

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2416} —

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(MELONI)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(SALVINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GIORGETTI)

CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

(CALDERONE)

CON IL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL *MADE IN ITALY*

(URSO)

CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

(PICHETTO FRATIN)

CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI, IL PNRR E LE POLITICHE DI COESIONE

(FOTI)

E CON IL MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE POLITICHE DEL MARE

(MUSUMECI)

Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti

Presentato il 21 maggio 2025

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con il presente disegno di legge, il Governo sottopone alle Camere, per la conversione in legge, il decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema

di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti, il cui contenuto è di seguito illustrato.

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

Art. 1

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

La proposta normativa apporta modifiche al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, recante “*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*”, caratterizzate da urgenza e indifferibilità in quanto si ritengono strettamente funzionali e propedeutiche al tempestivo avvio dei lavori di un'opera pubblica qualificata dall'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

In particolare, il **comma 1, lettera a), numero 1)**, reca una modifica all'articolo 2, comma 8, del decreto-legge, finalizzata a chiarire i criteri di determinazione del costo aggiornato dell'opera, da inserire nell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione con la Società Stretto di Messina.

Con la novella in esame, si intende, in particolare, chiarire che il costo complessivo dell'opera e delle singole voci di spesa che lo compongono, da indicare nell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione, deve essere quello risultante dall'applicazione al valore dell'opera, indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze 2012 – settembre 2012, dei criteri di aggiornamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con gli altri

soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera indicati dal comma 8-*bis* come riformulato.

La novella si rende necessaria per fornire 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. In coerenza con quanto già previsto nella relazione tecnica al decreto-legge n. 35 del 2023, 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 finanze 2012, sulla base di quanto approvato dal Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina S.p.A. in data 29 luglio 2011 in sede di approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera; dall'altro lato, si precisa che ai fini dell'atto aggiuntivo della convenzione di concessione tale valore deve essere aggiornato in base ai criteri di cui al comma 8-*bis*.

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

Al comma 1, lettera a), numero 2), si novella l'articolo 2, comma 8-*bis*, del citato decreto-legge. Si ricorda che il sopra richiamato comma 8-*bis* dell'articolo 2 prevede disposizioni specifiche per la determinazione del costo complessivo dell'opera in base all'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati. A tal fine il medesimo comma 8-*bis* prevede che, fino al 31 dicembre 2021, sono applicati ai prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, gli indici di rivalutazione monetaria previsti dagli stessi contratti caducati, e che, a decorrere dal 1° gennaio 2022, è riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente generale per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva 2014/24/UE.

In tale contesto e nella medesima direzione delle vigenti previsioni del comma 8-*bis* per l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, la disposizione di cui al comma 1, lettera a), numero 2), prevede che anche i prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale siano aggiornati tenuto conto delle prestazioni richieste in ragione delle integrazioni progettuali previste dall'articolo 3, comma 2, nonché del valore aggiornato del costo del contratto con il contraente generale, come aggiornato ai sensi del medesimo comma 8-*bis*. Ciò al fine di mantenere invariati, anche in una logica di corrispondenza costi/prestazioni, i rapporti originari in termini percentuali tra i relativi corrispettivi, in quanto detti corrispettivi siano legati agli importi dei lavori.

Tale precisazione appare coerente con quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva 2014/24/UE, che consente di procedere a modifiche dei contratti di appalto in corso di esecuzione 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 citata direttiva.

Nel rispetto di tale quadro normativo, la disposizione in esame riconosce, quindi, la possibilità, ai fini dell'aggiornamento dei contratti con gli altri affidatari di servizi funzionali alla realizzazione dell'opera, di adeguare il corrispettivo alle prestazioni richieste ai contraenti in ragione dell'aggiornamento del progetto e dell'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, nel rispetto della disciplina euro-unitaria di settore. Nel caso di specie, si evidenzia, infatti, che 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 ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto-legge n. 35 del 2023;

iii) determinano aumenti di prezzo non superiore al 50 % del valore del contratto iniziale.

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

Il **comma 1, lettera b)**, novella l'articolo 4, comma 3, lettera *b-ter*) del citato decreto-legge con l'obiettivo di consentire alla società concessionaria e al contraente generale, nonché agli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati, la costituzione di un collegio consultivo tecnico (CCT) di cui agli articoli 215 e seguenti del codice dei contratti pubblici.

Tale previsione si rende necessaria in quanto, a legislazione vigente, i contratti connessi alla realizzazione dell'opera risulterebbero esclusi dalla costituzione obbligatoria dei CCT, in quanto il regime transitorio previsto *ad hoc* per l'operatività di tale istituto (cfr. articoli 224 e 225-*bis* del codice dei contratti pubblici) prevede che le disposizioni previste dagli articoli da 215 a 219 si 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.

La disposizione consente il concreto ricorso, nella fattispecie in esame, ad un istituto che assicura una più corretta esecuzione del contratto ed una riduzione del contenzioso, quanto mai necessari per la realizzazione di un'opera così complessa e dichiarata di preminente interesse nazionale.

Si prevede, inoltre, in una logica di ulteriore contenimento dei costi e tenuto conto del particolare valore complessivo dell'opera, che ai componenti del CCT si applica una riduzione del 50% rispetto ai compensi individuati nell'allegato V.2 (articolo 1, comma 4, come modificato dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209).

Art. 2

(Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile)

La disposizione in esame, al **comma 1**, apporta modifiche agli articoli 45, 136, 140, 222 e 225-*bis* del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nonché all'Allegato V.2 del medesimo Codice, che sono tese ad introdurre delle puntuali correzioni urgenti e indifferibili

a singole disposizioni che si rendono necessarie per superare delle criticità che rendono di difficile, ovvero non omogenea, applicazione, da parte degli operatori di settore, le disposizioni medesime.

Al comma 1, lettera a), si integra il contenuto normativo dell'articolo 45, comma 4, chiarendo espressamente che gli incentivi corrisposti in favore dei soggetti che svolgono le funzioni tecniche indicate dal comma 2 del medesimo articolo, e che rivestono la qualifica di dirigenti, siano a questi ultimi erogati in deroga al regime di onnicomprensività di cui all'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e alle analoghe disposizioni previste dai rispettivi ordinamenti del personale in regime di diritto pubblico, fermi restando gli specifici obblighi di comunicazione in sede di controlli ai sensi dell'articolo 40-bis di cui al citato decreto legislativo. Si ricorda che l'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 prevede che la retribuzione del personale con qualifica di dirigente *“retribuisce tutte le funzioni ed i compiti attribuiti ai dirigenti [...] nonché qualsiasi incarico ad essi conferito in ragione del loro ufficio o comunque conferito dall'amministrazione presso cui prestano servizio o su designazione della stessa”*.

Con la **lettera b) del comma 1**, si apportano modifiche all'articolo 136, da un lato, al fine di porre rimedio ad un errore nella numerazione dei commi e, dall'altro, al fine di rendere coerente la disposizione con le modifiche apportate all'articolo 45, comma 4, del Codice dei contratti pubblici dal citato decreto legislativo n. 209 del 2024.

In ordine al primo profilo, atteso che l'articolo 11, comma 1, della legge 4 aprile 2025, n. 42, ha inserito un comma 4-bis non tenendo conto di un comma con identica numerazione inserito precedentemente dal decreto legislativo n. 209 del 2024, si è provveduto a rinumerare il secondo capoverso comma 4-bis in “comma 4-ter”.

Con riferimento al secondo profilo, si rappresenta che l'articolo 16 del decreto legislativo n. 209 del 2024 ha sostituito il comma 4 dell'articolo 45 del Codice dei contratti pubblici, sopprimendo, in particolare, l'ultimo periodo che escludeva espressamente la possibilità di corrispondere gli incentivi per lo svolgimento di funzioni tecniche a favore del personale dirigenziale. Ne consegue che non è più necessario prevedere una deroga alle disposizioni di cui al citato articolo 45, comma 4, del Codice, per le amministrazioni della difesa e della sicurezza che intendano corrispondere i predetti incentivi agli ufficiali superiori e agli ufficiali generali e gradi corrispondenti che svolgono le funzioni tecniche. Con la novella in esame, è stato, pertanto, espunto il riferimento alla deroga all'articolo 45, comma 4.

Al comma 1, lettera c), si modifica l'articolo 140 che, allo stato, disciplina unitamente le procedure di affidamento dei contratti pubblici in caso di somma urgenza e di protezione civile.

Le disposizioni tendono a risolvere con urgenza le criticità sistematiche poste dall'attuale disciplina, foriere di incertezze interpretative e applicative.

Infatti:

- da un lato, è ben possibile che la somma urgenza si presenti in situazioni non rilevanti ai sensi del codice della protezione civile di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, perché non integranti eventi calamitosi alla base di dichiarazioni di stato di emergenza;
- dall'altro, il regime di protezione civile si caratterizza per disposizioni ulteriori, inapplicabili in situazioni di somma urgenza (non rilevanti ai sensi del d.lgs. n. 1 del 2018).

Stanti tali differenze, è necessaria una enucleazione in due articoli distinti del regime di somma urgenza e di quello di protezione civile, in tale modo assicurando quella chiarezza precettiva essenziale in situazioni in cui occorre una tempestiva e immediata risposta operativa, da realizzare anche con lo strumento negoziale dei contratti pubblici.

L'intervento normativo provvede, dunque, a ricollocare sistematicamente le disposizioni sui contratti di somma urgenza e di protezione civile, oggi contenute in un unico articolo (140), in due distinti articoli (140 e 140-bis), con alcune aggiunte normative, evidenziate nel proseguo della relazione.

Il comma 1, lettera c), in particolare, dispone modificazioni con riferimento all'articolo 140 come di seguito indicato:

- al **punto n. 1)** si inserisce, dopo il comma 1, un comma aggiuntivo 1-bis che riproduce pedissequamente il contenuto del vigente comma 6 del medesimo articolo 140, il quale viene, di conseguenza, abrogato al **punto n. 2** della medesima lettera c). Pertanto, il nuovo comma 1-bis individua, come circostanza di somma urgenza, anche il verificarsi degli eventi di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, 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 della protezione civile. 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 medesimo articolo 140;

- al **punto n. 3)** si modifica il comma 7 - concernente la dichiarazione degli affidatari circa il possesso dei requisiti di partecipazione, prevista per le procedure di affidamento in condizioni di somma urgenza, per le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c), e qualora vi sia l'esigenza impellente di assicurare la tempestiva esecuzione del contratto - eliminando la limitazione del campo applicativo alle sole ipotesi relative ad emergenze di protezione civile previste con riferimento alle procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c);

- al **punto n. 4)** si interviene sul comma 8, eliminando il primo periodo, in quanto riprodotto al comma 2 del nuovo articolo 140-bis, in base al quale, 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 protezione civile;

- il **punto n. 5)** abroga i commi 11 e 12, in quanto riprodotti nell'ambito del nuovo articolo 140-bis, che prevedono, rispettivamente, deroghe in caso di eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 24 del codice di protezione civile e particolari disposizioni in caso di eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del medesimo codice di protezione civile, 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.

Di conseguenza, al **punto n. 6)**, si modifica la rubrica dell'articolo 140, rinominandola "Procedure in caso di somma urgenza", essendo espunto il riferimento alle procedure disciplinate dal codice di protezione civile, oggetto del successivo articolo 140-bis, appositamente introdotto.

Il **comma 1, lettera d)**, dopo l'articolo 140 del Codice dei contratti pubblici, inserisce l'articolo 140-bis, rubricato "Procedure di protezione civile", suddiviso in cinque commi. Al comma 1 del nuovo articolo 140-bis viene definito l'ambito di applicazione delle disposizioni del nuovo articolo. In particolare, viene specificato che in ordine alle emergenze di protezione civile, dichiarate ai sensi dell'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 e 140-bis e le ulteriori disposizioni speciali di cui all'articolo 46-bis del codice di protezione civile di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.

In tale maniera viene definito un regime speciale, operante per le somme urgenza, ed uno super speciale, relativo agli appalti affidati in regime di protezione civile.

In relazione a tale ultimo regime, rileva, inoltre, la tipologia di evento di protezione civile, distinguendosi la disciplina applicabile in caso di emergenze di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera c) del decreto legislativo n. 1 del 2018 (commi da 2 a 3), di emergenze di rilievo regionale e nazionale ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo n. 1 del 2018 (comma 4), nonché di emergenze di rilievo locale, regionale e nazionale ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettere da a) a c), del medesimo decreto legislativo n. 1 del 2018 (comma 5).

Il comma 2 dell'articolo 140-bis riproduce quanto disposto dal comma 8 del vigente articolo 140, in base al quale, 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 protezione civile, che regolano la gestione delle emergenze di rilievo nazionale.

Il comma 3 dell'articolo 140-bis riproduce quanto disposto dal comma 11 del vigente articolo 140, il quale prevede una serie di disposizioni a cui si può derogare, ai fini dell'affidamento di appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, in occasione degli eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1. Si precisa che ulteriori misure derogatorie possono essere contemplate nell'ambito delle ordinanze di protezione civile adottate ai sensi dell'articolo 25 del medesimo decreto legislativo n. 1 del 2018.

Le citate deroghe possono intervenire in relazione:

a) all'articolo 14, comma 12, lettera a), che consente 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 (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera a);

b) all'articolo 15, comma 2, primo periodo, che consente alle 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 (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera b);

c) all'articolo 37, che consente alle stazioni appaltante di affidare l'appalto anche in assenza della previa programmazione del relativo intervento (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera c);

d) all'articolo 49, che consente alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento coniugando le esigenze di tempestivo intervento nel contesto emergenziale, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e delle norme dell'Unione europea (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera d);

e) all'articolo 54, che consente 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; tale deroga risulta, rispetto al vigente articolo 140, comma 11, di nuova introduzione;

f) agli articoli 90 e 111, comma 3, che consentono alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale, limitatamente alle tempistiche e alle modalità delle comunicazioni, nei confronti dei candidati e agli offerenti e rispetto agli avvisi relativi agli appalti aggiudicati; in ogni caso, la deroga dell'articolo 90 non può condurre alla fissazione di termini superiori a quelli previsti dall'articolo 55 della direttiva n. 24 del 2014; tale deroga risulta, rispetto al vigente articolo 140, comma 11, di nuova introduzione;

g) all'articolo 108, commi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, in riferimento ai criteri di aggiudicazione degli appalti di lavori, servizi e forniture, che consente l'utilizzo generalizzato del criterio del minor prezzo (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera e).

L'elencazione consente di accelerare l'azione amministrativa, derogando a quelle disposizioni che già ad una valutazione generale e astratta appaiono incompatibili con le esigenze di tempestività imposte dal contesto emergenziale (per propria natura suscettibili di influire, nel rispetto del diritto unionale, anche sulle modalità di affidamento dei contratti pubblici).

Il comma 4 dell'articolo 140-bis riproduce il comma 12 del vigente articolo 140, il quale prevede che, in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del 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 della dichiarazione dello stato di mobilitazione del Servizio nazionale della protezione civile ai sensi dell'articolo 23 del codice, si applicano le seguenti disposizioni:

a) per i contratti di lavori, servizi e forniture di protezione civile di cui all'articolo 25, comma 2, lettere a), b) e d), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, gli importi per l'affidamento dei contratti pubblici di lavori previsti dall'articolo 50, comma 1 del presente codice, sono raddoppiati, nei limiti delle soglie di cui all'articolo 14;

b) viene fissato un termine di 30 giorni;

c) l'Amministrazione competente all'affidamento e all'esecuzione dei contratti pubblici è individuata in qualità di soggetto attuatore degli interventi previsti dalle ordinanze di protezione civile.

Il comma 5 del nuovo articolo 140-bis riproduce la disciplina dettata dall'articolo 140, comma 7, prevedendo l'applicazione di quanto ivi previsto anche qualora si adottino, limitatamente ad emergenze di protezione civile, le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c).

Il **comma 1, lettera e)**, prevede una disposizione di mero coordinamento, assicurando la correttezza dei rinvii interni: in particolare, si assicura che il rinvio recato dall'articolo 222, comma 3, lettera g) sia operato anche all'articolo 140-bis che, per effetto del presente intervento normativo, reca la disciplina sulle procedure di protezione civile.

Al **comma 1, lettera f)**, si provvede ad integrare, con un nuovo comma 3-bis, l'articolo 225-bis del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, rubricato "*Ulteriori disposizioni transitorie*", al fine di fornire indicazioni chiare agli operatori del settore dei contratti pubblici in merito alla incidenza temporale delle modifiche previste dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 al codice dei contratti pubblici, in materia di utilizzo dei certificati rilasciati dalla stazione appaltante utili per la qualificazione dell'appaltatore nel caso di lavori affidati in subappalto.

Nel dettaglio, con le modifiche apportate al Codice dei contratti pubblici dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209, all'articolo 119, comma 20, e all'articolo 23 dell'Allegato II.12, è stato stabilito che solo i subappaltatori possono utilizzare, in sede di qualificazione, i CEL (certificati di esecuzione lavori) relativi alle prestazioni eseguite, mentre gli appaltatori possono utilizzare i lavori eseguiti in subappalto nelle categorie scorporabili ai soli fini della dimostrazione della cifra d'affari complessiva. Tali previsioni hanno determinato una diversa modalità di utilizzo dei CEL per gli appaltatori ai fini della propria qualificazione, in quanto prima di tali modifiche l'appaltatore poteva utilizzare, per la propria qualificazione, anche i CEL dei lavori affidati in subappalto.

Alla luce di tale mutamento della disciplina dell'utilizzo dei CEL per i lavori affidati in subappalto nell'ambito della qualificazione degli operatori economici, al fine di fornire indicazioni chiare agli

operatori del settore si è ritenuto necessario specificare, a livello normativo, l'ambito temporale di applicazione della nuova disciplina, disponendo che l'articolo 119, comma 20, e l'articolo 23 dell'Allegato II.12 nei testi vigenti alla data di efficacia del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, continuano ad applicarsi ai procedimenti in corso, ovverosia alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano stati pubblicati prima della data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209, ovvero, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, siano già stati inviati gli avvisi a presentare offerte.

Al **comma 1, lettera g)**, si introducono modifiche all'Allegato V.2 che reca le modalità di costituzione del collegio consultivo tecnico. In particolare, si modifica l'articolo 1, comma 2, del citato Allegato V.2. che prevede che i componenti del Collegio possono essere scelti dalle parti di comune accordo, ovvero le parti possono concordare che ciascuna di esse nomini uno o due componenti, individuati anche tra il proprio personale dipendente ovvero tra persone a esse legate da rapporti di lavoro autonomo o di collaborazione anche continuativa in possesso dei requisiti previsti dal comma 1, e che il terzo o il quinto componente, con funzioni di presidente, sia scelto dai componenti di nomina di parte. Nel caso in cui le parti non trovino un accordo sulla nomina del presidente entro il termine indicato al comma 1 dell'articolo 3, questo è designato entro i successivi cinque giorni dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le opere di interesse nazionale, dalle regioni, dalle province autonome di Trento e di Bolzano o dalle città metropolitane per le opere di rispettivo interesse. Nei casi in cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa al finanziamento della spesa nomina un componente del Collegio.

La modifica è finalizzata a prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomini un componente del collegio consultivo, non solo quando partecipa al finanziamento della spesa dell'opera, ma anche allorché rivesta il ruolo di ente concedente. Tale modifica si rende necessaria al fine di prevedere che il Ministero delle infrastrutture nomini un proprio componente anche nei casi di opere in concessione (quali quelle realizzate da Rete ferroviaria italiana S.p.A. e da altri soggetti che svolgono il ruolo di concessionario).

Il comma 2 introduce, nell'ambito del codice della protezione civile di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, un nuovo articolo, deputato a contenere le ulteriori disposizioni speciali in materia di procedure di protezione civile. In particolare, il comma 1 dell'articolo 46-*bis* prevede una norma di mero coordinamento, sancendo che, fermo quanto previsto dall'articolo 140-*bis* del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 – che a sua volta consente

l'applicazione alle procedure di protezione civile anche della disciplina di cui all'articolo 140 del d. lgs. n. 36 del 2023 in materia di procedure di somma urgenza – ai contratti affidati nell'ambito delle emergenze di protezione civile, dichiarate ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettere a), b) e c), del medesimo codice della protezione civile, si applicano, altresì, le disposizioni dell'introducendo articolo 46-*bis*.

Il comma 2 dell'articolo 46-*bis* ha la finalità di rendere più veloce il procedimento per il rilascio della documentazione antimafia, potenziando e semplificando il sistema delle verifiche antimafia, aventi ad oggetto l'affidamento e l'esecuzione degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi disciplinati con le ordinanze di protezione civile in relazione alle emergenze di rilievo nazionale. Esse sono svolte mediante il rilascio della informativa liberatoria provvisoria, successivamente alla consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia e alle risultanze delle interrogazioni di tutte le ulteriori banche dati disponibili. L'informativa liberatoria provvisoria consente di stipulare, approvare o autorizzare i contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture, sotto condizione risolutiva, ferme restando le ulteriori verifiche ai fini del rilascio della documentazione antimafia da completarsi entro sessanta giorni. Qualora la documentazione successivamente pervenuta accerti la sussistenza di una delle cause interdittive ai sensi del Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, i soggetti interessati devono recedere dai contratti, fatti salvi il pagamento del valore delle opere già eseguite e il rimborso delle spese sostenute per l'esecuzione del rimanente, nei limiti delle utilità conseguite.

