anno 2025** e di **5 milioni per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032** in favore della **Federazione sportiva nazionale-ACI**, in considerazione dello specifico rilievo rivestito dei **due Gran premi di Formula 1** organizzati in Italia.

Il comma 2 dell'articolo 15, 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, riconosce un contributo di **5,25 milioni di euro** per l'anno **2025** e di **5 milioni** per ciascuno degli anni **dal 2026 al 2032** in favore della **Federazione sportiva nazionale-ACI**.

La disposizione continua prevedendo che ai relativi oneri, pari appunto a 5,25 milioni di euro per l'anno 2025 e a 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, si provveda mediante corrispondente riduzione del **fondo speciale di parte corrente** iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

A seguito del rifinanziamento disposto dal comma in esame, l'autorizzazione legislativa di spesa in questione - che presenta una disponibilità di bilancio di 4,75 milioni per il 2025 - ammonta a 10 milioni di euro per il 2025 e a 5 milioni di euro per gli anni dal 2026 al 2032.

L'[Automobile Club d'Italia](#) (ACI) è un ente pubblico non economico, senza scopo di lucro, a natura associativa, che riunisce 98 Automobile Club diffusi sul territorio. I **settori di attività** dell'Ente riguardano in particolare: lo studio di soluzioni per la gestione della mobilità, l'assistenza ai Soci ed agli automobilisti, l'educazione e la sicurezza stradale, la disciplina della pratica sportiva automobilistica nel nostro Paese, il turismo e il motorismo storico. Sotto il profilo dei servizi, l'Ente gestisce per conto dello Stato il **pubblico registro automobilistico** (PRA), fornisce i servizi di riscossione, riscontro e recupero dell'**imposta provinciale di trascrizione** (IPT), nonché servizi in materia di **tasse automobilistiche**. La **vigilanza** sull'ACI è esercitata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri (oggi, per delega, dal **Ministro per lo sport e i giovani**) e, limitatamente alle attività del PRA, dal **Ministero delle infrastrutture e dei**

trasporti, ferme restando le competenze del Ministero della giustizia e dell'autorità giudiziaria previste dalle disposizioni vigenti.

Sul **versante sportivo**, ACI rappresenta l'automobilismo sportivo italiano presso la [Fédération Internationale de l'Automobile – FIA](#) e presso il [CONI](#). Quest'ultimo lo riconosce quale **Federazione sportiva nazionale**. La Federazione promuove ed organizza le attività sportive, interviene nella produzione di normative tecnico - sportive, nel reclutamento degli Ufficiali di gara per il controllo delle manifestazioni, e si occupa dell'approvazione dei percorsi di gara e dell'omologazione del materiale tecnico da impiegare nelle gare automobilistiche.

I due principali eventi di automobilismo sportivo organizzati in Italia nel corso dell'anno sono il **Gran Premio d'Italia**, che si corre nell'[Autodromo nazionale di Monza](#) (impianto, tra l'altro, gestito da una [società](#) interamente controllata da ACI stesso) e il **Gran Premio del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna**, che si corre nell'[Autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola](#). Entrambe le gare sono valide per il **campionato mondiale di Formula 1**, la massima competizione sportiva automobilistica per vetture monoposto da corsa riconosciuta dalla FIA.

La Federazione sportiva nazionale-ACI è stata autorizzata a sostenere **la spesa per costi di organizzazione e gestione del Gran Premio d'Italia di Formula 1** presso l'autodromo di Monza dall'articolo 1, comma 341 della [legge n. 208 del 2015](#) (legge di stabilità 2016), a valere sulle risorse complessivamente iscritte nel proprio bilancio, anche attivando adeguate misure di contenimento dei costi generali di gestione e senza pregiudizio per gli equilibri di bilancio. Con l'articolo 10, comma 1-bis del [decreto-legge n. 91 del 2018](#) ha fissato al 31 dicembre 2018 i termini entro cui l'Automobile Club d'Italia (ACI) e gli Automobile Club ad esso federati, in quanto enti pubblici a base associativa non gravanti sulla finanza pubblica, dovessero adeguarsi, con propri regolamenti, ai principi generali in materia di società a partecipazione pubblica, al fine di assicurare il pieno perseguimento delle proprie finalità istituzionali, anche in relazione all'organizzazione del citato Gran Premio d'Italia.