Il comma 3 dell'articolo 46-*bis* prevede, nei casi in cui gli eventi emergenziali siano di rilievo regionale e nazionale, come disciplinato all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, che i soggetti attuatori, individuati con ordinanza di protezione civile, sono autorizzati ad avvalersi di Consip Spa ovvero di altre centrali di committenza, in assenza di idonei strumenti contrattuali vigenti, per procedere all'affidamento dell'appalto integrato dei lavori e della relativa progettazione, ai sensi 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 del medesimo codice dei contratti pubblici, allo scopo di assicurare tempestivamente la realizzazione di strutture temporanee di emergenza per far fronte ad esigenze abitative, didattiche, civili, commerciali, produttive, socio – culturali o di culto.

Art. 3

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

La disposizione in esame 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", delle quali le vigenti "Norme tecniche per le costruzioni" (NTC), approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Capo dipartimento della Protezione civile del 17 gennaio 2018, non forniscono una definizione puntuale, pur essendo tali locuzioni utilizzate al punto 2.4.2 in materia di suddivisione delle costruzioni in classi d'uso.

Alla luce della sua rilevanza per le riallocazioni delle pubbliche amministrazioni in locazione passiva, un chiarimento sul punto appare urgente e indifferibile, in quanto funzionale all'esecuzione delle verifiche imposte dall'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20 marzo 2003, n. 3274, recante "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica", la quale, all'articolo 2, comma 3, prevede specifici obblighi di verifica a cura dei rispettivi proprietari sia degli edifici di interesse strategico e delle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile, sia degli edifici e delle opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

Pertanto, nelle more dell'aggiornamento delle vigenti norme tecniche per le costruzioni, la disposizione in esame fornisce una precisa definizione delle condizioni di "normale affollamento" e di "affollamento significativo", ai fini dell'individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di una interruzione di operatività o eventuale collasso degli edifici pubblici da sottoporre alle verifiche imposte dal menzionato OPCM n. 3274 del 2003.

Nel dettaglio, la disposizione in esame prevede che, qualora sia necessario fare riferimento all'indice di affollamento previsto dalle medesime norme tecniche, per "normale affollamento" deve intendersi 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. 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.

La disposizione in esame consente, pertanto, di superare, *medio tempore*, le incertezze operative riscontrate in sede di applicazione della disciplina dettata dal complesso quadro normativo di

riferimento, stratificatosi nel tempo. Al riguardo, si rappresenta che, successivamente al citato OPCM n. 3274 del 2003, nel quadro normativo in materia di rischio sismico si è inserito il decreto del Capo del Dipartimento della protezione civile 21 ottobre 2003, n. 3685, recante “Disposizioni attuative dell'articolo 2, commi 2, 3 e 4 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003”, il quale ha fornito la definizione degli edifici di interesse strategico e delle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile e quelle degli edifici e delle opere che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso, nonché le pertinenti indicazioni sulle verifiche tecniche da realizzare sugli edifici e le opere rientranti nelle predette tipologie.

In particolare, all'allegato 1 del suddetto decreto n. 3685 del 2003 - Elenco B, sono indicati gli edifici e le opere che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso, tra cui, per quanto di interesse, sono ricompresi anche gli “Edifici pubblici o comunque destinati allo svolgimento di funzioni pubbliche nell'ambito dei quali siano normalmente presenti comunità di dimensioni significative, nonché edifici e strutture aperti al pubblico suscettibili di grande affollamento, il cui collasso può comportare gravi conseguenze in termini di perdite di vite umane”. Nessuna specifica, tuttavia, è presente per definire le “comunità di dimensioni significative” ovvero gli “edifici e strutture aperti al pubblico suscettibili di grande affollamento”.

Successivamente, e fermo restando l'obbligo di verifica della vulnerabilità sismica a carico dei proprietari o gestori di opere strategiche e rilevanti ai sensi del citato OPCM n. 3274 del 2003, sono intervenute le NTC approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e il Capo dipartimento della protezione civile del 14 gennaio 2008, le quali hanno indicato a quali condizioni deve essere effettuata, a carico dei proprietari delle costruzioni, la relativa valutazione della sicurezza. Le richiamate norme tecniche sono state aggiornate nel tempo sino alla versione vigente e alla Circolare applicativa n. 7 del 21 gennaio 2019.

Con riferimento alle conseguenze di una interruzione di operatività o di un eventuale collasso, le vigenti NTC suddividono le costruzioni in quattro classi d'uso, in coerenza, salvo alcuni adattamenti richiesti dalla realtà nazionale, con il paragrafo 4.2.5 della UNI EN 1998-1, che individua quattro classi di importanza, senza tuttavia correlarle al grado di affollamento. Con particolare riferimento alle classi d'uso II e III, il paragrafo 2.4.2 fornisce le seguenti definizioni:

- “Classe II”: Costruzioni il cui uso preveda normali affollamenti, senza contenuti pericolosi per l'ambiente e senza funzioni pubbliche e sociali essenziali. Industrie con attività non pericolose per l'ambiente. Ponti, opere infrastrutturali, reti viarie non ricadenti in Classe d'uso III o in Classe

- d'uso IV, reti ferroviarie la cui interruzione non provochi situazioni di emergenza. Dighe il cui collasso non provochi conseguenze rilevanti;
- “Classe III”: Costruzioni il cui uso preveda affollamenti significativi. Industrie con attività pericolose per l'ambiente. Reti viarie extraurbane non ricadenti in Classe d'uso IV. Ponti e reti ferroviarie la cui interruzione provochi situazioni di emergenza. Dighe rilevanti per le conseguenze di un loro eventuale collasso.

Il grado di affollamento costituisce, quindi, il chiaro elemento *discrimen* tra le diverse classi d'uso. Conseguentemente, la corretta lettura e interpretazione delle suddette definizioni di “normale affollamento” e “affollamento significativo” assume una valenza di innegabile rilievo per le locazioni passive della pubblica amministrazione. Va, inoltre, evidenziato che gli uffici di molte amministrazioni sono allocate all'interno di edifici ad uso promiscuo.

In tale contesto, l'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, interessata sul tema, ha fornito il parere n. 37 del 27 settembre 2023. In particolare, l'Assemblea Generale nell'ambito dell'attività consultiva svolta, nel ripercorrere il quadro normativo di riferimento, ha evidenziato che per gli uffici pubblici o aperti al pubblico sia le disposizioni di rango statale che quelle di rango regionale fanno generalmente riferimento a dati di tipo qualitativo quali “grande affollamento”, “comunità di dimensioni significative”, ovvero “affollamenti significativi”; riferimenti, questi, che attengono al numero delle persone presenti, sia in qualità di dipendenti, che in qualità di utenti, indipendentemente dal fatto che gli edifici che ospitano tali persone siano di proprietà o siano condotti in locazione passiva. Cionondimeno proprio in ragione della assenza di definizioni quantitative, l'Assemblea Generale ha quindi rappresentato di ritenere opportuno un intervento a livello di normazione primaria che, nel breve periodo, concorresse ad individuare i casi in cui sia necessario procedere alla “verifica” prevista dall'OPCM n. 3274 del 2003.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel parere summenzionato, ha proposto una metodologia finalizzata a distinguere le condizioni di affollamento “normale” e “significativo”, da applicarsi agli edifici destinati anche parzialmente a ufficio pubblico, eventualmente aperto al pubblico, definendo un criterio che considera il numero medio di persone in esso presenti contemporaneamente, in un prefissato periodo di tempo, in relazione ad alcune caratteristiche geometriche dell'edificio stesso (superficie e numero di piani). Il tutto secondo una procedura sufficientemente semplice e di facile applicazione, che tiene conto dei numerosi fattori che possono influenzare l'indice ricercato nonché riferibile anche a situazioni di uso promiscuo dell'edificio, casistica peraltro molto frequente, ad esempio nel caso di uffici aperti al pubblico in un piano o porzione di piano ed edifici non aperti al pubblico negli altri piani, oppure con destinazione residenziale agli altri piani.

Siffatta metodologia è stata presa a riferimento per l'elaborazione dell'Allegato A al presente decreto-legge. La procedura in parola, ponendo rimedio alle incertezze interpretative sul punto, consente, nelle more dell'aggiornamento delle NTC, di pervenire efficacemente all'individuazione di un parametro di riferimento associato ad ogni caso specifico, conducendo alla enucleazione di un indice in grado di costituire il discrimine fra la Classe d'uso II e la Classe d'uso III.

Ciò nell'evidente ottica di favorire la celere riallocazione delle Amministrazioni statali che attualmente occupano immobili dei Fondi di investimento immobiliare, FIP e FP1, i cui contratti di locazione sono scaduti o in scadenza (rispettivamente 28 dicembre 2022 per FIP e 29 dicembre 2023 per il FP1), favorendo la continuità operativa degli uffici e garantendo significativi risparmi di spesa. La disciplina transitoria in esame, infatti, agevola la ricerca di soluzioni logistiche idonee per le Amministrazioni interessate dal processo di rilascio dei predetti immobili.

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

Art. 4 *(Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto)*

Le disposizioni contenute nell'articolo in esame sono state elaborate all'esito di un confronto, ancora in corso, con le associazioni di categoria del settore dell'autotrasporto, che hanno dichiarato lo stato di agitazione cui è seguita – da parte di alcune – la proclamazione del fermo.

Ciò rende l'intervento regolatorio in parola quanto mai urgente e necessitato, in considerazione delle gravi ripercussioni che uno sciopero degli autotrasportatori potrebbe ingenerare per l'economia nazionale, peraltro in una contingenza già critica per molteplici e noti fattori.

Le categorie, in particolare, hanno chiesto un intervento del Governo sul quadro normativo che disciplina le condizioni contrattuali che regolano la disciplina dei tempi di attesa del carico e scarico, anche rispetto al profilo della responsabilità del conducente. Parimenti, è stato sollecitato un intervento finalizzato a rafforzare il sistema sanzionatorio e di vigilanza sul rispetto dei tempi di pagamento dei corrispettivi relativi ai contratti di trasporto di merci su strada.

Le imprese di autotrasporto, per lo più piccole imprese artigiane, sono, infatti, al momento, in sofferenza per mancanza di liquidità attese le difficoltà che le stesse incontrano nel riscuotere i crediti rappresentando l'anello debole della catena rispetto alla committenza industriale e organizzata.

La disposizione, al **comma 1**, sostituisce integralmente l'articolo 6-*bis* del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, al fine di responsabilizzare ulteriormente i soggetti coinvolti nelle operazioni di carico e scarico affinché organizzino e pianifichino al meglio le proprie attività per ridurre al minimo i tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci.

Dalle categorie è, infatti, fortemente avvertita la necessità di arginare uno dei problemi più rilevanti nel settore dell'autotrasporto, qual è quello dei tempi di attesa del carico e scarico delle merci, nonché di dilatazione delle operazioni di carico e scarico delle merci.

In particolare, si prevede una riduzione del periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico della merce. Invero, mentre l'attuale comma 1 dell'articolo 6-*bis* prevede che il predetto periodo non possa essere superiore alle due ore di attesa sia per le operazioni di carico sia per le operazioni scarico, per complessive quattro ore, la nuova formulazione riduce tale periodo a novanta minuti per ciascuna operazione.

Al fine di agevolare le operazioni di carico e scarico e semplificare *l'iter* delle comunicazioni, si prevede che le indicazioni in ordine al luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o scarico, nonché alle modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico, possano essere fornite al vettore, oltre che dal committente, anche dal destinatario della merce o dagli altri soggetti della filiera del trasporto. La nuova formulazione della disposizione prevede, in assenza di tali indicazioni, la possibilità per il vettore di dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni di carico o scarico attraverso le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione. Con riferimento a tale possibilità, già il decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità n. 69 del 24 marzo 2011, recante le modalità applicative delle disposizioni inerenti i tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico, adottato ai sensi dell'articolo 6-*bis*, comma 5, del decreto legislativo n. 286 del 2005, prevede la possibilità per il vettore di comprovare l'orario di arrivo attraverso *“la produzione della registrazione del cronotachigrafo e/o di altra documentazione idonea a tal fine”*.

Al riguardo si precisa che – rispetto alla formulazione vigente – la novella non richiede che le indicazioni debbano essere fornite necessariamente in forma scritta, e ciò in ragione del fatto che viene precisato direttamente nella norma primaria che le risultanze del sistema satellitare di geolocalizzazione o del tachigrafo intelligente costituiscono, comunque, elementi probanti dell'orario di arrivo del vettore nel luogo delle operazioni di carico o scarico.

La nuova formulazione dell'articolo 6-*bis*, al comma 2, fissa l'importo dell'indennizzo dovuto al vettore per il superamento del periodo di franchigia. A differenza della disposizione vigente, dunque,

con il nuovo comma 2 è nella norma primaria che viene stabilito l'importo dell'indennizzo in misura pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo, soggetto a rivalutazione automatica con cadenza annuale. Per il calcolo della variazione è previsto l'utilizzo dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi (Indice FOI).

Attualmente la misura dell'indennizzo è determinata sulla base di criteri definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto (costo orario del lavoro e del fermo del veicolo) e ammonta a circa 40 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni.

Il nuovo comma 2 dell'articolo 6-*bis* precisa che il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere l'indennizzo al vettore, salvo il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile del superamento del periodo di franchigia. Tale indennizzo non è dovuto esclusivamente nel caso in cui il superamento del periodo di franchigia sia stato determinato da cause imputabili al vettore.

In virtù della responsabilità solidale tra committente e caricatore, il vettore può rivolgere la richiesta di indennizzo sia al committente sia al caricatore. La richiesta deve essere formulata nel rispetto del termine di prescrizione di cui all'articolo 2951 c.c., ferma restando la possibilità di proporre domanda di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti c.p.c.

La nuova formulazione del comma 3 dell'articolo 6-*bis* prevede che l'indennizzo, come determinato al comma 2, sia dovuto anche nell'ipotesi in cui siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto; ciò al fine di evitare che, una volta iniziate tali operazioni, le stesse si protraggano per un tempo superiore a quello stabilito nel contratto, ossia a quel prevedibile periodo oggetto di negoziazione delle parti ai fini della determinazione del corrispettivo contrattuale. Peraltro, non si esclude che le due modalità indennitarie possano cumularsi, laddove si siano verificate entrambe le fattispecie (ossia ritardo dei tempi di carico e scarico e ritardo delle operazioni materiali). La medesima disposizione, in virtù del principio di responsabilità solidale tra i diversi soggetti della filiera del trasporto, fa salvo quanto previsto dalle disposizioni di cui ai commi 3 e 4 dell'articolo 7 del medesimo decreto legislativo n. 286 del 2005. Invero, il comma 3 prevede che, in presenza di un contratto scritto di trasporto di merci su strada, il vettore, il committente, il caricatore e il proprietario delle merci oggetto del trasporto, che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle merci, siano obbligati in concorso con il conducente che abbia violato le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, qualora le modalità di esecuzione della prestazione risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme violate. Ai sensi del comma 4, qualora il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma

scritta e il conducente violi i limiti di velocità o non osservi i tempi di guida e di riposo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente nell'ipotesi in cui a bordo del veicolo non vi siano le istruzioni in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto. Le stesse sanzioni sono applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle norme violate dal conducente.

Il comma 4 dell'articolo 6-*bis* precisa che, mentre le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, a quest'ultimo deve essere sempre assicurata la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico, in considerazione delle sanzioni che sono previste in capo allo stesso dal codice della strada, in particolare per i casi di errata sistemazione del carico o di sovraccarico, di cui agli articoli 164 e 167.

La disposizione di cui al **comma 2** dell'articolo in esame introduce il comma 15-*bis* all'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, al fine di garantire una maggiore effettività delle disposizioni ivi previste e l'efficacia deterrente delle sanzioni in caso di violazione.

A seguito della sentenza della Corte di Giustizia UE del 4 settembre 2014, la legge 23 dicembre 2014, n. 190, è intervenuta nella materia dei costi minimi del trasporto, abrogando le disposizioni contenute nel citato articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, facendo salve, tuttavia, le disposizioni in materia di tempi di pagamento. Tali disposizioni divengono centrali nel sistema di tutela della parte contrattuale debole, rappresentata – all'interno della fattispecie del trasporto – dagli autotrasportatori.

La vigente normativa prevede che il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non possa essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore e che, in caso di mancato rispetto di tale termine, il creditore abbia diritto alla corresponsione degli interessi moratori. Qualora il pagamento del corrispettivo avvenga oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura, il committente debitore, oltre a dover corrispondere gli interessi moratori, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria il cui importo è pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro (commi 12, 13, 13-*bis* e 14 dell'articolo 83-*bis*).

Attualmente l'impianto sanzionatorio non è risultato efficace, sia per la difficoltà ad acquisire le notizie volte ad instaurare una procedura di contestazione/irrogazione delle sanzioni (l'impresa di autotrasporto appare restia a denunciare le predette violazioni, pena la perdita delle commissioni) sia per le difficoltà che gli enti preposti alla constatazione delle violazioni (Guardia di Finanza e Agenzia delle Entrate) incontrano nell'eseguire i controlli volti a verificare il rispetto della predetta normativa.

E invero, la previsione, di cui al comma 15 dell'articolo 83-*bis*, secondo cui le violazioni delle disposizioni relative ai tempi di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada sono constatate dalla Guardia di finanza e dall'Agenzia delle entrate *“in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese per la successiva applicazione delle sanzioni ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689”*, non consente, di fatto, di eseguire i controlli in tempo reale, posto che solitamente le verifiche presso le aziende vengono effettuate in prossimità delle scadenze fiscali.

Con il comma 2 dell'articolo in esame, dunque, al fine di garantire una maggiore effettività delle disposizioni previste dall'articolo 83-*bis* e l'efficacia deterrente delle sanzioni in caso di violazione, si inserisce il nuovo comma 15-*bis* al medesimo articolo 83-*bis*, con l'obiettivo di prevedere che - ai controlli ordinari della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Entrate - si affianchi il potere di accertamento che, comunque, fa capo all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in caso di violazione della disciplina generale sui ritardi nei pagamenti di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002 n. 231.

Il nuovo comma 15-*bis* dell'articolo 83-*bis*, in altri termini, estende il potere sanzionatorio dell'AGCM anche ai casi di violazione delle citate disposizioni di cui ai commi 12, 13 e 13-*bis* del medesimo articolo, laddove tali violazioni si sostanziano – nei fatti – in una violazione ripetuta e diffusa del rispetto dei tempi di pagamento (come disciplinati dal d.lgvo n. 231 del 2002 in generale e, nel caso che ci occupa, dai commi 12, 13 e 13-*bis* dell'articolo 83-*bis* citato), con particolare riferimento alle piccole e medie imprese. Ciò, in quanto le stesse violazioni, in tal caso, presuppongono la fattispecie di “abuso di dipendenza economica”, come disposto ai sensi dell'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge 18 giugno 1998, n. 192.

In ragione di ciò, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, d'ufficio o su segnalazione del creditore ovvero del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, può adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990 n. 287 (sanzione pecuniaria sino al 10 per cento del fatturato).

Al riguardo, si premette che il sistema di intervento dell'Autorità si basa su due previsioni gemelle contenute all'interno dell'articolo 9, comma 3-*bis*, della citata legge n. 192 del 1998. La prima di tali disposizioni (primo periodo) prevede che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato qualora ravvisi che un abuso di dipendenza economica abbia rilevanza per la tutela della concorrenza e del mercato, può, anche su segnalazione di terzi ed a seguito dell'attivazione dei propri poteri di indagine

ed esperimento dell'istruttoria, procedere alle diffide e sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, nei confronti dell'impresa o delle imprese che abbiano commesso l'abuso. La seconda (secondo periodo), che è quella cui si fa riferimento nel nuovo comma 15-bis, prevede – come dianzi esplicitato - che, in caso di violazione diffusa e reiterata della disciplina di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, posta in essere ai danni delle imprese, con particolare riguardo a quelle piccole e medie, l'abuso si configura a prescindere dall'accertamento della dipendenza economica. Tale scelta è, apparsa, infatti, quella che presenta un maggiore effetto deterrente con riguardo alla casistica di cui si è detto. Come recentemente osservato dal Consiglio di Stato (cfr. Consiglio di Stato, sezione VI, 27 novembre 2024, n. 9520), infatti, l'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998, che qualifica come un abuso la violazione diffusa e reiterata della disciplina di cui al decreto legislativo n. 231 del 2002, prescinde dall'accertamento della dipendenza economica ed è dunque suscettibile di un accertamento semplificato che non richiede la verifica dello stato di dipendenza (che è, invece, postulato logico giuridico per affermare l'abuso di cui all'art. 9 della l. n. 192 del 1998). Presupposto per l'attivazione dei poteri dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato è la circostanza che la pratica non costituisca una vicenda isolata ma risulti reiterata nel tempo e diffusa in relazione al numero delle violazioni riscontrate.

In tale prospettiva, il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi potrebbe assolvere al ruolo di “collettore” di denunce individuali al fine di supportare e coadiuvare l'AGCM nella dimostrazione dell'ampiezza geografica e temporale del fenomeno abusivo.

Peraltro, l'applicazione dell'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge n. 192 del 1998 anche alle violazioni dell'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008 consentirebbe di applicare, anche in relazione a tali fattispecie, l'intero apparato sanzionatorio disciplinato dalla Legge *antitrust* (art. 15 della legge n. 287/1990) che consente di irrogare sanzioni fino al 10% del fatturato, che presentano una reale efficacia deterrente.

La disposizione di cui al **comma 3**, al fine di garantire il sostegno al settore dell'autotrasporto, in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dalla guerra in atto tra la Federazione russa e l'Ucraina, nonché dalla crisi in Medioriente, prevede uno stanziamento di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 da destinare al settore dell'autotrasporto e, in particolare, al rinnovo del parco circolante, previsto dall'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Al riguardo si ricorda che l'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 ha previsto uno stanziamento specifico per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, prevedendo che le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, tra differenti categorie di interventi, ivi incluse il rinnovo del parco veicolare. Il successivo comma 151 del medesimo articolo 1 della legge n. 190 del 2014 ha previsto, per favorire la competitività e la razionalizzazione del sistema dell'autotrasporto, che una quota non superiore al 20 per cento delle risorse di cui al comma 150 è destinata alle imprese che pongono in essere iniziative dirette a realizzare processi di ristrutturazione e aggregazione.

Al pari di quanto previsto per le risorse stanziare dal citato articolo 1, comma 150, della legge n. 190 del 2014, anche al riparto delle risorse previste dalla disposizione in esame si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La norma riveste carattere di indifferibilità e urgenza al fine di sostenere la competitività del settore, ridurre l'impatto ambientale derivante dal trasporto merci su strada e migliorare la sicurezza stradale.

La disposizione reca, altresì, la copertura finanziaria.

Nella Tabella 1 sono riportate le misure attuate sulla base degli stanziamenti dell'ultimo triennio.

Tabella 1

ANNUALITÀ	RIPARTIZIONE FINANZIAMENTI	MISURA
2022	Attualmente sono stati ripartiti 10 milioni di euro (DM 461/2021) Il DM ha previsto l'erogazione di risorse finanziarie, nel limite complessivo di spesa pari a 50 milioni di euro, ripartite lungo l'arco temporale 2021-2026	Erogazione di incentivi per l'autotrasporto per il rinnovo del parco veicolare con alimentazione alternativa per l'acquisizione di veicoli commerciali ad elevata sostenibilità nel quadro di un processo di rinnovo e di adeguamento tecnologico del parco veicolare delle imprese di autotrasporto
2022	25 milioni di euro (DM 97/2023)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli ad elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione, di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
2023	25 milioni di euro (DM 317/2023)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli ad elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione, di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
2024	25 milioni di euro DM 208/2024)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli ad elevata sostenibilità o l'acquisto

		previa rottamazione, di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
--	--	--

Art. 5

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

La disposizione di cui al **comma 1** è finalizzata 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. Tali misure assumono carattere urgente e indifferibile a causa delle minacce informatiche, spesso facilitate dall'intelligenza artificiale, sempre più sofisticate e ricorrenti anche in ragione delle tensioni presenti nell'attuale contesto internazionale.

In particolare, gli obiettivi specifici perseguiti includono:

1. **Incremento della Sicurezza e Resilienza delle Reti Locali:** migliorare la sicurezza delle reti locali degli uffici della Motorizzazione per renderle più resistenti alle minacce interne ed esterne, dotandole di strumenti avanzati per il controllo degli accessi alla rete e la gestione sicura dei dispositivi connessi. Ciò favorirà la protezione delle infrastrutture e dei dati critici, riducendo i rischi operativi e aumentando la continuità del servizio a livello locale;
2. **Aumento della Visibilità e Controllo sul Traffico di Rete:** rafforzare le capacità della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella raccolta e analisi del traffico di rete, così da consentire un monitoraggio proattivo ed una migliore capacità di risposta. Questo obiettivo mira a supportare il controllo degli accessi, la tracciabilità delle operazioni e la possibilità di fornire dati utili in caso di indagini o incidenti;
3. **Promozione della Consapevolezza e del Controllo Autonomo della Sicurezza da Parte degli utenti:** fornire strumenti di monitoraggio degli eventi di sicurezza per consentire ai dipendenti, ai dirigenti e al CED Interforze del Ministro dell'interno di gestire e monitorare in modo autonomo gli accessi e le operazioni rilevanti al proprio ambito di competenza. Questo intervento mira a sensibilizzare il personale sulle responsabilità legate alla *cybersecurity*, favorendo comportamenti sicuri e responsabili.

Le linee operative su cui si articola il programma di interventi sono:

- **Evoluzione della rete locale nelle Direzioni generali e negli Uffici territoriali**

- aggiornamento dell'infrastruttura di rete: rinnovo degli apparati di rete attivi (*switch*) in tutte le sedi, aggiornamento del cablaggio in quelle che ne necessitano e implementazione di una rete Wi-Fi con gestione centralizzata, per ottimizzare la connettività locale nelle sedi periferiche, migliorare la disponibilità dei servizi e incrementare la sicurezza;
- introduzione di un sistema di *Network Access Control* (NAC): occorre un NAC per garantire un controllo avanzato degli accessi alla rete locale e una gestione sicura dei dispositivi, inclusi IoT (*Internet of Things*) e dispositivi personali, con modalità sicure di *Bring Your Own Device* (BYOD);
- configurazione per l'assegnazione automatica degli Indirizzi IP: configurazione del sistema per assegnare automaticamente gli indirizzi IP anche nelle sedi periferiche, tramite il necessario collegamento al *server* DHCP del CED, eliminando la prassi dell'assegnazione manuale;
- controllo della comunicazione tra le sedi periferiche: censimento e gestione del traffico tra dispositivi collegati in sedi differenti, limitando quanto consentito di *default* dalla topologia a maglia completa della rete geografica, con l'opportuna configurazione dei dispositivi di sicurezza perimetrale per autorizzare esclusivamente traffico specificatamente autorizzato;
- evoluzione del sistema di analisi del traffico dati: adozione di un nuovo sistema avanzato per la raccolta e conservazione sicura dei dati di traffico di rete, con strumenti di analisi in tempo reale, per supportare il monitoraggio proattivo e rispondere in modo più efficace alle necessità di indagine e controllo.

Questi interventi richiedono un coordinamento più stretto tra il Centro elaborazione dati (CED) e il personale che opera negli uffici territoriali. In particolare, nelle fasi di *assessment* e *roll-out*, si propone di aumentare la presenza di figure professionali di presidio sul territorio, per fornire supporto diretto all'utenza interna e garantire configurazioni efficaci. Queste figure, coordinate dalla sede centrale e fornite tramite contratto di *outsourcing*, eviterebbero interruzioni di servizio per non aver previsto necessarie *reservation* o configurazioni inefficaci per eccesso di prudenza.

Sistema di consapevolezza sulla sicurezza per Dirigenti e Dipendenti

- ampliamento delle informazioni raccolte e monitorate in relazione agli accessi, per supportare la *governance* delle credenziali e un controllo degli accessi più capillare e sicuro;

- evoluzione della soluzione SIEM in essere per gestire l'incremento di flussi di eventi legato al monitoraggio degli apparati delle sedi sul territorio, al nuovo sistema di gestione e controllo degli accessi e, più in generale, all'evoluzione del tracciamento degli eventi applicativi;
- introduzione di *consolle* di monitoraggio degli eventi di sicurezza e gestionali destinate:
 - al personale tecnico, il costituendo *Security Operation Center*, per consentire il monitoraggio, l'identificazione e la risposta rapida alle violazioni della sicurezza;
 - al personale interno all'Amministrazione, differenziate per dirigenti e dipendenti, per consentire il controllo autonomo degli accessi e delle operazioni rilevanti al proprio ambito di competenza, con l'obiettivo di aumentare la sensibilizzazione e la responsabilità sulla sicurezza;
 - al personale del Ministero dell'Interno operante nel CED Interforze, per consentire il monitoraggio dell'operato delle Forze di Polizia locale che, agendo in virtù del servizio di Polizia Stradale, sono abilitate ad accedere ai dati dell'Archivio Nazionale dei Veicoli, dell'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla Guida, alle banche dati europee di motorizzazione.

Per le finalità di cui sopra, si provvede mediante l'utilizzo delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato, e successivamente riassegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal concessionario del servizio Società Consortile per Azioni PatentiViaPoste, maturate a seguito del trasferimento all'Amministrazione di tutti i macchinari e le tecnologie necessarie per il servizio espletato con contratto n. RU n.35207, stipulato in data 31 dicembre 2012 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i servizi informativi e il Consorzio, avente ad oggetto «l'affidamento della stampa centralizzata e consegna patenti». L'utilizzazione effettiva delle 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 1° 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.

Trattasi, a titolo esemplificativo, di operazioni quali: esami per conducenti di veicoli a motore; visite e prove di veicoli, prova idraulica per dispositivi di alimentazione a gas; visite e prove speciali di veicoli costruiti in unico esemplare o che presentino particolari caratteristiche; omologazioni di veicoli; esami per il conseguimento di titoli professionali di autorizzati della navigazione interna;

esami per le patenti nautiche; esami di revisione; accertamento idoneità tecnica di imprese costruttrici di navi, galleggianti e imbarcazioni; controllo tecnico delle navi galleggianti e imbarcazioni in costruzione; visite e prove iniziali, periodiche e straordinarie di motoscafi e imbarcazioni a motore, di navi e galleggianti; visite in corso di costruzione alle navi, galleggianti e imbarcazioni; controllo sulla produzione di imbarcazioni e di motori omologati.

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.

La modifica si rende necessaria per stabilire la debenza dei suddetti importi da parte degli interessati, chiarendo, al contempo, nei commi successivi, quali risultino poi gli importi di effettiva spettanza dei dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

A normativa vigente, nel caso in cui le attività previste dalla disposizione siano svolte dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti durante l'ordinario orario di lavoro, gli interessati, nonostante ricevano la prestazione, non provvedono a corrispondere il corrispettivo previsto dalla norma che pertanto resta a carico dello Stato. Ciò è stato possibile in ragione di una interpretazione distorta del previgente comma 3 dell'articolo 19 in commento, ai sensi del quale qualora i servizi di motorizzazione richiedessero prestazioni oltre il normale orario d'ufficio, al personale doveva essere corrisposto anche il compenso per lavoro straordinario nella misura prevista dalle vigenti disposizioni, il cui onere veniva posto a carico dei richiedenti. Tale disposizione, in combinato disposto con gli altri commi, ha indotto ad una interpretazione in forza della quale gli interessati potessero corrispondere, in caso di prestazioni antimeridiane, solo il rimborso spese (fruendo quindi del medesimo servizio ad un costo più basso rispetto a quando lo stesso era erogato fuori dall'orario ordinario).

Sebbene il suddetto comma 3 sia stato abrogato dall'articolo 13 della legge n. 177 del 2024, la novella in tale sede proposta interviene al fine di chiarire in modo inconfutabile i soggetti su cui grava l'onere di corrispondere quanto dovuto per l'espletamento delle operazioni di motorizzazione, fermo restando che la stessa non comporta che la medesima attività verrà remunerata due volte. Ciò in quanto, nel

caso in cui l'attività venga svolta durante l'ordinario orario di lavoro il dipendente del Ministero percepirà il normale stipendio – aumentato degli importi previsti dalla norma, ad esempio, nel caso di trasferta (nuovo comma 1-ter dell'articolo 19) - e gli importi corrisposti dagli interessati confluiranno nelle casse dello Stato come maggiori entrate da destinare alle attività ispettive e di vigilanza.

La nuova disposizione, in particolare, ai commi 1, 1.1 e 1-bis, definisce, pertanto, con chiarezza quali siano gli importi dovuti, in ogni caso, dagli interessati per le operazioni richieste dagli stessi, producendo, quale ulteriore effetto, quello di eliminare ogni disparità di trattamento.

Il novellato comma 1 prevede che, per le operazioni ivi previste, gli interessati sono tenuti a corrispondere i seguenti importi omnicomprensivi, già previsti nell'attuale disposizione:

- a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;
- b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana.

Ai suddetti importi, come chiarito dal comma 1.1, va ad aggiungersi:

- a) in caso di distanza uguale o inferiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio**, un importo pari ad euro 100 dovuto a titolo di rimborso forfetario per le spese di trasferta, comprensivo del rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;
- b) in caso di distanza superiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio**, un importo dovuto a titolo di rimborso analitico delle spese sostenute per le trasferte nonché del rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;
- c) in caso di trasferte all'estero**, gli importi di cui alla lettera b) oltre alle eventuali diarie di missione previste dalla normativa vigente.

La riscrittura della lettera c) del comma 1 dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, oggi trasfusa nel comma 1.1, oltre che per esigenze di maggiore chiarezza nella definizione degli importi dovuti dagli interessati, nasce dalla circostanza che le attuali disposizioni penalizzano le attività svolte ad una distanza superiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, che non presentano, allo

stato, alcuna convenienza economica per il personale che dovrebbe svolgerle come dettagliato nella relazione tecnica.

Pertanto, al fine di non determinare disparità di trattamento e incentivare il personale a fornire la propria disponibilità a svolgere le citate operazioni, il nuovo comma 1.1 dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, prevede, a differenza di quanto previsto per le operazioni in trasferta con distanza uguale o inferiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, il rimborso analitico delle spese per le trasferte con distanza superiore agli 80 chilometri e per le trasferte all'estero prevedendo, per queste ultime, anche la corresponsione di eventuali diarie di missione previste dalla normativa vigente.

La nuova formulazione si pone a garanzia del rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa e assicura, al contempo, equità nel trattamento dei rimborsi.

Per quanto attiene, poi, alle previsioni di cui al novellato comma 1-*bis*, dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, si precisa che le stesse sono volte a ribadire che gli importi sopra dettagliati (commi 1 e 1.1) sono dovuti dagli interessati per l'attività svolta dai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella qualità di titolare e responsabile dell'attività. Nel caso in cui le operazioni siano svolte anche dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, gli interessati sono tenuti a corrispondere gli importi di cui al comma 1 (euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana o euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana) maggiorati del 40 per cento, nonché gli importi di cui al comma 1.1 (gli importi previsti per il rimborso delle spese di trasferta distinti a seconda della distanza dalla sede di servizio), per ciascuna unità di personale impegnata nell'operazione.

Definito, in maniera precisa, quali risultino gli importi dovuti dagli interessati per le attività previste dal comma 1, il comma 1-*ter* dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, come novellato, chiarisce quale sia la remunerazione che l'Amministrazione deve corrispondere ai propri dipendenti per le attività svolte.

La disposizione, nella nuova formulazione, prevede che se:

1) le operazioni sono eseguite al di fuori dell'orario di servizio ordinario

- al personale incaricato dell'attività quale titolare sono corrisposti gli importi di cui al comma 1.1 (gli importi previsti per il rimborso delle spese di trasferta distinti a

seconda della distanza dalla sede di servizio) e gli importi di cui al comma 1, lettere a) o b) (rispettivamente euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana o euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana);

- al personale con funzione di supporto sono corrisposti gli importi di cui al comma 1.1 (gli importi previsti per il rimborso delle spese di trasferta distinti a seconda della distanza dalla sede di servizio) ed anche il 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività.

2) le operazioni sono eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio

- al personale incaricato dell'attività quale titolare sono corrisposti gli importi di cui al comma 1.1 (gli importi previsti per il rimborso delle spese di trasferta distinti a seconda della distanza dalla sede di servizio) ed anche, considerato che parte delle attività sono svolte al di fuori dell'orario di lavoro, il 50 per cento della quota di competenza di cui al comma 1, lettera b) (il 50 per cento dell'importo pari a 175 euro previsto per ogni giornata di operazioni svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana);
- al personale con funzione di supporto sono corrisposti gli importi di cui al comma 1.1, (gli importi previsti per il rimborso delle spese di trasferta distinti a seconda della distanza dalla sede di servizio) ed anche il 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività.

3) le operazioni sono eseguite in orario di servizio antimeridiano al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, sono corrisposti solo gli importi previsti dal comma 1.1 (gli importi previsti per il rimborso delle spese di trasferta distinti a seconda della distanza dalla sede di servizio).

Le modifiche introdotte dal comma 2 della disposizione in esame ai commi 1-*quater*, 1-*quinquies* e 1-*sexies* dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 sono da considerarsi modifiche di coordinamento in quanto rendono le disposizioni coerenti con la novella.

In considerazione delle modifiche apportate dalla novella che rendono chiaro, già nei commi precedenti, che gli interessati sono tenuti a corrispondere gli oneri previsti per le attività dagli stessi richieste si prevede l'abrogazione del comma 1-*quater*.

Il comma 1-*quinquies*, nella nuova formulazione, prevede che alle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si applica, esclusivamente, il comma 1-*ter* dell'articolo 19, come novellato.

Ciò in quanto nel caso di specie, a differenza delle operazioni indicate dal comma 1, si tratta di attività che i dipendenti sono chiamati a svolgere d'ufficio, e non a richiesta degli interessati, nell'esercizio delle funzioni di vigilanza ed ispettive attribuite al Ministero in materia di motorizzazione e le cui tariffe, come previsto dall'articolo 13, comma 4 della legge 25 novembre 2024, n. 177, sono determinate con apposito decreto. Il citato articolo prevede, infatti, che *“con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi dovuti dai soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza ai sensi dell'articolo 19, comma 1-sexies, della legge 1° dicembre 1986, n. 870 (...)”*.

La disposizione prevede, altresì, che gli oneri derivanti dalla remunerazione delle citate attività sono posti a carico **di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza**.

Considerato che la disposizione di cui al vigente comma 1-*sexies* è confluita, con la riformulazione sopra evidenziata, nel comma 1-*quinquies* la disposizione prevede, infine, l'abrogazione anche del citato comma 1-*sexies*.

Il **comma 3** dell'articolo in esame 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 1 autorizzazione ogni 5 addetti e fino ad un massimo di 100 autorizzazioni.

Detta previsione si è rivelata, in sede di prima attuazione, inidonea a soddisfare le reali esigenze operative delle imprese che si avvalgono della circolazione di prova per effettuare prove tecniche su strada o per movimentare veicoli a scopi commerciali. L'introduzione del nuovo regime autorizzatorio, in assenza di alcuna disposizione transitoria, rischia, infatti, di determinare rilevanti ripercussioni sia sui volumi di affari sia sui livelli occupazionali del settore, che copre molteplici ambiti di attività strumentali di grande rilevanza, sia per l'ambito portuale e aeroportuale sia, in generale, per l'industria produttiva di veicoli commerciali e industriali.

La norma è, pertanto, caratterizzata dall'urgenza di superare tempestivamente le difficoltà riscontrate in sede attuativa prevedendo un regime transitorio *ad hoc* e, contestualmente, la modifica del menzionato decreto del Presidente della Repubblica n. 229 del 2023, finalizzata a promuovere un diverso bilanciamento tra le esigenze operative dei soggetti titolari di autorizzazioni alla circolazione in prova e le esigenze di sicurezza dei veicoli, nonché di sicurezza degli ambienti di lavoro, sottese alla disciplina di settore.

In coerenza con tale esigenza, la disposizione prevede che, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, si proceda ad un aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica n. 229 del 2023, nella parte in cui disciplina il numero di autorizzazioni che possono essere rilasciate in ragione del numero di addetti di ogni titolare.

In via transitoria, nelle more della predetta revisione del DPR n. 229 del 2023, al fine di contemperare gli interessi di ordine pubblico tesi a prevenire abusi nell'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova con l'esigenza di garantire il pieno esercizio delle attività di impresa, la disposizione fissa, 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, attestati da idonea documentazione, e di apposita delega, il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili ad ogni titolare per la circolazione su strada dei veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici. La previsione precisa, altresì, che le autorizzazioni alla circolazione in prova consentono il trasporto di un solo passeggero, oltre al conducente, selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

CAPO III - DISPOSIZIONI URGENTI NEL SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

Art. 6

(Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo)

Il **comma 1**, in materia di canoni demaniali marittimi, mira a chiarire le modalità di aggiornamento dei medesimi canoni in relazione all'indice dei prezzi da applicare.

L'articolo 04, comma 1, del decreto-legge 4 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 dicembre 1993, n. 494, stabilisce che *“I canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime sono aggiornati annualmente, con decreto del Ministro della marina mercantile, sulla base*

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

A partire dal marzo 1998, l'ISTAT ha definitivamente interrotto la produzione e la diffusione dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti, il cui ruolo è stato sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, riferendone le motivazioni con Comunicazione ISTAT del 9 marzo 1998.

In coerenza con tale Comunicazione, il Decreto del direttore generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2022, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana, serie generale, n. 31, il 7 febbraio 2023, recante *"Aggiornamenti relativi all'anno 2023, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime"*, ha utilizzato, ai fini dell'aggiornamento annuale dei canoni demaniali, sin dal 1999, l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali al posto dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti, determinando, per l'anno 2023, un incremento del canone pari al 25,15% (media di 8,6% e 41,7%). In risposta al contenzioso sollevato nei confronti del predetto decreto direttoriale, il TAR Lazio, Roma con la sentenza n. 13 del 2 gennaio 2025, ha negato la tesi per cui la fonte primaria opererebbe un "rinvio dinamico" alle valutazioni tecniche dell'ISTAT sugli indici da tenere in considerazione per l'aggiornamento dei canoni, accogliendo le istanze dei ricorrenti.

All'esito dell'ordinanza cautelare emessa dal Consiglio di Stato n. 4394/2023, del 14-07-2023, previo parere dell'Avvocatura di Stato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una richiesta di approfondimento all'ISTAT sugli indici previsti dall'articolo 04 del decreto-legge n. 400 n.1993 per l'adeguamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime.