Successivamente, ai sensi dell'articolo 1, **commi 444-445** della [legge n. 234 del 2021](#) (legge di bilancio per il 2022), l'autorizzazione di spesa in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI è stata rinnovata, ma stavolta in relazione alle **spese di organizzazione e gestione di entrambi i Gran premi di Formula 1 organizzati (dal 2020) sul territorio nazionale**. La medesima norma aveva riconosciuto un contributo di **10 milioni** di euro per ciascuno degli anni **dal 2022 al 2025** in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI (capitolo 1360/Infrastrutture).

Tuttavia, l'autorizzazione di spesa in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI è stata successivamente ridotta, dapprima, dalla legge di bilancio 2023, che ha disposto in **II Sezione un definanziamento di 5 milioni** sia per il **2024** che per il **2025**, e poi dalla legge di bilancio 2025, che ha **ridotto** l'autorizzazione di spesa di **250.000 euro** per il **2025** in II Sezione, in attuazione della *spending review* di cui all'articolo 1, commi 870-874, della legge di bilancio 2025.

Conseguentemente, l'autorizzazione di spesa in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI risulta avere nella legge di bilancio 2025 (sul capitolo 1360/Infrastrutture) una dotazione di **4,75 milioni per il 2025**, come riportato nella tabella che segue, a cui vanno ad aggiungersi le risorse stanziare dall'articolo 15, comma 2, in commento:

Cap. 1360	2022	2023	2024	2025	2026	2027
LB n. 234 del 2021 art. 1 c. 445 - Gran Premio Made Italy - (Cap-pg: 1360/1)	10.000.000	10.000.000	10.000.000	10.000.000		
Bilancio 2023, definanziamento II Sezione			-5.000.000	-5.000.000		
Bilancio 2025 Effetti <i>spending review</i> Art. 1, commi 870-874				-250.000		
Totale	10.000.000	10.000.000	5.000.000	4.750.000	-	-
DL. 73/2025, art. 15, co. 2 (fino al 2032)				+5.250.000	+5.000.000	+5.000.000

La **relazione tecnica** al decreto-legge in esame sottolinea che l'autorizzazione di spesa di cui alla norma in commento è disposta considerato che occorre assicurare l'organizzazione e la gestione delle manifestazioni sportive anche per gli **anni successivi al 2025**.

Si ricorda, inoltre, il comma 446 della legge n. 234 del 2021, per le medesime finalità, nonché per sostenere gli **investimenti** per il **centenario** dell'impianto dell'Autodromo di **Monza**, ha assegnato un contributo ulteriore in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI, pari a **5 milioni** di euro per l'anno **2022** e **15 milioni** di euro per l'anno **2023** (capitolo 7360/Infrastrutture).

Per tali finalità anche l'articolo 4, comma 3-bis, del [decreto-legge n 4 del 2022](#) ha assegnato alla regione Lombardia un contributo per investimenti di **5 milioni** di euro per l'anno **2022**, **10 milioni** di euro per l'anno **2023** e **5 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2024 e 2025**.

Dei 25 milioni complessivamente disponibili per il 2023, considerando che 16 milioni risultavano iscritti a fine esercizio in conto residui, il disegno di legge di bilancio 2024, ai sensi dell'articolo 30, comma 2, lettera b), della legge di contabilità ne ha iscritto **2 milioni** in conto competenza nel **2025** e **8 milioni** nel **2026**.

La medesima legge di bilancio 2024 ha disposto altresì un **rifinanziamento** in **II Sezione** di **1 milione** per ciascuna annualità dal 2024 al 2028.

Da ultimo, la legge di bilancio 2025, in attuazione della *spending review* di cui all'articolo 1, commi 870-874, ha ridotto di 100.000 euro le risorse per il 2025 e di 400.000 euro quelle per il 2026.

Conseguentemente la legge di bilancio 2025 indica per il capitolo 7360/Infrastrutture una dotazione di 7,9 milioni per il 2025, di 8,6 milioni per il 2026 e di 1 milione per il 2027.

Articolo 15, comma 2-bis
(Incremento risorse per l'ordinamento, l'organizzazione e le funzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri)

L'articolo 15, comma 2-bis, prevede l'aumento di **2 milioni** di euro per l'organizzazione e le funzioni della **Presidenza del Consiglio** dei ministri, mediante riduzione del fondo speciale di parte corrente del MIT.