Al riguardo, l'ISTAT ha precisato che la produzione e la diffusione dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti è stata definitivamente interrotta dall'ISTAT nel marzo del 1998, a causa della perdita di rilevanza dell'indicatore il cui ruolo è stato gradualmente sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno. Quest'ultimo indice è divenuto quello di riferimento per gli utilizzatori, in accordo con la pratica prevalente a livello europeo, sancita dal Regolamento n. 1165/98 del Consiglio dell'Unione europea sulle statistiche congiunturali.

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

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

Il **comma 2** mira a individuare il periodo dell'anno durante il quale le strutture balneari, qualora aperte, sono tenute ad assicurare il servizio di assistenza e salvataggio mediante la presenza dell'assistente bagnanti. La norma è finalizzata esclusivamente agli aspetti relativi alla sicurezza nell'utilizzo delle spiagge e del mare, che nel riparto di competenze tra lo Stato e le Regioni e gli enti locali, sono di esclusiva competenza statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera h).

Si evidenzia, al riguardo, che l'unica fonte normativa primaria che, all'attualità, individua il periodo della stagione balneare è l'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, la cui finalità, tuttavia, è esclusivamente riferita alla gestione della qualità delle acque di balneazione, e non attiene, pertanto, agli aspetti di sicurezza della vita umana in mare, limitandosi a disciplinare le attività di monitoraggio e classificazione delle suddette acque di balneazione.

Alla luce di tale vuoto normativo, sul territorio nazionale ogni anno sono emanate disposizioni da parte di Regioni ed enti locali (ordinanze balneari) disomogenee con riguardo all'individuazione del periodo di obbligatorietà del servizio di assistenza e salvataggio in mare.

In vista dell'approssimarsi della stagione estiva, si è resa, pertanto, indifferibile ed urgente l'emanazione di una norma unica su tutto il territorio nazionale che, nell'individuare la "stagione balneare", definisca al contempo i correlati parametri temporali di sicurezza sulle spiagge.

In particolare, la norma fissa la stagione balneare nel periodo che va dalla terza settimana di maggio alla terza di settembre di ogni anno prevedendo, al contempo, che, al fine di tenere conto delle peculiarità locali sul territorio nazionale, le regioni o gli enti locali possono anticipare o posticipare l'inizio della stagione balneare di una settimana, fermo restando che tale flessibilità non dovrà incidere sulla durata complessiva della medesima stagione balneare, come individuata dalla disposizione stessa. Il terzo periodo specifica che, al di fuori della stagione balneare, è consentita l'apertura delle strutture balneari che intendono attivare il servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per i soli fini elioterapici.

Infine, si precisa che restano ferme le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, e, in particolare, l'articolo 2, comma 1, lettera e), che, per gli aspetti di monitoraggio e

classificazione delle acque di balneazione e per gli altri fini ivi previsti, fissa la stagione balneare dal 1° maggio al 30 settembre di ogni anno.

Art. 7

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

La disposizione apporta modifiche all'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, al fine di migliorare la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia -Nuovo Magistrato alle Acque.

Le disposizioni di cui al **comma 1, lettere a) e b)**, apportano modifiche ai commi 27-*quinquies* e 27-*sexies* del citato articolo 95, prevedendo, di fatto, che la Commissione tecnico-consultiva - deputata ad esprimere un parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermino lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermino lagunare stesso – operi, non più in seno al 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.

Conseguentemente, si prevede anche il trasferimento delle funzioni di segreteria della Commissione dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia all'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque.

L'intervento normativo in parola è imposto da ragioni di efficienza dell'azione amministrativa e di coerenza con le nuove attribuzioni dell'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque.

Invero, ai sensi del comma 2 del medesimo articolo 95, all'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, nonché quelle che erano state trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. In particolare, attualmente l'Autorità, tra le altre, svolge attività di progettazione e gestione degli interventi di salvaguardia in ambito lagunare; svolge attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del MOSE; assicura la gestione e tutela del demanio marittimo lagunare nelle aree di

competenza; svolge funzioni di polizia lagunare; assicura il supporto di segreteria al Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798; assicura attività di supporto alle altre amministrazioni responsabili della salvaguardia di Venezia e della laguna.

In considerazione del trasferimento di tali funzioni e, in particolare, di quelle svolte dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, si pone la necessità e l'urgenza, in primo luogo, di trasferire la Commissione tecnico-consultiva presso l'Autorità; in secondo luogo, di prevedere che le attività istruttorie e di segreteria ad essa relative vengano svolte non più dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ma dall'Autorità stessa.

Si precisa che il trasferimento della Commissione presso l'Autorità non fa venir meno la terzietà della stessa i cui membri continuano ad essere nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su designazione dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, del provveditore interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, dell'Istituto superiore di sanità, dell'Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione ambientale del Veneto e del Consiglio nazionale delle ricerche.

Art. 8

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

La RAM Logistica Infrastrutture e trasporti – S.p.A., società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, (di seguito RAM o società) è stata istituita nel 2004 con l'obiettivo statutario di promuovere, nel sistema trasportistico nazionale, il Programma delle “Autostrade del mare” all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS). Nel tempo, a tale funzione, tuttora esercitata dalla società, si sono affiancate numerose ulteriori attività poste in essere dalla stessa per volontà dell'Amministrazione e del Legislatore, anche sulla base delle modifiche statutarie stabilite dall'Azionista unico Ministero dell'economia e delle finanze nel 2017.

Oltre al supporto amministrativo ed operativo alle Direzioni Generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la concreta declinazione dei c.d. incentivi intermodali (Marebonus, Ferrobonus, Idrobonus, Norma Merci), RAM esercita oggi funzione di *affiliated entity* dell'Amministrazione su tutti i Programmi ed i Progetti Europei CEF relativi ai trasporti di interesse

ministeriale, supporta le strutture ministeriali competenti per le analisi e i progetti relativi allo sviluppo delle infrastrutture e della logistica e opera sempre più a supporto complessivo del sistema portuale nazionale e delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP). A tal riguardo, si segnala, in particolare, la funzione di segreteria tecnica della Conferenza nazionale delle AdSP di cui all'art. 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e quella di assistenza tecnica all'Amministrazione nell'ambito dell'attuazione del progetto M3C2 del PNRR "Digitalizzazione della Catena Logistica Nazionale", prevalentemente rivolta – per l'ambito Pubbliche Autorità – al processo di digitalizzazione della portualità nazionale attraverso l'innovazione dei Port Community System.

In data 30 settembre 2021, peraltro, RAM è stata inserita nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto consolidato individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Più in dettaglio, RAM ha, come detto, lo scopo statutario di promuovere e sostenere l'attuazione del sistema integrato di servizi di trasporto denominato "Programma Autostrade del Mare" nel Piano Generale Trasporti, approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 gennaio 2001, e nelle successive modificazioni ed integrazioni, nonché gli interventi al riguardo previsti nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PNSPL), approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 agosto 2015, e successive modificazioni e integrazioni, e nei Documenti pluriennali di pianificazione (DPP), di cui all'art. 201, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. A tale fine svolge le attività di promozione e supporto tecnico all'elaborazione, all'attuazione e alla gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica connesse con tale sistema integrato e più in generale ai temi della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, così come previste nei documenti di pianificazione e programmazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in coerenza con i documenti di programmazione europea.

Sin dal 2004 RAM ha affiancato senza soluzione di continuità il Ministero, andando a sviluppare progressivamente nel tempo il ruolo e le funzioni che svolge. Alla tradizionale linea di lavoro di supporto alla Direzione Generale per i porti (attualmente denominata Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne), infatti, si sono aggiunte via via nuove linee di lavoro che hanno coinvolto larga parte delle Direzioni Generali del Ministero per progetti di assistenza tecnica, fino a giungere al coinvolgimento della RAM nella gestione ed implementazione della Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN), ai sensi dell'articolo 30 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233. Con tale disposizione è stato previsto che il Ministero delle infrastrutture e trasporti si avvalga, mediante apposita convenzione nel limite di euro 700.000 annui a decorrere dall'anno 2022, della società RAM

e che la stessa società possa assumere a tempo indeterminato 19 unità di personale non dirigenziale con relativa copertura dei costi annuale nel limite massimo di euro 1.426.000.

Riflesso di tale ampliata funzionalità ed articolazione organica della società si ritrova nel progressivo – ed ancora in atto – consolidamento della struttura organizzativa di RAM, in linea con quanto espresso nel Piano organizzativo e funzionale triennale 2024-2026 approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Al fine di sostenere e rafforzare le politiche ministeriali in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluviomarittimo, la disposizione al **comma 1**, in un’ottica di consolidamento dei rapporti e di attuazione delle connesse attività, prevede uno stanziamento con una dotazione pari 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 per la conclusione degli atti convenzionali tra RAM 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 nelle predette materie.

Il **comma 2** mira a dotare la RAM di una struttura dedicata composta da personale con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato per gli anni 2026 e 2027. A tal fine si prevede una specifica deroga ai vincoli assunzionali di cui all’articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 e all’articolo 9, comma 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.

Il **comma 3** reca, altresì, la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal comma 1 prevedendo che agli stessi si provvede mediante corrispondente dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197.

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

Art. 9 **(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi)**

La disposizione di cui al **comma 1** interviene per garantire la continuità nell’esecuzione di contratti pubblici di lavori privi di meccanismi di revisione prezzi o di accesso ai fondi istituiti dall’articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022,

n. 91 (cosiddetto decreto “Aiuti”), per far fronte al “caro materiali”. In particolare, la disposizione mira a colmare una lacuna legislativa derivante dalla sovrapposizione tra la disciplina revisionale introdotta dall’articolo 29 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25 (cosiddetto “Sostegni-ter”), e le disposizioni dell’articolo 26, comma 6-ter e comma 6-sexies, del predetto decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50.

L’articolo 29 del citato decreto-legge n. 4 del 2022 ha, infatti, 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. 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, l’articolo 26, comma 6-sexies, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, 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. Trattasi, 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 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 dei prezzi in fase di esecuzione. Il riferimento è, nello specifico, ai 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 inattuate a causa della mancanza dei relativi meccanismi applicativi.

Le lacune di cui sopra - relative ai contratti esclusi da meccanismi revisionali contrattuali realmente operativi - non sono state colmate dal nuovo Codice dei contratti pubblici che, pur prefigurando all’articolo 60 un nuovo meccanismo di revisione dei prezzi di natura obbligatoria, trova applicazione solo per gli appalti aggiudicati sulla base di documenti iniziali di gara pubblicati a decorrere dal 1° luglio 2023.

Tutto ciò considerato, al fine di garantire chiarezza normativa e coerenza complessiva alla disciplina in materia di revisione dei prezzi, la disposizione in esame 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 nelle clausole contrattuali e nei documenti iniziali di gara.

L’applicazione a tali contratti dei meccanismi revisionali contrattuali di cui all’articolo 60 del Codice dei contratti pubblici è subordinata ad una verifica di conformità dei relativi quadri economici alle disposizioni di copertura definite dal medesimo articolo 60, comma 5, lettera a). Tale disposizione prevede, infatti, che per far fronte maggiori oneri derivanti dalla revisione prezzi le stazioni appaltanti utilizzino nel limite del 50 per cento le 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 relative allo stesso intervento. Si ricorda, al riguardo, che ai sensi dell’articolo 5, comma 2, dell’Allegato I.7 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, le voci del quadro economico relative a imprevisti devono essere 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.

Art. 10

(Disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all’affidamento del contratto intercity)

La norma in esame introduce disposizioni urgenti volte a garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all’affidamento del contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza, in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Preliminarmente, appare opportuno evidenziare come nel 2017, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell’economia e delle finanze abbiano sottoscritto, con la società Trenitalia S.p.A., il contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza, comunemente noto come *contratto Intercity*, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2026.

In vista di tale termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già provveduto a pubblicare a febbraio 2025 nella Gazzetta ufficiale dell’Unione europea il preavviso della procedura di gara per

il nuovo affidamento del servizio Intercity, al fine di rispettare le scadenze imposte dalla vigente normativa comunitaria, in quanto tale pubblicazione costituisce presupposto indefettibile per il successivo avvio della procedura di gara e deve essere effettuata almeno 12 mesi prima dell'indizione della medesima che andrebbe pubblicata agli inizi del 2026.

Attesa la complessità della prospettata procedura di aggiudicazione, nonché degli adempimenti richiesti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, necessari a definire il perimetro e le modalità dell'offerta del servizio, si rende necessario per il predetto Ministero avvalersi di una centrale di committenza per la gestione delle attività tecnico-amministrative propedeutiche all'indizione della gara europea-devono essere avviate tempestivamente, considerato che il nuovo contratto di servizio dovrebbe aver corso dal 1° gennaio 2027. La presente disposizione, dunque, al fine di assicurarne lo svolgimento autorizza la spesa di euro 1.200.000 per il 2025, 2.700.000 per il 2026 e 1.791.928 per il 2027.

Infatti, a seguito di apposita indagine di mercato, il costo delle attività propedeutiche all'indizione della gara è stato stimato, per un affidamento della durata di 15 anni, in euro 4.665.514,46, oltre l'IVA (22%), per un valore complessivo di euro 5.691.927,65 da corrispondersi alla centrale di committenza a tranches nelle annualità 2025, 2026 e 2027, anno quest'ultimo in cui sarà presumibilmente emessa la fattura a saldo.

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

Art. 11

(Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali)

La disposizione in esame, al **comma 1**, apporta modifiche puntuali al Capo I della legge 16 dicembre 2024, n. 193, in tema di riordino della disciplina delle concessioni autostradali, e, in particolare, agli articoli 1, 5, 9, 12 e 16, al fine di conseguire il pieno raggiungimento degli obiettivi della riforma 2 della Missione 1, Componente 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Nel dettaglio, alla **lettera a)**, sono apportate modifiche all'articolo 1, comma 3, lettera v), che definisce il “valore di subentro” come l'indennizzo a carico del 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 a fini regolatori.

Al riguardo, la novella è finalizzata a precisare le ipotesi nelle quali sia possibile prevedere un valore di subentro, mediante l'introduzione del riferimento all'articolo 191, comma 3, del codice dei contratti pubblici, che disciplina in generale l'istituto. In tal modo, 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.

Alle **lettere b) e c)**, sono apportate modifiche, rispettivamente, all'articolo 5, comma 4 e all'articolo 9, comma 2, della citata legge n. 193 del 2024. Si ricorda che sia l'articolo 5, in tema di affidamento *in house* di una concessione autostradale, sia l'articolo 9, in tema di stipula del contratto di concessione, definiscono una procedura nella quale è prevista l'espressione del parere da parte dell'ART e, nel caso di affidamento diretto *in house*, anche dell'ANAC. Al riguardo, la novella in esame è, in primo luogo, finalizzata a chiarire che le prescrizioni eventualmente formulate nei pareri espressi dalle suddette Autorità sono vincolanti e, pertanto, la proposta di convenzione e il relativo piano economico-finanziario devono essere necessariamente adeguati alle stesse. In secondo luogo, con la novella, mediante la sostituzione del termine "tempestivamente" con la locuzione "senza indugio", si chiarisce l'automatismo delle attività previste dagli articoli 5 e 9 in relazione all'invio delle proposte di convezione e di PEF, adeguate alle prescrizioni dell'ART, da parte dell'ente concedente al CIPESS. **Si precisa che le disposizioni di cui agli articoli 5, comma 4, e 9, comma 2, prevedono la facoltà per il predetto Comitato di acquisire il parere da parte del NARS. Sul punto, appare utile precisare che quest'ultimo deve comunque rendere il proprio parere in tempo utile ai fini dell'espressione del parere del CIPESS nei termini indicati (i.e. 30 giorni, prorogabili di 15), trattandosi di fase endoprocedimentale inidonea a comportare una dilazione dei termini fissati dal legislatore.**

Alla **lettera d)**, sono apportate modifiche all'articolo 12, comma 1, della legge n. 193 del 2024, che demanda la definizione del sistema tariffario per l'individuazione delle tariffe ad una delibera ART adottata ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Al riguardo, 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.

Alla **lettera e), numero 1)**, si apportano modifiche all'articolo 16 inserendo il comma aggiuntivo 1-*bis* che reca una disciplina transitoria per l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento delle concessioni autostradali.

Al riguardo si ricorda che l'articolo 13 della medesima legge n. 193 del 2024, al comma 1, prevede che, al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni autostradali da affidare, tenuto conto delle relazioni sugli investimenti trasmesse dai concessionari uscenti al termine delle rispettive concessioni, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, è adottato il Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale. Il Piano può essere aggiornato con le medesime modalità previste per l'adozione al termine di ogni biennio.

La novella, al fine di consentire il tempestivo avvio delle procedure per l'affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza, prevede che, fino al 31 dicembre 2026, è consentito l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento avviate ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 193 del 2024 prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali di cui all'articolo 13, comma 1, della medesima legge. Viene, altresì, precisato che i lavori e le opere di manutenzione straordinaria previsti nelle suddette procedure di affidamento saranno inseriti in sede di aggiornamento del menzionato Piano nazionale.

Come noto, il citato Piano di cui all'articolo 13, comma 1, 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.

Infine, alla **lettera e), numero 2)**, sono apportate modifiche all'articolo 16, comma 2, che precisa l'ambito di applicazione delle disposizioni contenute nel Capo I della legge n. 193 del 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.

Al riguardo, in primo luogo, la novella in esame, nell'estendere alle predette tratte autostradali l'applicazione dell'articolo 12, commi 1 e 2, primo periodo, della legge n. 193 del 2024, è volta a chiarire che anche queste tratte sono soggette al sistema tariffario per l'individuazione delle tariffe definito dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge n. 201 del 2011. A fini di coordinamento, viene, inoltre, aggiunto un ultimo periodo all'articolo 16, comma 2, della legge n. 193 del 2024, per precisare che i soggetti, diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali sono attribuiti i poteri e le funzioni di ente concedente sulle tratte autostradali in esame sono comunque obbligati a indicare nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento le tariffe da applicare, determinate sulla base del sistema tariffario adottato dall'ART ai sensi dell'articolo 12, comma 1, della medesima legge.

In secondo luogo, la novella in esame, nell'estendere alle predette tratte autostradali l'applicazione dell'articolo 14, commi 1 e 2 e 3, della legge n. 193 del 2024, è volta a 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.

Come anticipato, si 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 'M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza' del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Art. 12

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

L'articolo in esame reca modifiche al decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, e, in particolare, all'articolo 2, recante disposizioni in materia di oneri di servizio pubblico (OSP) riguardo ai servizi aerei di linea.

La disposizione riveste particolare carattere di indifferibilità e urgenza in quanto la stessa è volta ad evitare l'apertura, ormai imminente, di una procedura di infrazione. La DG MOVE della Commissione europea ha, infatti, comunicato, per le vie brevi lo scorso 8 aprile, di non ritenere soddisfacenti le ultime informazioni fornite dalle autorità italiane in merito alle tempistiche per l'adozione delle modifiche normative necessarie ad evitare l'apertura della procedura di infrazione.

Segnatamente, la Commissione europea, nell'ambito del caso EU Pilot (2023)10555, ha obiettato che l'attuale formulazione del citato articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023 non sembra conferire

all'autorità pubblica alcun poter discrezionale in merito all'imposizione di una tariffa massima per gli OSP, quanto, piuttosto, imporre all'autorità di fissare una tariffa massima in tutte le situazioni in cui vi sia il rischio che una tariffazione dinamica possa comportare aumenti dei prezzi, senza definire in che modo l'esistenza di un tale rischio possa essere valutata. La Commissione ha, inoltre, osservato che l'imposizione di tariffe massime senza una valutazione caso per caso non appare proporzionata e necessaria.

La disposizione in esame intende, quindi, superare i rilievi della Commissione europea e, dunque, scongiurare l'apertura della procedura di infrazione attraverso una riformulazione dell'articolo 2 in esame.

In particolare, la nuova formulazione del comma 1 del predetto articolo prevede, 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, la facoltà per l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, di fissare, per determinate categorie di passeggeri (quali, ad esempio, studenti e residenti), i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree laddove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali.

Il nuovo comma 2 del citato articolo 2 specifica poi che il livello massimo tariffario deve essere indicato nel testo del provvedimento con il quale è imposto l'onere di servizio pubblico, che deve, altresì, recare la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure. Tale provvedimento, come previsto dall'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1008/2008, deve essere comunicato alla Commissione europea la quale pubblica una nota informativa nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

La disposizione, nella nuova formulazione, dunque, non prevede alcun automatismo o obbligo per l'amministrazione di fissare una tariffa massima praticabile dalle compagnie aeree qualora siano imposti gli OSP. La fissazione di livelli massimi tariffari, per determinate categorie di passeggeri, è, infatti, ora subordinata all'effettuazione di una valutazione caso per caso che dia evidenza della necessità e proporzionalità delle misure adottate per fronteggiare situazioni contingenti legate alla stagionalità o a eventi di carattere straordinario che possono condurre ad un sensibile rialzo delle tariffe.

La nuova disposizione si pone, peraltro, in linea con quanto previsto dalla Comunicazione della Commissione europea recante gli orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n.

1008/2008, in cui è, altresì, affermato che gli OSP possono prevedere prescrizioni relative alle tariffe massime.

Il nuovo comma 2 prevede, infine, al pari di quanto già previsto dalla vigente disposizione, che il livello massimo tariffario debba, altresì, essere indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta, laddove l'amministrazione si avvalga della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1008/2008 ovvero limiti ad un unico vettore aereo comunitario l'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta sulla quale nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta.