L'articolo 15, comma 2-bis, inserito **in sede referente** alla Camera, dispone l'aumento di **2 milioni** di euro delle somme iscritte nello stato di previsione del MEF per l'organizzazione e le funzioni della **Presidenza del Consiglio dei ministri**, secondo quanto previsto dall'articolo 2 del d.lgs. n. 303/1999.

L'articolo 2 del d.lgs. n. 303/1999 disciplina le finalità e le funzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri, di cui il Presidente del Consiglio si avvale per l'esercizio delle funzioni di impulso, indirizzo e coordinamento attribuitegli dalla Costituzione. È previsto inoltre che l'organizzazione della Presidenza tenga conto dell'esigenza di assicurare l'unità di indirizzo politico e amministrativo del Governo, anche attraverso il collegamento funzionale con le altre amministrazioni interessate.

In particolare, il Presidente si avvale della Presidenza per l'esercizio, in forma organica e integrata, delle seguenti funzioni:

- a) la direzione ed i rapporti con l'organo collegiale di governo;
- b) i rapporti del Governo con il Parlamento e con altri organi costituzionali;
- c) i rapporti del Governo con le istituzioni europee;
- d) i rapporti del Governo con il sistema delle autonomie;
- e) i rapporti del Governo con le confessioni religiose, ai sensi degli articoli 7 e 8, ultimo comma, della Costituzione;
- f) la progettazione delle politiche generali e le decisioni di indirizzo politico generale;
- g) il coordinamento dell'attività normativa del Governo;
- h) il coordinamento dell'attività amministrativa del Governo e della funzionalità dei sistemi di controllo interno;
- i) la promozione e il coordinamento delle politiche di pari opportunità e delle azioni di Governo volte a prevenire e rimuovere le discriminazioni;
- j) il coordinamento delle attività di comunicazione istituzionale, di informazione, nonché relative all'editoria ed ai prodotti editoriali;
- k) la promozione e verifica dell'innovazione nel settore pubblico ed il coordinamento in materia di lavoro pubblico;
- l) il coordinamento di particolari politiche di settore considerate strategiche dal programma di Governo;

- m) il monitoraggio dello stato di attuazione del programma di Governo e delle politiche settoriali.

Agli oneri derivanti dal comma in esame, pari a **2 milioni** di euro per il **2025**, si provvede mediante **riduzione** del **fondo speciale di parte corrente** iscritto nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del MEF, utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al MIT.

Si fa presente che le disponibilità dell'accantonamento relativo al MIT del fondo speciale di parte corrente risultano pari, alla data dell'8 luglio 2025, a circa **13 milioni** per il **2025**, 8 milioni per il 2026 e 15 milioni per il 2027.

CAPO VI – DISPOSIZIONI URGENTI DI SPESA PER GARANTIRE LA CONTINUITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Articolo 16

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

L'articolo 16 reca, al **comma 1**, delle autorizzazioni di spesa per il 2025 e a decorrere dal 2026 in favore della **Gestione governativa della ferrovia Circumetnea**.

Il **comma 1-bis**, introdotto nel corso dell'esame **in sede referente**, specifica che parte delle risorse del contratto di programma, parte investimenti, tra RFI e MIT siano destinate – per una quota di 4 milioni di euro annui per il 2027 e il 2028 - anche al finanziamento di binari di precedenza in stazione sulla **linea FL3 Roma Tiburtina – Viterbo Porta Fiorentina**.

L'articolo 16, apre il Capo VI del provvedimento in esame recante “Disposizioni urgenti di spesa per garantire la continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti”. L'articolo si compone di **due commi**, uno dei quali introdotto nel corso dell'esame in sede referente.

Nel dettaglio, il **comma 1** è volto ad autorizzare la spesa di 2.884.300,00 € per il 2025 e di 6.684.300,00 € annui a decorrere dal 2026 in favore della **Gestione governativa della ferrovia Circumetnea**.

Si ricorda che la linea ferroviaria Circumetnea si estende per circa 110 chilometri, in un percorso che circumnavigando l'Etna si estende da Catania a Riposto, ed è gestita dalla società Ferrovia Circumetnea S.p.A., che opera sotto la supervisione della Direzione Generale del trasporto pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Il successivo periodo del comma 1 reca la **copertura finanziaria** degli oneri derivanti dalla disposizione in esame, a cui si provvede mediante corrispondente **riduzione** dell'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del **fondo speciale** di parte corrente del Ministero dell'economia e delle finanze (programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire”).