Art. 13

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

La Missione 7 REPowerEu del PNRR prevede, come prima riforma (c.d. riforma 1), la semplificazione delle procedure autorizzative per le energie rinnovabili a livello centrale e locale, con l'obiettivo di consolidare e semplificare il quadro normativo e le disposizioni vigenti che disciplinano la realizzazione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili.

In particolare, il PNRR prevede che: la “riforma consiste nell'adozione e nell'entrata in vigore di un unico atto di diritto primario (noto come Testo unico) che raccoglie, unisce e consolida tutte le norme che disciplinano la realizzazione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili e sostituisce tutta la legislazione precedente in materia. L'atto normativo stabilisce inoltre principi per la semplificazione e l'armonizzazione delle procedure di autorizzazione per le fonti energetiche rinnovabili a livello subnazionale.

Il Testo unico ha le seguenti priorità fondamentali:

- 1) individuare "zone di accelerazione per le energie rinnovabili" in linea con la direttiva riveduta sulle energie rinnovabili e con i piani di gestione dello spazio marittimo per accelerare la diffusione dell'energia eolica offshore;
- 2) stabilire principi per semplificare e armonizzare le procedure di autorizzazione a livello subnazionale per le fonti energetiche rinnovabili. In particolare, il Testo unico stabilirà "norme limite": le regioni non possono dunque applicare norme di autorizzazione più rigide di quelle previste dalla legislazione nazionale;

3) garantire la creazione e la messa in funzione di uno sportello unico digitale per ottenere tutte le autorizzazioni a livello nazionale e regionale necessarie per realizzare e mettere in esercizio impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili. In particolare, il Testo unico assicurerà che questa piattaforma si concepita secondo il principio "una tantum", in base al quale i richiedenti sono tenuti a fornire le stesse informazioni o gli stessi documenti alle istituzioni pubbliche una sola volta.”.

In attuazione della predetta riforma è stato adottato il decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190 (recante “Disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili, in attuazione dell'articolo 26, commi 4 e 5, lettera b) e d), della legge 5 agosto 2022, n. 118”), con il quale si è provveduto, tra l’altro, anche ad adeguare l’ordinamento nazionale alle previsioni della direttiva (UE) 2023/2413 (cfr. articolo 12).

Come si legge nel parere n. 1216 del 12 settembre 2024 reso dalla Sezione Consultiva per gli Atti Normativi del Consiglio di Stato in relazione al sopra menzionato decreto legislativo: “Avuto riguardo all’obiettivo, menzionato nella relazione illustrativa, di adeguamento alla disciplina euro unitaria - che stabilisce fra l’altro l’obiettivo, con il concorso di ciascuno Stato membro, del consumo di una quota di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia di almeno il 42,5% entro il 2030 (direttiva (UE) 2023/2413, c.d. RED III), allo scopo di ridurre di almeno il 55% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 (regolamento (UE) 2021/1119, “che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima»))” - va rilevato che dalla direttiva (UE) 2018/2001 (c.d. REDII), recepita dal d.lgs. n. 199/2021, come modificata dalla direttiva 2023/2013, emergono i principi di proporzionalità e necessità delle procedure nazionali per l’attuazione del “principio che dà priorità all’efficienza energetica” (art. 15, par.1), nonché di pianificazione del contributo nazionale all’obiettivo complessivo dell’Unione di energia rinnovabile per il 2030 attraverso la mappatura delle zone a tal fine necessarie entro il 21 maggio 2025 - tenendo conto anche della domanda di energia e della disponibilità di infrastrutture energetiche pertinenti, tra cui anche quelle di stoccaggio (art. 15-ter) - e di individuazione di zone di accelerazione per uno o più tipi di energie da fonti rinnovabili (art. 15-quater). L’accelerazione delle procedure, la mappatura delle zone necessarie e l’individuazione delle zone di accelerazione (in cui i progetti fruiscono di significative riduzioni dei tempi di realizzazione) costituiscono strumenti concorrenti per il raggiungimento degli obiettivi sopra riportati”.

Tanto premesso, la disposizione in esame integra la disciplina contenuta nell’articolo 12 del decreto legislativo n. 190 del 2024, al fine di pervenire all’individuazione delle zone di accelerazione entro il termine ultimo previsto dal diritto dell’Unione europea.

In particolare, con la lettera a), si modifica la previsione del comma 5 dell'articolo 12, consentendo alle Regioni e alle Province autonome di individuare le zone di accelerazione nell'ambito delle aree idonee di cui all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021, nelle more dell'adozione delle leggi regionali recanti l'individuazione delle aree idonee ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 20. Ciò, in considerazione, da un lato, della mancata adozione da parte di tutte le regioni e le province autonome delle leggi recanti l'individuazione delle aree idonee in conformità ai criteri definiti con il decreto ministeriale 21 giugno 2024, pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 153 del 2 luglio 2024 e, dall'altro, della qualificazione ope legis di determinate aree come idonee, nei limiti indicati dal medesimo legislatore nazionale.

Inoltre, si provvede a coordinare la disciplina recata dal comma 5 con quella contenuta nel comma 7-bis introdotto con la lettera c) della disposizione in commento, precisandosi che:

- le zone di accelerazione individuate ai sensi del citato comma 7 - bis costituiscono il contenuto minimo inderogabile dei Piani adottati dalle regioni e dalle province autonome;
- in relazione alle zone di accelerazione individuate ai sensi del predetto comma 7 – bis, resta ferma la possibilità per le regioni e le province autonome di indicare, nei Piani da essi adottati, ulteriori impianti a fonti rinnovabili, nonché gli impianti di stoccaggio e le ulteriori opere previste dal primo periodo del comma 5 dell'articolo 20 (ovvero: ulteriori impianti a fonti rinnovabili, gli impianti di stoccaggio dell'energia elettrica da fonti rinnovabili co-ubicati, le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi, ai sensi dell'articolo 15-quater della direttiva (UE) 2018/2001).

La lettera b) definisce, mediante l'inserimento di un nuovo comma 5-bis, il cronoprogramma procedurale necessario per assicurare il rispetto del termine di adozione dei Piani di individuazione delle zone di accelerazione terrestri previsti dal comma 5, prevedendo, altresì, in caso di inosservanza del cronoprogramma medesimo, l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12 del decreto - legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

La lettera c) prevede, mediante l'inserimento del nuovo comma 7-bis, che, sulla base della mappatura effettuata dal Gestore dei servizi energetici - GSE S.p.A. (GSE) effettuata nei termini e secondo le modalità di cui al comma 1 del medesimo articolo 12 e in coerenza con il potenziale nazionale indicato nella medesima mappatura, sono considerate zone di accelerazione terrestri, per le finalità di cui al comma 10 del citato articolo 12, le aree industriali, così come definite dagli strumenti urbanistici vigenti a livello regionale, sovracomunale o comunale (PRG, PUC, PTC, etc.), in relazione alle fattispecie progettuali di cui agli allegati A e B al decreto legislativo n. 190 del 2024. All'uopo, si

precisa che, ai sensi dell'articolo 13 del citato decreto legislativo n. 190 del 2024, le fattispecie progettuali di cui agli allegati A e B non sono sottoposti alle valutazioni ambientali di cui al titolo III della parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 e, pertanto, ai fini della loro realizzazione nelle aree industriali, qualificate ope legis come zone di accelerazione, è possibile fruire immediatamente delle semplificazioni procedurali previste in materia di accesso alle fonti rinnovabili e del loro utilizzo, come disciplinate dal comma 10 del medesimo articolo 12. Tanto più che le aree industriali qualificate ai sensi del comma 7 – bis come zone di accelerazione costituiscono (come specificato mediante la modifica del comma 5 dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 190 del 2024 recata dalla lettera a) della disposizione in commento), contenuto minimo inderogabile dei piani che le regioni e le province autonome sono, comunque, tenute ad adottare nei termini e secondo le modalità previste dal comma 5. Da ultimo, si prevede entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e comunque non oltre il termine del 21 maggio 2025 (indicato nel comma 1 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 190 del 2024 in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 15-ter, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2018/2001), la pubblicazione da parte del GSE su un apposito sito internet della rappresentazione cartografica delle aree industriali, con possibilità per le regioni e le province autonome di comunicare al medesimo GSE eventuali disallineamenti cartografici delle aree industriali insistenti sui rispettivi territori rispetto a quanto riportato nella mappatura pubblicata dal GSE, esclusivamente ai fini dell'aggiornamento cartografico delle zone di accelerazione.

La lettera d) integra le previsioni del comma 8, stabilendo che la procedura di valutazione ambientale strategica dei piani di cui ai commi 5 e 7 si svolga secondo le modalità previste per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale, con applicazione dei termini procedurali ridotti della metà.

Art. 14

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali)

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

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

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

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

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

- a) individuazione entro il 30 settembre 2024, con una o più ordinanze del Commissario straordinario, dell'elenco:
 1. degli interventi volti a ripristinare i corsi d'acqua e aumentare la protezione dalle alluvioni e dalle frane,
 2. degli interventi di ripristino degli edifici pubblici, compresi l'edilizia residenziale pubblica e i centri sanitari,
 3. il numero totale di km di rete dei trasporti da ripristinare.

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

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo/obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	
M2C4-11	Investimento 2.1.a - Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche	Traguardo	Identificazione degli interventi mediante ordinanza o ordinanze del commissario straordinario	Ordinanza o ordinanze del commissario straordinario				T3	2024	Una o più ordinanze del commissario straordinario devono individuare l'elenco esatto degli interventi volti a ripristinare i corsi d'acqua e aumentare la protezione dalle alluvioni e dalle frane, degli interventi di ripristino degli edifici pubblici, compresi l'edilizia residenziale pubblica e i centri sanitari, e il numero totale di km di rete dei trasporti da ripristinare. Il valore del numero totale degli interventi ammonta ad almeno 1,2 miliardi di EUR.

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

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo/obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	

M2C4-11 bis	Investimento 2.1.a - Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche	Traguardo	Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici	N/A	N/A	N/A	T2	2025	Notifica dell'aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per gli interventi in materia di gestione e riduzione dei rischi idrogeologici. Il valore totale degli inviti da cui derivano tali aggiudicazioni ammonta ad almeno 1,2 miliardi di EUR.
-------------	--	-----------	---	--	-----	-----	-----	----	------	---

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

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

Numero sequenziale	Misura correlata (riforma o investimento)	Traguardo/obiettivo	Denominazione	Indicatori qualitativi (per i traguardi)	Indicatori quantitativi (per gli obiettivi)			Calendario indicativo per il conseguimento		Descrizione di ogni traguardo e obiettivo
					Unità di misura	Riferimento	Valore-obiettivo	Trimestre	Anno	
M2C4-11 ter	Investimento 2.1.a - Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche	Traguardo	Completamento dei progetti	Certificazione del completamento dei progetti				T2	2026	Completamento di: • almeno il 90 % degli interventi per ripristinare i corsi d'acqua e aumentare la protezione dalle alluvioni e dalle frane, individuati nelle ordinanze del commissario straordinario; • interventi di ripristino della rete dei trasporti, per un certo numero di km individuati dalle ordinanze del commissario straordinario; • almeno il 90 % degli interventi volti a ripristinare gli edifici pubblici, compresi l'edilizia residenziale pubblica e i centri sanitari, individuati nelle ordinanze del commissario straordinario;

Ai fini del conseguimento del primo traguardo, è stata adottata l'ordinanza commissariale n. 35/2024 del 25 settembre 2024, pubblicata in Gazzetta ufficiale n.235 del 7 ottobre 2024, che individua un programma di interventi di valore nominale (comprensivo di IVA) di euro 1.200.451.907,95

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

Tanto premesso, la disposizione in esame autorizza il Commissario straordinario ad inserire nella programmazione già adottata e ai soli fini della loro rendicontazione per il raggiungimento dei traguardi PNRR connessi alla Missione 2, Componente 4, investimento 2.1a, ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella

competenza della società ANAS S.p.a. finanziati a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 868, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, conseguenti agli eventi alluvionali di cui all'articolo 20-bis, comma 1, del richiamato decreto-legge n. 61 del 2023 e da realizzarsi nei territori della Regione Emilia-Romagna, della Regione Marche e della Regione Toscana individuati con le delibere del Consiglio dei ministri del 4 maggio 2023, del 23 maggio 2023 e del 25 maggio 2023.

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

Infine, 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), si precisa che le attività di soggetto attuatore degli stessi sono di competenza della società ANAS S.p.a.

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

Art. 15

(Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento dei XXV Giochi olimpici e paralimpici invernali «Milano Cortina 2026» e per lo svolgimento di altri eventi sportivi)

La disposizione in esame, in primo luogo, apporta modifiche al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, al fine di garantire, mediante la nomina di apposito Commissario straordinario, la realizzazione, in tempi rapidi e coerenti con la data di inizio dell'evento, di interventi strettamente funzionali all'organizzazione dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 e imprescindibili per lo svolgimento degli eventi sportivi.

Al **comma 1, lettera a), numero 1)**, è apportata una modifica di coordinamento all'articolo 3, comma 5, lettera a), numero 2), del menzionato decreto-legge n. 16 del 2020, al fine 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 1 e all'Allegato 1-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*.

Al **comma 1, lettera a), numero 2)**, è inserito un nuovo comma 5-ter.2 all'articolo 3 del menzionato decreto-legge n. 16 del 2020. In particolare, si prevede l'attribuzione all'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» delle funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi individuati all'Allegato C al presente decreto-legge, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. La disposizione precisa che restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla sua entrata in vigore. Inoltre, si prevede che al Commissario non spettino compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emulanti comunque denominati.

Si prevede, altresì, che, per lo svolgimento delle funzioni commissariali, l'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» potrà avvalersi delle strutture della medesima società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dalle province autonome o di altri soggetti qualificabili quali amministrazioni pubbliche ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Viene, infine, precisato che le amministrazioni interessate provvederanno agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Al **comma 1, lettera b)**, è aggiunto il citato Allegato 1-ter al decreto-legge n. 16 del 2020, di cui all'allegato C al presente decreto-legge, che, come anticipato, elenca gli interventi, funzionali allo svolgimento dei Giochi, per i quali è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» quale Commissario straordinario.

Trattasi, nel dettaglio, dei seguenti interventi:

Regione	Intervento
Veneto	Posa condotte e nuova opera di presa idrica dal fiume Boite
Veneto	Realizzazione del 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

Di seguito si forniscono elementi di dettaglio dei sopra elencati interventi:

- “Posa condotte e nuova opera di presa idrica dal fiume Boite” (CUP: C45B25000050003): l'intervento, che si provvederà ad inserire nel prossimo aggiornamento del Piano complessivo

delle opere olimpiche approvato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023 (Cod. B06.1), consiste nella realizzazione di un nuovo sistema di adduzione al bacino esistente in Po' Druscè, che garantirà il necessario miglioramento dei requisiti tecnico-prestazionali dei tracciati di gara per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici 2026 nonché per le future competizioni internazionali che si svolgeranno a Cortina. All'intervento è associato un finanziamento complessivo pari a euro 24.210.450,90. SIMICO ha provveduto inizialmente a sviluppare il Progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al nuovo bacino in Po' Druscè 2 e per il suo esame, in data 11 febbraio 2025, è stata indetta la riunione della Conferenza di Servizi decisoria in modalità sincrona. La Conferenza di servizi ha avuto svolgimento nella seduta del giorno 20 febbraio 2025 e, in dipendenza delle richieste di integrazione pervenute dai soggetti interessati, la data per il termine della ricezione dei pareri è stata prorogata al 25 marzo 2025. Nonostante le integrazioni trasmesse, è rimasto il parere contrario della Soprintendenza. A fronte di tale criticità, SIMICO, in condivisione con il comune di Cortina d'Ampezzo, ha provveduto allo sviluppo di un nuovo Progetto di fattibilità tecnico-economica, che prevede la realizzazione di una nuova opera di presa e di una cabina di pompaggio che permette di recapitare le acque fino al bacino esistente in località Druscè, attraverso una nuova condotta di adduzione comprensiva dell'attraversamento del Boite. Tale soluzione, con portata di 98 l/s, permetterà di garantire l'acqua in continuità, rendendo quindi sufficiente il bacino Druscè esistente in relazione ai metri cubi d'acqua richiesti per la produzione di neve necessaria al fine di garantire il corretto innevamento della pista olimpica e paralimpica. Per questa nuova soluzione è stata indetta la riunione della Conferenza di servizi decisoria in modalità sincrona in data 14/05/2025, la cui seduta è in programma per il 05/06/2025.

- *“Realizzazione del nuovo impianto a fune a Cortina d'Ampezzo”* (CUP: C41C22004870003): l'intervento (Cod. B09.1), al quale è associato un finanziamento complessivo pari a euro 34.930.322,52, consiste nella realizzazione dell'impianto di risalita Apollonio-Socrepe e coincide con l'Ambito B della *“Proposta di Partenariato Pubblico Privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale in Cortina d'Ampezzo”* (CUP: C41C22000000003), già prevista dal Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il d.P.C.M. 8 settembre 2023 (Cod. B09.0), alla quale è associato un finanziamento complessivo pari a euro 127.484.200,00.

Nel dettaglio, la menzionata *“Proposta di Partenariato Pubblico Privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale in Cortina d'Ampezzo”* è composta da tre ambiti, indicati con le lettere A, B e C, che, rispettivamente, riguardano parcheggio e area commerciale/servizi, impianto di risalita e collegamento pedonale veloce. Tale intervento è già stato oggetto di Conferenza di Servizi preliminare, conclusasi positivamente con provvedimento del 23 giugno 2023.

Il Progetto di fattibilità tecnico-economica dei tre ambiti è stato sottoposto a procedura di valutazione d'impatto ambientale ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 152 del 2006, conclusasi con l'adozione del provvedimento favorevole di cui al decreto n. 14 del 13 febbraio 2025 del Direttore della Direzione valutazioni ambientali, supporto giuridico e contenzioso della Regione del Veneto, comprensivo della valutazione di incidenza, sulla base delle motivazioni di cui al parere del Comitato tecnico regionale VIA n. 256 del 6 febbraio 2025.

Gli elaborati che corredevano lo studio di impatto ambientale, con particolare riferimento al cronoprogramma delle opere e alle valutazioni degli indicatori e degli impatti ambientali, prevedevano l'inizio dei lavori e una gestione del cantiere ante Giochi, con priorità di esecuzione all'impianto di risalita (ambito B) rispetto alle altre opere di natura trasportistica previste dalla proposta presentata dai privati (parcheggio e collegamento pedonale veloce).

In considerazione dell'importanza strategica dell'intervento per lo svolgimento dei Giochi, e in pendenza della procedura di valutazione dell'interesse pubblico da dichiarare nei confronti della proposta di partenariato, SIMICO ha ritenuto necessario procedere con la realizzazione dell'opera per stralci funzionali, scorporando l'Ambito B – di cui ha acquisito il progetto dal proponente divenendone proprietario – al fine di assicurare la realizzazione dell'impianto di risalita in tempo utile per le gare, subentrando quindi nella titolarità del progetto, per il solo Ambito B, alle società proponenti POOL ENGINEERING S.r.l e NO PROBLEM PARKING S.p.a.

Subito dopo l'acquisizione, in data 19 febbraio 2025, SIMICO ha indetto la riunione della Conferenza di Servizi decisoria sincrona per l'esame del PFTE "B09.0 - Proposta di Partenariato pubblico privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale nel Comune di Cortina d'Ampezzo" avente per oggetto il solo Ambito B, ovverosia l'impianto di risalita Apollonio-Socrepes. La conferenza di servizi ha avuto svolgimento nella seduta del giorno 12 marzo 2025. Parallelamente, sono state attivate le procedure per una gara ad evidenza pubblica per l'affidamento dell'esecuzione dell'opera funzionale all'evento olimpico, nella forma dell'appalto integrato. L'avvio della realizzazione degli interventi è previsto per il mese di maggio 2025, mentre si prevede di ultimare e collaudare l'opera nel mese di dicembre 2025.

- *“Realizzazione del parcheggio interrato Mottolino località Bondi”* (CUP: B11B21001260002): l'intervento consiste nella realizzazione di un parcheggio interrato, della capienza di 400 posti auto, nonché di interventi di adeguamento della viabilità e collegamenti nel comune di Livigno, località Bondi. Trattasi di intervento previsto dal Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023 (Cod. B13.0), al quale è associato un finanziamento complessivo pari a euro 33.850.300,00.

L'intervento, a seguito dell'esperimento di una procedura aperta, è stato aggiudicato, in data 14 febbraio 2024, a favore di AR.CO. LAVORI SOCIETÀ COOPERATIVA CONSORTILE. A fronte di ritardi e slittamenti che progressivamente si sono accumulati sino alla fine di novembre 2024, SIMICO e l'appaltatore hanno più volte condiviso modifiche contrattuali, non sostanziali, volte a prevedere meccanismi finalizzati a migliorare la fluidità operativa e ad assicurare un avanzamento regolare delle attività, anche mediante un monitoraggio più frequente dei lavori.

Detti ritardi sono stati determinati, in particolare, da uno stato dei luoghi parzialmente difforme da quello rappresentato nel progetto esecutivo, a titolo esemplificativo con riferimento alle perforazioni aggravate dalla roccia superficiale rispetto a quanto geologicamente ipotizzato per profondità maggiori, emerso solo durante l'evoluzione delle lavorazioni, nonché da condizioni meteorologiche avverse e dalla peculiare localizzazione del cantiere.

Nonostante le iniziative poste in essere, appaiono necessarie ulteriori misure per il conseguimento del risultato di interesse pubblico primario di realizzare l'opera pubblica con la massima tempestività, in linea con le tempistiche di svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici;

- *“Nodo di Castione Andevenno noto come “svincolo di Sassella”* (CUP: F67H20000920001): l'intervento consiste nella realizzazione del nuovo svincolo a livelli sfalsati “Sassella” e la riqualificazione della S.S. 38 nei Comuni di Sondrio e Castione Andevenno. Trattasi di intervento previsto dal Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il citato d.P.C.M. 8 settembre 2023 (Cod. C21.0), al quale è associato un finanziamento pari a euro 21.411.800,00.

In data 20 dicembre 2024 SIMICO ha indetto la conferenza di servizi decisoria, con seduta il 13 gennaio 2025. In sede di Conferenza di servizi, la Soprintendenza ha espresso formale parere contrario al progetto in esame, mentre la Regione Lombardia, nell'ambito dell'espressione del parere di competenza, ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica con prescrizioni.

A fronte di ciò, sono allo studio soluzioni per superare le criticità riguardanti l'eventuale dissenso tra le amministrazioni coinvolte nel procedimento amministrativo, che potrebbe comportare un rallentamento dell'*iter* procedurale in corso di svolgimento.

- Intervento B19.0 – Collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia (CUP: C11C22006460007): il progetto prevede la realizzazione di un sistema di collegamento funiviario tra i versanti “Carosello” e “Mottolino” nel comune di Livigno (SO) e riguarda la realizzazione dell'impianto Carosello – Freitas – Pianoni Bassi articolato in due tratte, con la stazione intermedia in località Freitas integrata con un sottostante parcheggio; tale opera permetterà il perseguimento del progetto car free in capo al Comune di Livigno, consentendo all'utenza la mobilità tra i due versanti della valle senza ricorrere all'utilizzo di autovetture,

riducendo così l'impatto dell'inquinamento ambientale, con particolare riferimento al periodo di svolgimento dell'evento olimpico.

L'intervento è stato previsto dal "Piano complessivo delle opere olimpiche", approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 settembre 2023, che, nell'allegato 1, ha individuato le seguenti opere:

- B12.0 - Realizzazione Parcheggio via Freita a servizio del collegamento dei versanti sciistici est ed ovest di Livigno (CUP: B11B22000690001);
- B14.0 - Collegamento dei versanti sciistici est ed ovest (CUP: B11C22000020006);

Successivamente, i suddetti interventi sono stati rimodulati, tramite accorpamento, nell'intervento "B19.0 - Collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia" - CUP: C11C22006460007, con importo complessivo del finanziamento pari a € 43.756.200,00, ricompreso tra gli interventi per i quali è applicabile la procedura semplificata di cui all'art. 44 del decreto-legge n. 77/2021.

La suddetta rimodulazione è stata operata ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera b) del suddetto d.P.C.M. 8 settembre 2023 secondo cui *"la Società è autorizzata ad apportare modifiche al Piano attraverso: [...] "b) rimodulazione degli interventi già ricompresi nel Piano, prevedendo che siano accorpati o suddivisi quelli presenti nel Piano stesso, in relazione alle caratteristiche tecnico-funzionali"*.

Considerato che gli interventi ricompresi nel "Piano complessivo delle opere olimpiche" rivestono per legge carattere di pubblica utilità e urgenza e sono qualificati come di preminente interesse nazionale, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 3, comma 2-bis, del D.L. 16/2020 e dell'articolo 61, comma 7, del D.L. 50/2017, il commissariamento dell'intervento ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, rappresenterebbe maggiori garanzie di realizzazione nei tempi imposti dallo svolgimento dell'evento olimpico.

Infine, in considerazione dello specifico rilievo che lo svolgimento del Gran Premio di Formula 1 del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna, presso l'autodromo di Imola, e del Gran Premio d'Italia di Formula 1, presso l'autodromo di Monza, riveste per il settore sportivo, turistico ed economico, nonché per l'immagine del Paese in ambito internazionale, al **comma 2** è riconosciuto un contributo in favore della Federazione sportiva nazionale Automobile Club d'Italia (ACI), al fine di far fronte ai costi connessi all'organizzazione e alla gestione delle manifestazioni sportive su richiamate.

Al riguardo, si ricorda che l'articolo 1, commi 444 e 445, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ha autorizzato l'Automobile Club d'Italia, quale Federazione sportiva nazionale interessata, a sostenere le spese necessarie all'organizzazione e gestione dei menzionati Gran Premi di Formula 1,

riconoscendo, in favore della predetta Federazione, un contributo originariamente pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025.

Il suddetto stanziamento viene integrato nella misura di 5.250.000 euro per l'anno in corso. Inoltre, considerato che appare urgente e indifferibile assicurare l'organizzazione anche per gli anni successivi al 2025, in relazione al periodo di vigenza del rapporto di concessione con il soggetto titolare dei diritti di organizzazione e promozione del Campionato mondiale di Formula 1, viene disposto un apposito contributo pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032.

CAPO VI - DISPOSIZIONI URGENTI DI SPESA PER GARANTIRE LA CONTINUITA' DEI SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Art. 16

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

La disposizione mira a garantire la continuità e regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale svolti dalla Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea.

La Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea è sottoposta all'indirizzo, alla vigilanza ed al controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale, ai sensi dell'articolo 21, comma 5 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, sono attribuiti le funzioni ed i compiti della Gestione Governativa a mezzo della Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e trasporti.

L'azienda svolge il servizio di trasporto pubblico locale sul territorio della provincia di Catania di tipo ferroviario extraurbano e di tipo metropolitano nella città di Catania, utilizzando, quale servizio di tipo sostitutivo e integrativo, anche il servizio su gomma.

Oltre allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico, l'azienda è impegnata anche nelle attività connesse alla realizzazione del programma di prolungamento della rete metropolitana di Catania, beneficiaria di finanziamenti a vario titolo provenienti da Stato, Regione Siciliana, Comunità Europea, PNRR con investimenti in corso per oltre 1 miliardo di euro.

Pertanto, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di trasporto pubblico, appare necessario integrare le risorse già previste a legislazione vigente in favore della Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea nella misura di euro 2.884.300,00 per l'anno 2025 e di euro 6.684.300,00 annui a decorrere dall'anno 2026.

La disposizione reca, altresì, la copertura finanziaria degli oneri indicando 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, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

CAPO VII - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 17 *(Entrata in vigore)*

L'articolo 17 dispone che il provvedimento entri in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

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.

L'Allegato B, introdotto **dall'articolo 14, comma 1**, reca l'elenco degli interventi previsti, da inserire nella programmazione già adottata dal Commissario straordinario, specificamente indicati con il CUP e con la descrizione del loro stato di avanzamento.

L'Allegato C, introdotto **dall'articolo 15, comma 1, lettera b)**, introduce l'Allegato 1-ter all'articolo 3, comma 5-ter.2) del citato decreto-legge n. 16 del 2020 e reca l'elenco degli interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei XXV 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.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

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

Art. 1

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

La proposta normativa apporta modifiche al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, recante “*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*”, caratterizzate da urgenza e indifferibilità in quanto si ritengono strettamente funzionali e propedeutiche alla tempestiva e corretta realizzazione di un’opera pubblica qualificata dall’articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 come opera prioritaria e di preminente interesse nazionale ai sensi dell’articolo 4 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158.

In particolare, il **comma 1, lettera a)**, numero 1), reca una modifica all’articolo 2, comma 8, del decreto-legge, al fine di chiarire che il costo complessivo dell’opera e delle singole voci di spesa che lo compongono da indicare nell’atto aggiuntivo alla convenzione di concessione deve essere quello risultante dall’applicazione al valore dell’opera, indicato nell’Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze 2012 – settembre 2012, dei criteri di aggiornamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell’opera indicati dal comma 8-bis.

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

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

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



remunerazione dei capitali apportati dall'investitore privato, in quanto non previsti nell'impianto finanziario di cui al presente decreto" ...).

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

In particolare, **al comma 1, lettera a), numero 2)** si novella l'articolo 2, comma 8-*bis*, del citato decreto-legge.

Si ricorda che il sopra richiamato comma 8-*bis* dell'articolo 2 prevede disposizioni specifiche per la determinazione del costo complessivo dell'opera e del relativo aggiornamento, ivi incluso l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati. In particolare, il medesimo comma 8-*bis* (in combinato disposto con i successivi commi) stabilisce i criteri per l'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettere a) e c), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014.

In tale contesto, la disposizione di cui al comma 1, lettera **a), numero 2)**, prevede, ai fini dell'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale, che anche i prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale siano aggiornati tenuto conto delle prestazioni richieste in ragione delle integrazioni progettuali previste dall'articolo 3, comma 2, nonché dell'aggiornamento dei prezzi del contratto con il contraente generale, come rideterminato ai sensi del medesimo comma 8-*bis*. Ciò al fine di mantenere invariati, anche in una logica di corrispondenza costi/prestazioni, i rapporti originari in termini percentuali tra i relativi corrispettivi, nei limiti in cui detti corrispettivi siano legati agli importi dei lavori.

Tale precisazione appare coerente con quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva 2014/24/UE. Il costo complessivo dell'opera, compresi gli oneri connessi a tale aggiornamento, ai sensi del citato articolo 2, comma 8-*bis* del decreto legge n. 35 del 2023, deve essere in ogni caso contenuto nel limite massimo delle risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione della stessa.

La disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri derivanti dall'aggiornamento dei contratti con il *project management*



consultant e con il monitore ambientale rientrano negli oneri complessivi dell'opera nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente per il finanziamento dell'opera.

Il **comma 1, lettera b)** apporta modifiche all'articolo 4, comma 3, lettera b-ter) del citato decreto-legge con l'obiettivo di consentire alla società concessionaria e al contraente generale, nonché agli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, la costituzione di un collegio consultivo tecnico (CCT) di cui agli articoli 215 e seguenti del Codice dei contratti pubblici. Tale previsione si rende necessaria in quanto, a legislazione vigente, i contratti connessi alla realizzazione dell'opera risulterebbero esclusi dalla costituzione obbligatoria dei CCT, in quanto il regime transitorio previsto *ad hoc* per l'operatività di tale istituto (cfr. articoli 224 e 225-bis del codice dei contratti pubblici) prevede che le disposizioni previste dagli articoli da 215 a 219 si 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.

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

Si prevede, inoltre, in una logica di ulteriore contenimento dei costi e tenuto conto del particolare valore complessivo dell'opera, che ai componenti del CCT si applica una riduzione del 50% rispetto ai compensi individuati nell'allegato V.2 (articolo 1, comma 4, come modificato dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209).

La disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli oneri connessi all'istituzione del CCT sono ripartiti tra l'ente concedente e il contraente generale, secondo quanto previsto dall'articolo 1 dell'Allegato V.2 e del paragrafo 7.7.1 delle Linee guida approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2022. In particolare, la quota di oneri relativa all'ente concedente, pari al 50% del compenso complessivo spettante al CCT nella sua interezza, rientra comunque negli oneri complessivi per il finanziamento dell'opera, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente per il finanziamento dell'opera.

Art. 2

(Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile)

La disposizione in esame, al **comma 1**, apporta modifiche agli articoli 45, 136, 140, 222 e 225-bis del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nonché all'Allegato



V.2 del medesimo Codice, che sono tese ad introdurre delle puntuali correzioni urgenti e indifferibili a singole disposizioni che si rendono necessarie per superare delle criticità che rendono di difficile, ovvero non omogenea, applicazione, da parte degli operatori di settore, le disposizioni medesime.

Il comma 1, lettera a) modifica l'articolo 45, comma 4, al fine di chiarire espressamente che gli incentivi corrisposti in favore dei soggetti che svolgono le funzioni tecniche indicate dal comma 2 del medesimo articolo, e che rivestono la qualifica di dirigenti, siano a questi ultimi erogati in deroga al regime di onnicomprensività di cui all'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e alle analoghe disposizioni previste dai rispettivi ordinamenti del personale in regime di diritto pubblico, fermi rimanendo specifici obblighi di comunicazione in sede di controlli ai sensi dell'articolo 40-bis di cui al citato decreto legislativo.

La disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto, come già esplicitato nella relazione tecnica relativa all'articolo 16 del decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209, che modificava l'articolo 45 del codice dei contratti pubblici, gli oneri in questione, derivanti dall'estensione degli incentivi per funzioni tecniche ai dirigenti, sono a valere nei limiti degli stanziamenti previsti per le singole procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture.

Con la **lettera b)**, si apportano modifiche all'articolo 136, da un lato, al fine di porre rimedio ad un errore nella numerazione dei commi e, dall'altro, al fine di rendere coerente la disposizione con le modifiche apportate all'articolo 45, comma 4, del Codice dei contratti pubblici dal citato decreto legislativo n. 209 del 2024.

Trattandosi di disposizione che apporta modifiche di mero coordinamento formale, dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con la **lettera c)** si modifica l'articolo 140 del Codice dei contratti pubblici, che allo stato disciplina unitamente le procedure di affidamento dei contratti pubblici in caso di somma urgenza e di protezione civile. In particolare, dispone modificazioni come di seguito indicato.

Al **comma 1, lettera c), n. 1**, si inserisce, dopo il comma 1, un comma aggiuntivo 1-bis che riproduce pedissequamente il contenuto del vigente comma 6 del medesimo articolo 140, il quale viene, di conseguenza, soppresso al comma 1, lettera **c), n. 2**. Pertanto, il nuovo comma 1-bis individua, come circostanza di somma urgenza, anche il verificarsi degli eventi di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, ovvero la ragionevole previsione dell'imminente verificarsi degli stessi, che richiede l'adozione di misure indilazionabili, nei limiti dello stretto necessario. **La**



disposizione, riproducendo il contenuto del comma 6 del vigente articolo 140, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 1, lettera c), n. 3**, si modifica il comma 7 del citato articolo 140 - concernente la dichiarazione degli affidatari circa il possesso dei requisiti di partecipazione, prevista per le procedure di affidamento in condizioni di somma urgenza, per le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c), e qualora vi sia l'esigenza impellente di assicurare la tempestiva esecuzione del contratto - eliminando la limitazione del campo applicativo alle sole ipotesi relative ad emergenze di protezione civile previste con riferimento alle procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c).

Trattandosi di disposizione ordinamentale, dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al **comma 1, lettera c), n. 4** si interviene sul comma 8, eliminando il primo periodo, in quanto riprodotto al comma 2 del nuovo articolo 140-bis, in base al quale, 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 protezione civile.

Consequentemente non si determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 1, lettera c), n. 5** sopprime i commi 11 e 12, in quanto riprodotti nell'ambito del nuovo articolo 140-bis, che prevedono, rispettivamente, deroghe in caso di eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 24 del codice di protezione civile e particolari disposizioni in caso di eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del codice di protezione civile, 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.

Consequentemente dall'attuazione delle disposizioni non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il **comma 1, lettera d)**, dopo l'articolo 140 del Codice dei contratti pubblici, inserisce l'articolo 140-bis, rubricato "Procedure di protezione civile", suddiviso in cinque commi.



In particolare, al comma 1 del nuovo articolo 140-bis viene definito l'ambito di applicazione delle disposizioni del nuovo articolo. In particolare, viene specificato che in ordine alle 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 e 140-bis e le ulteriori disposizioni speciali di cui all'articolo 46-bis del codice di protezione civile di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1.

In relazione al regime di protezione civile, rileva inoltre la tipologia di evento di protezione civile, distinguendosi la disciplina applicabile in caso di emergenze di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera c) del decreto legislativo n. 1 del 2018 (commi 2 e 3), di emergenze di rilievo regionale e nazionale ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo n. 1 del 2018 (comma 4) nonché di emergenze di rilievo locale, regionale e nazionale ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettere da a) a c), del medesimo decreto legislativo n. 1 del 2018 (comma 5).

La disposizione si limita a perimetrare l'ambito di applicazione delle disposizioni relative alle procedure di protezione civile, operando una *relatio* ad altre norme, e pertanto assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 2 dell'articolo 140-bis riproduce quanto disposto dal comma 8 del vigente articolo 140, in base al quale, 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 protezione civile, che regolano la gestione delle emergenze di rilievo nazionale. **La disposizione, riproducendo il comma 8 del vigente articolo 140, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

Il comma 3 dell'articolo 140-bis riproduce quanto disposto dal comma 11 del vigente articolo 140, il quale prevede una serie di disposizioni a cui si può derogare, ai fini dell'affidamento di appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, in occasione degli eventi per i quali è dichiarato lo stato di emergenza di rilievo nazionale ai sensi dell'articolo 24 del codice di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1. Si precisa che ulteriori misure derogatorie possono essere contemplate



nell'ambito delle ordinanze di protezione civile adottate ai sensi dell'articolo 25 del medesimo decreto legislativo n. 1 del 2018. Le citate deroghe possono intervenire in relazione:

- a) all'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 (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera a);
- b) all'articolo 15, comma 2, primo periodo, per consentire alle 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 (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera b);
- c) all'articolo 37, per consentire alle stazioni appaltante di affidare l'appalto anche in assenza della previa programmazione del relativo intervento (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera c);
- d) all'articolo 49, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento coniugando le esigenze di tempestivo intervento nel contesto emergenziale, nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento giuridico e delle norme dell'Unione europea (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera d);
- e) 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; tale deroga risulta, rispetto al vigente articolo 140, comma 11, di nuova introduzione;
- f) agli articoli 90 e 111, comma 3, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale, limitatamente alle tempistiche e alle modalità delle comunicazioni, nei confronti dei candidati e agli offerenti e rispetto agli avvisi relativi agli appalti aggiudicati; in ogni caso, la deroga dell'articolo 90 non può condurre alla fissazione di termini superiori a quelli previsti dall'articolo 55 della direttiva n. 24 del 2014; tale deroga risulta, rispetto al vigente articolo 140, comma 11, di nuova introduzione;
- g) all'articolo 108, commi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, in riferimento ai criteri di aggiudicazione degli appalti di lavori, servizi e forniture, per consentire l'utilizzo generalizzato del criterio del minor prezzo (come previsto dal vigente articolo 140, comma 11, lettera e).



L'elencazione consente di accelerare l'azione amministrativa, derogando a quelle disposizioni che già ad una valutazione generale e astratta appaiono incompatibili con le esigenze di tempestività imposte dal contesto emergenziale

Le disposizioni - riproducendo, da un lato, quanto disposto dal comma 11 del vigente articolo 140 ed estendendo, dall'altro, il regime derogatorio operante per l'affidamento di appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, in occasione degli eventi per i quali è dichiarato, lo stato di emergenza di rilievo nazionale - assumono natura ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 4 dell'articolo 140-bis riproduce il comma 12 del vigente articolo 140, il quale prevede che, in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del 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 della dichiarazione dello stato di mobilitazione del Servizio nazionale della protezione civile ai sensi dell'articolo 23 del codice, si applicano le seguenti disposizioni:

- a) per i contratti di lavori, servizi e forniture di protezione civile di cui all'articolo 25, comma 2, lettere a), b) e d), del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, gli importi per l'affidamento dei contratti pubblici di lavori previsti dall'articolo 50, comma 1 del presente codice, sono raddoppiati, nei limiti delle soglie di cui all'articolo 14;
- b) viene fissato un termine di 30 giorni;
- c) l'Amministrazione competente all'affidamento e all'esecuzione dei contratti pubblici è individuata in qualità di soggetto attuatore degli interventi previsti dalle ordinanze di protezione civile.

Le disposizioni, riproducendo quanto disposto dal comma 12 del vigente articolo 140, assumono natura ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 5 dell'articolo 140-bis riproduce la disciplina dettata dall'articolo 140, comma 7, prevedendo l'applicazione di quanto ivi previsto anche qualora si adottino, limitatamente ad emergenze di protezione civile, le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c).

La disposizione, riproducendo il contenuto del comma 7 del vigente articolo 140, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



Il comma 1, lettera e), prevede una disposizione di mero coordinamento, assicurando la correttezza dei rinvii interni: in particolare, si assicura che il rinvio recato dall'articolo 222, comma 3, lettera g) sia operato anche all'articolo 140-bis che, per effetto del presente intervento normativo, reca la disciplina sulle procedure di protezione civile.

La disposizione si limita a prevedere una mera norma di coordinamento, al fine di adeguare il testo normativo vigente, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, alla luce dell'inserimento dell'articolo 140-bis, e, pertanto, **assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

Al comma 1, lettera f), si provvede ad integrare, con un nuovo comma 3-bis, l'articolo 225-bis del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, al fine di fornire indicazioni chiare agli operatori del settore dei contratti pubblici in merito alla incidenza temporale delle modifiche previste dal decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209 al codice dei contratti pubblici in materia di utilizzo dei certificati rilasciati dalla stazione appaltante utili per la qualificazione dell'appaltatore nel caso di lavori affidati in subappalto.

Le modifiche apportate sono di carattere ordinamentale e, pertanto, dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al comma 1, lettera g), si modifica l'articolo 1, comma 2, dell'Allegato V.2 in materia di scelta dei componenti del Collegio consultivo.