Il **comma 1-bis**, introdotto nel corso dell'esame **in sede referente**, **destina 4 milioni annui** per ciascuno degli anni 2027 e 2028 per il finanziamento di binari di precedenza in stazione sulla **linea FL3 Roma**

Tiburtina - Viterbo Porta Fiorentina, al fine di incrementare la capacità e la frequenza del servizio.

Il comma in esame specifica, inoltre, che le risorse destinate a finanziare questo investimento sono **attinte dal contratto di programma, parte investimenti**, tra RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), recentemente rifinanziato dalla legge di bilancio 2025.

A tale riguardo, si ricorda che l'articolo 1, comma 534, ha incrementato di complessivi **1.158 milioni di euro** l'autorizzazione di spesa per il finanziamento del contratto di programma, parte investimenti tra RFI e il MIT. Il comma specifica che tali risorse sono prioritariamente destinate, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma tra il MIT e RFI alla copertura dei **maggiori fabbisogni degli interventi** in corso di realizzazione e alla prosecuzione delle opere in corso.

Per maggiori dettagli sulle misure della Legge di bilancio del 2025 si rimanda all'apposito [dossier](#), mentre per ulteriori approfondimenti in merito ai contratti di programma, che regolano i rapporti tra concessionario della Rete ferroviaria nazionale (RFI S.p.A.) e concedente (MIT), si rimanda all'apposito [tema](#) nel portale della documentazione della Camera dei deputati.

Articolo 16-bis
(Disposizioni urgenti in materia di riqualificazione e mitigazione urbanistica connesse al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria)

L'**articolo 16-bis**, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, **dispone** che – entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame – venga stipulato un **protocollo di intesa** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, RFI S.p.A., la regione Campania e i comuni interessati, recante gli **interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica**, con i relativi cronoprogrammi procedurali e finanziari, connessi alla realizzazione della tratta Battipaglia-Romagnano della **linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria**. A copertura di tali progetti, si autorizza la spesa complessiva di **5 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028.

L'**articolo 16-bis**, introdotto nel corso dell'esame in sede referente alla Camera, si **compone di tre commi**, recanti misure per la **riqualificazione e mitigazione urbanistica** connesse alla realizzazione del lotto 1° (tratta Battipaglia-Romagnano) della **linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria**.

Si ricorda che la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria rientra nell'investimento 1.3 della Missione 3, Componente 1, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), volto a ridurre i tempi di percorrenza e ad aumentare la capacità dei servizi ferroviari passeggeri e merci a lunga percorrenza. In particolare, si prevede – a seguito della rimodulazione del PNRR di cui alla decisione del Consiglio del 20 giugno 2025 – la realizzazione di **14,7 km della linea Battipaglia-Romagnano** che, una volta completati, secondo quanto riportato sul [sito](#) di Ferrovie dello Stato, dovrebbero ridurre il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sino a di 4 ore rispetto al modello di esercizio.

Gli interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica si riferiscono a un insieme di misure volte a migliorare la qualità degli spazi urbani e a minimizzare o, ove possibile, eliminare l'impatto negativo di un progetto durante o dopo la sua realizzazione.

Nel dettaglio, il **comma 1 dispone** che, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, venga stipulato un **protocollo di intesa** volto ad individuare i citati **interventi urbanistici**, con i relativi cronoprogrammi procedurali e finanziari, per favorirne un'attuazione coordinata, tra:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- la società RFI S.p.A.;
- la regione Campania;
- i comuni interessati

Il **comma 2**, reca **un'autorizzazione di spesa pari a 5 milioni annui per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028** – per un totale complessivo di 15 milioni per il periodo – volti a **finanziare i progetti** individuati nel protocollo di intesa, di cui al comma precedente. Al successivo periodo si autorizza la **regione Campania** a concorrere al finanziamento di tali programmi mediante risorse proprie, ai fini della sottoscrizione del protocollo d'intesa di cui al medesimo comma 1.

Infine, il **comma 3** reca la **copertura degli oneri** di cui al presente articolo, pari a 15 milioni di euro, ai quali si dispone che si provveda mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, nell'ambito del programma “Fondi di riserva e speciali” della missione “Fondi da ripartire” dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

CAPO VII – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 17 *(Entrata in vigore)*

L'articolo 17 dispone che il decreto-legge in esame entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **21 maggio 2025**. Il termine per la conversione in legge scade quindi il 20 luglio 2025.