La modifica è finalizzata a prevedere che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomini un componente del collegio consultivo, non solo quando partecipa al finanziamento della spesa dell'opera, ma anche allorché rivesta il ruolo di ente concedente.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi e maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 2 introduce, nell'ambito del codice della protezione civile di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018 un nuovo articolo, deputato a contenere le ulteriori disposizioni speciali in materia di procedure di protezione civile. In particolare, il comma 1 dell'articolo 46-bis prevede una norma di mero coordinamento, sancendo che, fermo quanto previsto dall'articolo 140-bis del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 – che a sua volta consente l'applicazione alle procedure di protezione civile anche della disciplina di cui all'articolo 140 del d.



lgs. n. 36 del 2023 in materia di procedure di somma urgenza – ai contratti affidati nell’ambito delle emergenze di protezione civile, di cui all’articolo 7, comma 1, lettere a), b) e c), del medesimo codice della protezione civile, si applicano, altresì, le disposizioni dell’introducendo articolo 46-bis.

La disposizione si limita a perimetrare l’ambito di applicazione delle ulteriori disposizioni speciali relative alle procedure di protezione civile, operando una *relatio* ad altre norme, e pertanto assume natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla sua attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 2 del nuovo articolo 46-bis ha la finalità di rendere più veloce il procedimento per il rilascio della documentazione antimafia, potenziando e semplificando il sistema delle verifiche antimafia, aventi ad oggetto l’affidamento e l’esecuzione degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi disciplinati con le ordinanze di protezione civile in relazione alle emergenze di rilievo nazionale.

Le disposizioni, limitandosi a prevedere mere semplificazioni relative alla procedura in materie di verifiche antimafia, comunque da svolgere ai sensi della disciplina vigente, assumono natura ordinamentale, con la conseguenza che dalla loro attuazione non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In particolare, trattandosi di verifiche comunque imposte dalla normativa vigente (cfr. articoli 82 e ss. del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159), dalla disposizione non derivano nuove attività foriere di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ma semplificazioni di attività già imposte, da svolgere pertanto sulla base delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

Il comma 3 dell’articolo 46-bis prevede, nei casi in cui gli eventi emergenziali sono di rilievo regionale e nazionale, come disciplinato all’articolo 7, comma 1, lettere b) e c), del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, che i soggetti attuatori, individuati con ordinanza di protezione civile, sono autorizzati ad avvalersi di Consip Spa ovvero di altre centrali di committenza, in assenza di idonei strumenti contrattuali vigenti, per procedere all’affidamento dell’appalto integrato dei lavori e della relativa progettazione, ai sensi 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 del medesimo codice dei contratti pubblici, allo scopo di assicurare tempestivamente la realizzazione di strutture temporanee di emergenza per far fronte ad esigenze abitative, didattiche, civili, commerciali, produttive, socio – culturali o di culto.

La disposizione, recando una mera autorizzazione ad avvalersi delle centrali di committenza, assume natura ordinamentale e, pertanto, dall’attuazione della stessa non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La disposizione, in particolare, afferisce ad



attività contrattuale già regolate in via generale dalla disciplina codicistica di cui al decreto-legislativo n. 36 del 2023 – con particolare riguardo alla possibilità di avvalersi di centrali di committenza qualificate (cfr. articolo 62 del decreto legislativo n. 36 del 2023) -, di conseguenza già svolte dalle Amministrazioni sulla base delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

Art. 3

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

La norma è volta a superare celermente e in via transitoria, fino al 30 giugno 2026, le difficoltà interpretative riconducibili alla mancata definizione, nell'ambito delle "Norme tecniche per le costruzioni" (NTC) di cui al DM 17 gennaio 2018, del concetto di "normale affollamento" e di "affollamento significativo" utilizzati al punto 2.4.2 delle stesse in materia di classi d'uso, con riferimento agli edifici pubblici, da sottoporre alle verifiche di cui al comma 3, articolo 2 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20 marzo 2003, n. 3274.

La norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'intervento normativo proposto consentirà l'immediata e indifferibile definizione di un univoco contesto giuridico di riferimento per tutti le costruzioni esistenti destinate, in regime proprietario ovvero di locazione passiva, ad ospitare uffici pubblici, eventualmente anche aperti al pubblico, senza maggiori oneri sulla finanza pubblica.

Dalla proposta deriveranno benefici anche in termini di efficienza e semplificazione delle attività amministrative correlate alla ricerca di immobili da destinare a sedi di uffici, atteso il rilevante prolungamento delle tempistiche inerenti ai bandi di ricerca immobiliare, derivanti soprattutto dalle difficoltà connesse alla produzione dei documenti relativi alle analisi della vulnerabilità sismica.

Tali tempistiche sono risultate difficilmente conciliabili con le esigenze di reperimento di soluzioni allocative, soprattutto nei casi in cui occorra garantire il rispetto di precise scadenze contrattuali, come ad esempio per i contratti relativi ai fondi di investimento immobiliare FIP e FP1, per i quali il mancato rispetto dei termini per il rilascio da parte delle Amministrazioni occupanti ha conseguenze economiche particolarmente gravose in termini di indennità extracontrattuale. Pertanto, l'intervento normativo proposto favorirà anche l'individuazione di sedi alternative a FIP e FP1, nonché la continuità dei servizi svolti negli immobili destinati ad uffici, assicurando, per quanto concerne le



specifiche funzioni espletate dalle Amministrazioni ed Enti interessati, la non interruzione degli stessi, non dovendo i medesimi procedere al rinvenimento di soluzioni allocative alternative.

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

Art. 4

(Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto)

La disposizione, al **comma 1**, sostituisce integralmente l'articolo 6-*bis* del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, che disciplina i tempi di carico e scarico delle merci, prevedendo una etero integrazione del contratto che, come previsto dal citato articolo, disciplina sia l'indennizzo dovuto che il periodo di franchigia.

In particolare, la nuova formulazione dell'articolo 6-*bis* prevede che l'indennizzo al vettore sia dovuto non solo nel caso di superamento del periodo di franchigia connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, ma anche nell'ipotesi di superamento dei tempi di esecuzione materiale delle medesime operazioni indicati nel contratto di trasporto. A corrispondere l'indennizzo sono tenuti in solido il committente e il caricatore. La disposizione fissa, altresì, l'importo dell'indennizzo stesso.

Il **comma 1** dell'articolo in esame, dunque, disciplina aspetti che attengono a rapporti di natura civilistica tra le parti di un contratto di trasporto e non presenta riflessi di natura finanziaria. **Trattasi, dunque, di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

La disposizione di cui al **comma 2** introduce il comma 15-*bis* all'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, al fine di garantire una maggiore effettività delle disposizioni previste dal medesimo articolo 83-*bis* e l'efficacia deterrente delle sanzioni in caso di violazione.

Il comma 15-*bis*, in particolare, oltre ai controlli ordinari effettuati dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate, prevede la possibilità per l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato di adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990 n. 287 (che consente di irrogare sanzioni fino al 10% del fatturato) qualora le violazioni dei tempi di pagamento del corrispettivo per il trasporto di merci su strada integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge 18 giugno 1998, n. 192. Tale disposizione prevede una particolare ipotesi di abuso di dipendenza economica derivante dalla



violazione “diffusa e reiterata” dei termini di pagamento delle transazioni commerciali, a prescindere dall’accertamento della dipendenza economica.

Al riguardo, si precisa che si **tratta di competenze che sono già esercitate e che pertengono all’AGCM** a legislazione vigente, come risulta dall’articolo 9, comma 3-*bis*, della legge n. 192 del 1998.

Il richiamo alle citate sanzioni avviene, dunque, nell’ottica di una maggiore deterrenza nonché di un maggiore coinvolgimento del Comitato Centrale per l’Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l’autotrasporto di cose per conto di terzi, che potrebbe assolvere al ruolo di “collettore” di denunce individuali al fine di supportare e coadiuvare l’AGCM nella dimostrazione dell’ampiezza geografica e temporale del fenomeno abusivo.

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

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

La disposizione di cui al **comma 3** prevede uno stanziamento di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 da destinare al settore dell’autotrasporto e, in particolare, al rinnovo del parco circolante, previsto dall’articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Al riguardo si ricorda che l’articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha previsto uno stanziamento specifico per interventi in favore del settore dell'autotrasporto, prevedendo che le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze tra differenti categorie di interventi, ivi incluse il rinnovo del parco veicolare. Il successivo comma 151 del medesimo articolo 1 della legge n. 190 del 2014 ha previsto, per favorire la competitività e la razionalizzazione del sistema dell'autotrasporto, che una quota non superiore al 20 per cento delle risorse di cui al comma 150 è destinata alle imprese che pongono in essere iniziative dirette a realizzare processi di ristrutturazione e aggregazione.

La necessità di rifinanziare la misura è stata riscontrata tenendo conto dell'ammontare delle richieste che sono state presentate dalle imprese di autotrasporto a valere sulla misura di cui al DM 208/2024, che ha stanziato 25 milioni a valere sul bilancio 2024 che si sono dimostrati insufficienti a fornire riscontro a tutte le domande pervenute.



Dai dati in possesso del Centro Elaborazione Dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulta che il parco circolante alla data del 18 aprile 2025 di massa superiore a 3,5 tonnellate immatricolato per uso trasporto di merci conto terzi ammonta a 395.000 veicoli complessivi. Di questi 388.000, pari a circa il 98% dei veicoli, sono alimentati a gasolio e, rispetto a questi ultimi, 190.000, pari a circa il 50% dei veicoli, hanno motorizzazioni di categoria inferiore ad Euro VI e 42.000 motorizzazioni di categoria inferiore ad Euro III.

Il numero dei veicoli potenzialmente oggetto della misura, pertanto, ammonta a 190.000, atteso che questa intende incentivare la rottamazione dei veicoli più obsoleti (categoria inferiore ad Euro VI) così da consentire alle imprese italiane che esercitano attività di trasporto di merci per conto di terzi di dotarsi di veicoli più performanti, in grado di garantire una maggiore sicurezza stradale e ridurre sensibilmente le emissioni inquinanti.

Per quanto riguarda i criteri e le modalità per il riconoscimento del contributo nonché la relativa procedura, la disposizione, in linea con quanto avvenuto per le somme stanziare negli anni precedenti ai sensi dell'articolo 1, commi 150 e 151, della legge n. 190 del 2014, prevede che le risorse sono ripartite con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce i criteri e le modalità per il riconoscimento del contributo, nonché la relativa procedura di erogazione. Ciò in quanto la disposizione in commento incrementa l'autorizzazione di spesa per l'ammodernamento della flotta del parco veicolare dell'autotrasporto, per farla confluire nella quota di cui all'articolo 1, comma 151, della legge n. 190 del 2014 destinata a tale finalità, come risultante dai decreti attuativi adottati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Nella Tabella 1 sono riportate le misure attuate sulla base degli stanziamenti dell'ultimo triennio.

Tabella 1

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



		previa rottamazione, di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
2023	25 milioni di euro (DM 317/2023)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli ad elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione, di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione
2024	25 milioni di euro (DM 208/2024)	Rinnovo parco veicolare per l'acquisto di veicoli ad elevata sostenibilità o l'acquisto previa rottamazione, di veicoli a minori emissioni euro VI di ultima generazione

Alla relativa copertura finanziaria si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che presenta le necessarie disponibilità.

Art. 5

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

La disposizione di cui al **comma 1** è finalizzata a potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonché la resilienza delle infrastrutture digitali di rete degli Uffici centrali e territoriali della Motorizzazione.

Con riferimento ai profili di carattere finanziario, la disposizione prevede la riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle risorse che, a conclusione del contratto di servizio per la gestione del processo produttivo delle patenti di guida e del loro recapito ai cittadini e agli uffici della motorizzazione civile, resteranno nella disponibilità della Società consortile per azioni PatentiViaPoste, previo versamento delle predette risorse, stimate in circa 14 milioni di euro, da parte della medesima società all'entrata del bilancio dello Stato.

La disposizione di cui al **comma 2** interviene sull'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, con particolare riferimento alle modalità di svolgimento delle operazioni in cui è coinvolto il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12), della tabella 3 allegata alla citata Legge n. 870 del 1986, e delle attività espletate dal personale medesimo nell'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza, di cui si è detto nella pertinente relazione illustrativa.

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.

Attualmente, infatti, nel caso in cui le attività previste dalla disposizione siano svolte dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti durante l'ordinario orario di lavoro gli interessati, nonostante ricevano la prestazione, non provvedono a corrispondere il corrispettivo previsto dalla norma. La novella non comporta che la medesima attività verrà remunerata due volte. Ciò in quanto, nel caso in cui l'attività venga svolta durante l'ordinario orario di lavoro il dipendente del Ministero percepirà il normale stipendio – aumentato degli importi previsti dalla norma, ad esempio, nel caso di trasferta (nuovo comma 1-ter dell'articolo 19) - e gli importi corrisposti dagli interessati confluiranno nelle casse dello Stato come maggiori entrate da destinare alle attività ispettive e di vigilanza.

Nel dettaglio, la modifica proposta all'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 è volta a precisare e definire la misura degli importi spettanti al personale coinvolto nelle suddette operazioni, nell'ottica di favorire una più agevole gestione dei compensi e dei rimborsi dovuti, con un minor aggravio organizzativo per gli uffici amministrativi.

Quanto sopra anche al fine di assicurare il regolare e ininterrotto svolgimento delle attività oggetto di disciplina, garantendo al personale coinvolto il rimborso integrale delle spese di trasferta, con particolare riguardo a quelle di distanza superiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, e alle trasferte all'estero, considerata la loro maggiore onerosità.

La modifica è dunque finalizzata a incentivare il personale a fornire la propria disponibilità a svolgere le citate operazioni in trasferta, a garanzia del rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa, garantendo al contempo equità nel trattamento dei rimborsi e continuità con il modello originariamente previsto dall'articolo 19 della legge n. 870 del 1986.

Come si evince dall'analisi riportata nelle tabelle che seguono, infatti, l'attuale formulazione dell'articolo 19 della Legge n. 870 del 1986, come modificato dall'articolo 13 della legge n. 177 del 2024, non agevola lo svolgimento delle attività extra-provinciali, risultando pertanto necessario apportare adeguate modifiche all'attuale comma 1, lett. c) del citato articolo 19, al fine di non incorrere in disparità di trattamento del personale incaricato dello svolgimento delle operazioni.



1] Identifica il numero di notti che l'incaricato deve trascorrere in trasferta, rispetto al quale sono identificate le possibili combinazioni di trasferta di cui al punto 3].

2] Identifica 4 diverse tipologie di trasferta, caratterizzate da distanze crescenti e da conseguenti diverse implicazioni in relazione ai costi da sostenere:

- In provincia: Roma - Anzio (50 km)
- Interregionale: Napoli - Firenze (500 km)
- Nazionale (escluse le isole): Napoli - Trieste (800 km)
- Nazionale verso le isole: Milano - Catania (il totale dei km corrisponde solo all'andata)

Per ogni tipologia di trasferta sono stati calcolati, ove applicabile, i costi di vitto e quelli di trasporto (definiti prudenzialmente come il valore massimo tra quelli da sostenere per l'utilizzo dell'auto propria ovvero del treno e dell'aereo, più i taxi). Si precisa che i costi di alloggio ai fini del presente modello sono stati considerati sempre a carico del richiedente.

PERNOTTAMENTI	Pc+As	Pl+As	Pc+Af	As+Pc+As
ID	8	9	10	11
Interregionale	98,75 € (49,38 €)	41,88 € (20,94 €)	212,50 € (106,25 €)	83,75 € (27,92 €)
Nazionale (escluse le isole)	- 51,25 € (- 25,63 €)	- 108,13 € (- 54,06 €)	62,50 € (31,25 €)	- 66,25 € (- 22,08 €)
Nazionale verso le isole	- 171,25 € (- 85,63 €)	- 228,13 € (- 114,06 €)	- 57,50 € (- 28,75 €)	- 186,25 € (- 62,08 €)

3] Rispetto al numero di notti sono state ipotizzate le possibili combinazioni di impegno di mattine e pomeriggi del personale incaricato, rispetto alla sua settimana tipo, che prevede:

- 5 mattine in servizio (As)
- 3 pomeriggi «di corta» (Pc)
- 2 pomeriggi «di lunga» (Pl)
- 1 sabato di sedute, da erogare di mattina (Af) e/o di pomeriggio (Pf).

Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
As	As	As	As	As	As
Pc	Pl	Pc	Pl	Pc	Pf

Esempio: L'ID 11 fa riferimento ad una trasferta di 1 notte, che impegna una mattina in servizio (As), un pomeriggio di corta (Pc) e la successiva mattina in servizio (As).

4] Riporta l'entrata netta del personale incaricato, definita dalla differenza tra i compensi (al netto delle tasse) e i forfait stabiliti dal nuovo art. 19 della legge n. 870/1986 ed i costi sostenuti a fronte delle diverse tipologie di trasferta e relative combinazioni possibili. Per ogni cella il valore inferiore tra parentesi indica il ricavo netto medio per ogni mezza giornata, mentre quello superiore il ricavo totale cumulato. La cella di colore verde indica che il ricavo netto stimato costituisce un reale incentivo per il personale incaricato ad operare in esterna.

In assenza di pernottamenti sono considerate applicabili solo trasferte in provincia e, eventualmente, interregionali. Le trasferte in provincia sono prevalentemente rappresentative delle operazioni erogate dagli UMC (tipicamente svolte nei pomeriggi di corta - Pc - e nelle giornate di sabato al fine di sfruttare il regime di straordinario), tuttavia se ne offre rappresentazione in quanto potenzialmente applicabili anche alle altre operazioni.

PERNOTTAMENTI	As	Pc	Pl	Af oppure Pf	As+Pc	As+Pl	Af+Pf
0							
ID	1	2	3	4	5	6	7
In provincia	90,11 € (90,11 €)	167,98 € (167,98 €)	129,05 € (129,05 €)	167,98 € (167,98 €)	152,98 € (76,49 €)	114,05 € (57,02 €)	230,86 € (115,43 €)
Interregionale	- 80,00 € (- 80,00 €)	- 2,13 € (- 2,13 €)	- 41,06 € (- 41,06 €)	- 2,13 € (- 2,13 €)	- 17,13 € (- 8,56 €)	- 56,06 € (- 28,03 €)	60,75 € (30,38 €)

Il valore evidenziato corrisponde al ricavo netto aggregato per l'intera attività «in esterna».

Il valore tra le parentesi corrisponde al ricavo netto unitario per la singola seduta effettuata (Ricavo netto aggregato/Numero di sedute).

A fronte delle assunzioni fatte (vd. allegati) e con riferimento a trasferte con 0 pernottamenti, il modello sostiene le attività in esterna per le trasferte provinciali, mentre per quelle interregionali si stima che il personale incaricato non possa in nessun caso trovare conveniente offrire la propria disponibilità.

● Incentivante: se il valore unitario per seduta è maggiore di 50,00 € ● Non incentivante: se il valore unitario per seduta è compreso tra 0,00 € e 50,00 € ● Da non considerare: se il valore unitario per seduta è minore di 0,00 €

8

PERNOTTAMENTI	Pc+As	Pl+As	Pc+Af	As+Pc+As	As+Pl+As	As+Pc+Af	As+Pc+As+Pl oppure As+Pl+As+Pc	As+Pc+Af+Pf
1								
ID	8	9	10	11	12	13	14	15
Interregionale	62,87 € (31,44 €)	23,94 € (11,97 €)	140,75 € (70,37 €)	47,87 € (15,96 €)	8,94 € (2,98 €)	125,75 € (41,92 €)	71,81 € (17,95 €)	188,63 € (47,16 €)
Nazionale (escluse le isole)	- 87,13 € (- 43,56 €)	- 126,06 € (- 63,03 €)	- 9,25 € (- 4,63 €)	- 102,13 € (- 34,04 €)	- 141,06 € (- 47,02 €)	- 24,25 € (- 8,08 €)	- 78,19 € (- 19,55 €)	38,63 € (9,66 €)
Nazionale verso le isole	- 207,13 € (- 103,56 €)	- 246,06 € (- 123,03 €)	- 129,25 € (- 64,63 €)	- 222,13 € (- 74,04 €)	- 261,06 € (- 87,02 €)	- 144,25 € (- 48,08 €)	- 198,19 € (- 49,55 €)	- 81,37 € (- 20,34 €)

Il valore evidenziato corrisponde al ricavo netto aggregato per l'intera attività «in esterna».

Il valore tra le parentesi corrisponde al ricavo netto unitario per la singola seduta effettuata (Ricavo netto aggregato/Numero di sedute).

A fronte delle assunzioni fatte (vd. allegati) e con riferimento a trasferte con 1 pernottamento, il modello sostiene solo le trasferte interregionali, se effettuate a cavallo tra un pomeriggio di corta e una mattina di sabato (casistica che ad oggi non trova riscontro nell'operatività ordinaria degli uffici a competenza territoriale nazionale).

● Incentivante: se il valore unitario per seduta è maggiore di 50,00 € ● Non incentivante: se il valore unitario per seduta è compreso tra 0,00 € e 50,00 € ● Da non considerare: se il valore unitario per seduta è minore di 0,00 €

9

Con specifico riguardo alle modifiche apportate all'articolo 19, comma 1-bis, della Legge n. 870 del 1986, si precisa che le stesse sono state introdotte nell'ottica di chiarire gli oneri a carico dei soggetti



interessati tanto nei casi in cui le operazioni siano svolte dal personale con funzione di titolare e responsabile dell'attività, quanto nei casi in cui alle operazioni partecipi anche personale con funzioni ausiliarie o di supporto al titolare dell'attività.

La novella mira, inoltre, a chiarire la formulazione dell'attuale comma 1-*ter* dell'articolo 19 della Legge n. 870 del 1986, come modificato dall'articolo 13 della Legge n. 177 del 2024 che, nel definire gli importi da corrispondere, a cura dell'Amministrazione, al personale per le operazioni eseguite in sovrapposizione totale o parziale con l'orario di servizio (in conformità con quanto previsto all'articolo 45 del D.Lgs. n. 165 del 2001 in merito al trattamento economico nel pubblico impiego e al principio di onnicomprensività del reddito di lavoro dipendente), lasciava adito a dubbi interpretativi in relazione alla potenziale variabilità degli importi dovuti dai soggetti richiedenti per le prestazioni medesime. Ciò anche nell'ottica di assicurare l'aderenza ai principi eurounionali di libera concorrenza garantendo, anche come misura di imparzialità e trasparenza dell'Amministrazione, la parità di trattamento tra operatori privati, eliminando la possibilità da parte dell'Amministrazione di organizzare discrezionalmente sedute con costi diversi per gli operatori professionali in ragione del momento della giornata e mitigando al contempo il possibile instaurarsi di rapporti collusivi tra il pubblico e il privato.

A tal proposito si specifica inoltre che, considerando un numero di sedute organizzate in sovrapposizione totale o parziale con l'orario di servizio pari a 4.000 su base annua, il modello proposto, che stabilizza gli importi richiesti agli operatori professionali, comporta per l'Amministrazione un incremento delle entrate stimato, in ragione del modello di definizione dei compensi del personale incaricato, compreso tra 350.000,00 euro e 700.000,00 euro.

Le economie risultanti dalla differenza tra gli oneri posti a carico degli interessati e gli importi corrisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al personale saranno destinate alla parziale copertura dei costi delle attività ispettive e di vigilanza di cui all'articolo 1-*quinquies* oggetto della presente novella.

La disposizione in commento prevede, altresì, l'abrogazione del comma 1-*quater*, essendo stata ulteriormente esplicitata al comma 1 la circostanza per cui gli oneri derivanti dalle attività svolte dal personale coinvolto nelle operazioni sono posti interamente a carico dei soggetti richiedenti.

Con la modifica al comma 1-*quinquies* è stato precisato che gli oneri, di cui al riformulato comma 1-*ter*, sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza, nell'ottica di non far gravare più sull'Amministrazione il finanziamento di tali attività. Tale modifica si è resa necessaria in quanto la vigente formulazione aveva comportato una progressiva diminuzione del



capitolo di spesa 1233 destinato al finanziamento delle attività ispettive e di vigilanza, con una conseguente riduzione dello svolgimento di tali operazioni da parte del personale incaricato. Per effetto di tale modifica, alla luce del finanziamento delle attività ispettive e di vigilanza da parte dei soggetti direttamente destinatari delle stesse, si prospetta di garantire un regolare svolgimento di operazioni che attualmente non vengono effettuate. Ciò in quanto si stima di raggiungere una capienza economica idonea a favorire il finanziamento di un considerevole numero annuale di attività ispettive e di vigilanza, con una conseguente maggiore disponibilità del personale ad effettuare tali operazioni anche in ragione degli importi ad essi spettanti alla luce dei riformulati commi 1, 1.1 e 1-bis.

Alla luce della volontà di incrementare il numero di ispezioni effettuate si stima un fabbisogno indicativo annuale di 1.500.000,00 euro. L'aumento dei fondi utili a sostenere l'attività ispettiva non sarà a carico dell'Amministrazione che potrà inoltre beneficiare di un risparmio, derivante dall'imputazione degli oneri delle attività ispettive e di vigilanza in capo ai soggetti destinatari delle stesse, con riferimento ai fondi che attualmente destina anno per anno a tale attività.

Dalla riformulazione del comma 1-*quinquies* è conseguita l'abrogazione del comma 1-*sexies*, recante analogo riferimento all'imputazione degli oneri derivanti dalle attività ispettive e di vigilanza interamente in capo ai soggetti destinatari delle stesse.

Dalla disposizione in esame non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in continuità con la modifica precedentemente apportata dall'articolo 13 della Legge n. 177 del 2024, rendendo semplicemente più agevole la determinazione degli importi a carico dei soggetti richiedenti e di quelli spettanti al personale incaricato delle operazioni, tenuto conto che l'originaria normativa di riferimento prendeva in considerazione variabili di tempo, distanza e livello.

Ciò anche e soprattutto in considerazione del fatto che la disposizione stabilisce e chiarisce che gli oneri per la remunerazione delle operazioni di motorizzazione indicate sono posti interamente a carico dei soggetti interessati. Al riguardo, si rappresenta, inoltre, che non si tratta di un'attività svolta in conto privato, ma su espressa richiesta dei soggetti che sono interessati alle prestazioni rese dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al riguardo, si rappresenta che i soggetti richiedenti non corrispondono direttamente gli importi al personale impiegato nelle operazioni, confluendo tali somme in apposito capitolo di spesa di competenza del Ministero, che provvede successivamente a corrisponderle al personale medesimo.

Per quanto riguarda, invece, le attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui al novellato comma 1-*quinquies*, si precisa che alle stesse si fa fronte mediante il pagamento delle tariffe previste all'articolo



13, comma 4 della legge 25 novembre 2024, n. 177. Tali tariffe sono poste a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza.

Con riferimento all'impatto della disposizione in esame sugli utenti, occorre preliminarmente chiarire gli elementi che differenziano il modello descritto dal testo vigente rispetto a quello della disposizione proposta, con necessaria separata trattazione dei casi di:

- sedute richieste con distanza dall'ordinaria sede di servizio uguale o inferiore a 80 chilometri (caso che rappresenta l'operatività standard relativa alle sedute erogate dagli uffici provinciali di motorizzazione – es. per esami di guida e revisioni - e che, a livello quantitativo, sono la grande maggioranza delle sedute totali);
- sedute richieste con distanza dall'ordinaria sede di servizio maggiore di 80 chilometri (caso che rappresenta tipicamente l'operatività svolta dai centri prova autoveicoli, dal centro ricerche superiore prove autoveicoli e dispositivi e da alcuni uffici centrali del Ministero – es. per omologazioni - e una parte marginale dell'operatività degli uffici provinciali aventi una ampia superficie di competenza, limitatamente alle sedute svolte per i soggetti situati ai margini del proprio territorio).

Secondo il testo vigente, in continuità con il modello di gestione precedente alle novelle introdotte dalla legge del 25 novembre 2024, n. 177, i soggetti interessati corrispondono, per la medesima operazione, importi diversi in funzione dell'orario in cui le prestazioni sono erogate dal personale dell'Amministrazione.

Facendo l'esempio di operazioni svolte in sedute antimeridiane o pomeridiane con il supporto del solo titolare, entro 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio:

- per le operazioni svolte al di fuori dell'orario di servizio corrispondono la quota “completa” di cui al comma 1 lettera b) nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1 lettera c), per un totale di € 275,00;
- per le operazioni svolte in orario parzialmente sovrapposto a quello di servizio corrispondono la metà degli importi di cui al comma 1 lettera b) nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1 lettera c), per un totale di € 187,50;
- per le operazioni svolte in orario completamente sovrapposto all'orario di servizio corrispondono solo il rimborso delle spese di cui al comma 1 lettera c), per un totale di € 100,00.



Secondo il testo novellato, invece, i soggetti richiedenti corrispondono sempre lo stesso importo, pari alla quota “completa” di cui al comma 1 lettera b) nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1 lettera c), per un totale di € 275,00.

L'incremento a carico degli interessati risulta quindi:

- pari a € 0,00, per le operazioni svolte al di fuori dall'orario di servizio;
- pari a € 87,50 per le operazioni svolte in parziale sovrapposizione all'orario di servizio;
- pari a € 175,00 per le operazioni svolte in orario totalmente sovrapposto all'orario di servizio.

Nel caso in esame, il valore cumulato del costo incrementale per i soggetti richiedenti dipende dal numero totale di sedute richieste in sovrapposizione (completa o parziale) all'orario di servizio. A tal proposito si precisa che, essendo il personale incaricato destinato, oltre che alle operazioni di cui al comma 1 dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, alle normali attività di conduzione degli uffici (es. attività di sportello o amministrative - svolte in orario antimeridiano o nelle prime ore del pomeriggio, nelle giornate con orario lavorativo più lungo), le sedute in esterna sono già all'attualità, nella maggioranza dei casi, effettuate in orario non sovrapposto a quello di servizio.

La disposizione proposta supera una lacuna espressa dell'attuale testo dell'art. 19 della legge n. 870 del 1986, la cui formulazione non ha tenuto in considerazione proprio le attività svolte per soggetti richiedenti distanti dagli uffici provinciali (invece considerate dalla formulazione precedente a quella introdotta dalla legge n. 177 del 2024). A testo vigente l'erogazione di tali attività, all'entrata in vigore della norma secondo i termini stabiliti dal comma 5 dell'articolo 13 della legge n. 177 del 2024, non sarebbe più sostenibile per l'Amministrazione, portando ad una sostanziale interruzione di servizio all'utenza.

La disposizione, inoltre, non intende configurare, rispetto all'attuale formulazione dell'articolo 19, un incremento delle retribuzioni accessorie del personale incaricato come titolare o del personale tecnico ausiliario coinvolti nell'erogazione delle operazioni richieste dai soggetti interessati.

I compensi di cui al comma 1 lettere a) e b) percepiti dal personale incaricato, eventualmente decurtati in ragione della sovrapposizione, parziale o totale della seduta rispetto all'orario di servizio, sono, infatti, invariati nel testo novellato.

L'unica variazione proposta è riferibile al valore delle spese di trasferta da rimborsare per le sole sedute svolte a distanza superiore di 80 chilometri dalla sede ordinaria di servizio. Nella formulazione vigente tale valore è fissato sempre a € 100,00, indipendentemente dal livello delle spese di



trasferimento, vitto e alloggio sottostanti (rendendo di fatto non sostenibili le sedute che richiedono costi di trasferta superiori a € 100,00), mentre nel testo novellato il valore da rimborsare corrisponde al valore delle spese ed è interamente corrisposto al personale incaricato, in quanto destinato alla mera copertura dei costi e non all'incremento, seppure lordo, della retribuzione.

Si conferma che la stabilizzazione dei valori di cui al comma 1, lettere a) e b), da corrispondere a cura degli interessati, in combinato disposto con il modello di compenso del personale incaricato, determina, rispetto al modello vigente, un incremento degli introiti per l'Amministrazione-~~versati~~ all'entrata del bilancio dello Stato, vengono riassegnati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il successivo trasferimento alla Motorizzazione civile ed essere destinati a coprire una parte dei costi delle ispezioni che l'Amministrazione deve sostenere per la vigilanza dei soggetti richiedenti (che non variano a seconda che l'ispezione sia svolta durante o fuori l'orario di servizio). Anche nel caso di ispezioni svolte durante l'orario di servizio, l'Amministrazione sopporta infatti un onere, legato alla sottrazione dell'ispettore ad altre attività amministrative. Il modello previgente, che differenziava gli oneri a carico dei richiedenti a seconda della coincidenza temporale o meno dell'ispezione con l'orario di servizio, determinava all'inverso un regime di costi asimmetrico a carico dell'Amministrazione, di per sé irragionevole.

Quanto alla possibilità di far ricadere i predetti oneri sui richiedenti, si precisa che la misura in esame trova la propria base giuridica nell'articolo 13, comma 4, della legge n. 177 del 2024, che prevede che i costi delle attività ispettive devono anche essi essere corrisposti dai soggetti richiedenti in qualità di "soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza".

La disposizione di cui al **comma 3** prevede 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.

In via transitoria, nelle more del predetto aggiornamento, la disposizione fissa, 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, attestati da idonea documentazione, e di apposita delega, il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili ad ogni titolare per la circolazione su strada dei veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici. La previsione precisa, altresì, che le autorizzazioni alla circolazione in prova consentono il trasporto di un solo passeggero, oltre al



conducente, selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

La disposizione ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

CAPO III - DISPOSIZIONI URGENTI NEL SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

Art. 6

(Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo)

Il **comma 1** dell'articolo 6, in materia di canoni demaniali marittimi, mira a chiarire le modalità di aggiornamento dei medesimi canoni in relazione all'indice dei prezzi da applicare.

Al riguardo si rappresenta che l'articolo 04, comma 1, del decreto-legge 4 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 dicembre 1993, n. 494, stabilisce che *“I canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime sono aggiornati annualmente, con decreto del Ministro della marina mercantile, sulla base della media degli indici determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso”*.

A partire dal marzo 1998, l'ISTAT ha definitivamente interrotto la produzione e la diffusione dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti, il cui ruolo è stato sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dell'industria, mercato interno, riferendone le motivazioni con Comunicazione ISTAT del 9 marzo 1998.

In coerenza con tale Comunicazione, il Decreto del direttore generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2022, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana, serie generale, n. 31, il 7 febbraio 2023, recante *“Aggiornamenti relativi all'anno 2023, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime”*, ha utilizzato, ai fini dell'aggiornamento annuale dei canoni demaniali, sin dal 1999, l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali al posto dell'indice dei prezzi praticati dai grossisti, determinando, per l'anno 2023, un incremento del canone parti al 25,15% (media di 8,6% e 41,7%).



Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito della pronuncia del Consiglio di Stato con la quale sono state accolte le istanze dei ricorrenti, previo parere dell'Avvocatura di Stato, ha trasmesso una richiesta di approfondimento all'ISTAT sugli indici previsti dall'articolo 04 del decreto-legge n. 400 n.1993 per l'adeguamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime.

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

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

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

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

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



La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 7

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

La disposizione apporta modifiche all'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126. Tale articolo detta misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituisce l'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque.

Le disposizioni di cui al **comma 1, lettere a) e b)**, modificano i commi 27-*quinquies* e 27-*sexies* del citato articolo 95, prevedendo il trasferimento presso l'Autorità per la Laguna di Venezia-Nuovo Magistrato alle Acque della Commissione tecnico-consulativa deputata ad esprimere un parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermino lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermino lagunare stesso e delle relative funzioni di segreteria.

Per quanto attiene agli aspetti finanziari di tale trasferimento, si precisa che, come già previsto dal comma 27-*sexies*, **ai componenti della Commissione non spetta alcun emolumento, compenso, né rimborso di spese a qualsiasi titolo dovuto** e che **l'Autorità assolverà alle funzioni di segreteria avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.**

In considerazione di ciò, **dalle disposizioni di cui al comma 1, lettere a) e b), di natura meramente organizzativa, non derivano nuovi né maggiori oneri a carico della finanza pubblica.**

Art. 8

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

La RAM Logistica Infrastrutture e trasporti – S.p.a., società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, (di seguito RAM o società) è stata istituita nel 2004 con l'obiettivo statutario di promuovere, nel sistema trasportistico nazionale, il Programma delle “Autostrade del mare” all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico



riferimento al Corridoio trasversale *Motorways of the Sea* (MoS). Alla tradizionale attività, si sono aggiunte via via nuove linee di lavoro che hanno coinvolto larga parte delle Direzioni Generali del Ministero per progetti di assistenza tecnica in diversi settori.

Al fine, dunque, di sostenere e rafforzare le politiche ministeriali in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluvio-marittimo, la disposizione al comma 1, in un'ottica di consolidamento dei rapporti e di attuazione delle attività, prevede uno stanziamento con una dotazione pari 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 per la conclusione degli atti convenzionali tra RAM e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Più in dettaglio, tale stanziamento fa riferimento, per l'anno 2025, ad una implementazione delle attività a supporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti offerte da RAM nei predetti ambiti, mentre per gli anni 2026 e 2027 al consolidamento delle iniziative da intraprendere, secondo il seguente schema analitico:

Anno	Tipologia di costo				Descrizione attività in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluvio-marittimo
	Personale interno	Costi generali	Viaggi e Trasferte	IVA 22%	
2025		163.935		36.065	Implementazione e sviluppo delle analisi economiche e statistiche a supporto della programmazione
2026	700.000	920.000	19.345	360.655	In continuità con le attività svolte negli anni precedenti, valorizzazione delle risorse umane di RAM e la relativa copertura finanziaria dei costi di gestione operativa e di produzione esternalizzata delle iniziative progettuali a supporto delle attività affidate. L'impegno, come sempre, si prefigura come limite massimo per la copertura dei costi sostenuti, che verranno riconosciuti solo a dimostrazione e certificazione degli effettivi costi liquidati dalla Società sulla base dell'Accordo di servizio vigente.
2027	700.000	920.000	19.345	360.655	

Il **comma 2** prevede che la RAM, nei limiti delle previsioni già stabilite dal CCNL applicato dalla società, sia autorizzata ad assumere con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato, e nei limiti delle risorse di cui al comma 1, per gli anni 2026 e 2027, un contingente di unità personale variabile in funzione delle attività da svolgere richieste dal Ministero. Ciò in deroga ai vincoli



assunzionali di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 e all'articolo 9, comma 29, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122. Tale esigenza è motivata dalla conclusione di numerosi atti convenzionali per l'implementazione di specifici progetti, spesso di durata temporale limitata nel tempo corrispondente alla durata medesima dei progetti da svolgere. Corrispondentemente, al fine di limitare gli affidamenti esterni della Società e, contemporaneamente, il consolidamento di costi fissi aziendali per assunzioni a tempo indeterminato, la previsione di assunzioni a tempo determinato, a valere sulle risorse autorizzate al comma 1 e, comunque, nei limiti disposti dal CCNL di lavoro applicato, può soddisfare la necessità di copertura di carichi di lavoro limitati nel tempo corrispondenti alla natura stessa della causalità dei contratti da stipulare, anche al fine di evitare possibili contenziosi.

In ordine alla quantificazione degli oneri connessi all'attuazione di quanto previsto al comma 1 si rappresenta che lo stanziamento previsto prosegue in continuità con quanto già stanziato annualmente per la RAM per l'implementazione delle attività di supporto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 3 prevede che agli oneri derivanti dal comma 1, pari 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, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 505, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 che presenta le necessarie disponibilità.

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

Art. 9

(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi)

La disposizione di cui al **comma 1** interviene per garantire la continuità nella realizzazione di lavori pubblici i cui contratti risultano privi di meccanismi revisionali realmente operativi o di altre forme di contribuzione pubblica per il caro materiali in fase di esecuzione.

Nel merito, la disposizione in esame prevede l'applicazione delle clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 a una particolare tipologia di contratti, originariamente soggetti alla disciplina revisionale di cui all'articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022 che, a causa della mancata adozione degli atti amministrativi di rilevazione delle variazioni dei prezzi dalla medesima previsti, è rimasta nei fatti inattuata. Trattasi, in particolare dei contratti aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione compreso tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023, che ai sensi dell'articolo 26, comma 6-sexies del decreto-legge 17 maggio 2022,



n. 50, convertito, con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022, n. 91 (cosiddetto decreto “Aiuti”) sono esclusi dal periodo di applicazione dei contributi per il “caro materiali” disciplinati dal medesimo articolo 26.

Tale categoria di contratti ha registrato, in fase di esecuzione, maggiori oneri rispetto a quanto previsto in sede di aggiudicazione, ma non dispongono di meccanismi contrattuali o extra-contrattuali per coprire tali oneri.

Nel merito, l'applicazione a tali contratti dei meccanismi revisionali contrattuali di cui all'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici nell'ipotesi indicata è subordinata ad una verifica di conformità dei relativi quadri economici alle disposizioni di copertura definite dal medesimo articolo 60, comma 5, lettera a).

Tale disposizione prevede, infatti, che per far fronte ai maggiori oneri derivanti dalla revisione prezzi le stazioni appaltanti utilizzino nel limite del 50 per cento le 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 relative allo stesso intervento.

In coerenza con tale previsione, la disposizione in esame trova applicazione solo ai contratti originariamente sottoposti alle clausole revisionali di cui all'articolo 29 del decreto-legge n. 4 del 2022, che non abbiano avuto accesso ai fondi di cui all'articolo 26, comma 4, lettere a) e b), e comma 6-quater e 7, del decreto-legge n. 50 del 2022, che rispettino contestualmente i seguenti vincoli di copertura:

- a) la coerenza delle voci del quadro economico relative a imprevisti con i vincoli di cui all'articolo 5, comma 2, dell'Allegato I.7 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, consistenti nella definizione del “fondo” imprevisti 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;
- b) la disponibilità del 50 per cento delle risorse accantonate per imprevisti nel quadro economico, fatte salve 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.

Ai fini dell'operatività delle clausole revisionali in esame, le stazioni appaltanti dovranno procedere alla rimodulazione delle somme a disposizione indicate nel quadro economico degli interventi. In particolare, le risorse di cui alla lettera b) dovranno essere iscritte tra le somme a disposizione della



stazione appaltante, nell'accantonamento dedicato alla revisione prezzi di cui all'articolo 60, secondo quanto previsto dall'articolo 5, comma 1, lettera e), punto 6) dell'Allegato I.7 del decreto legislativo n. 36 del 2023.

Alla luce di tali clausole di salvaguardia, la disposizione in esame non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, perché la sostituzione del meccanismo di revisione prezzi ex art. 29 del decreto-legge n. 4 del 2022 con quello ex art. 60 del d.lgs. n. 36 del 2023 soddisfa contestualmente due requisiti:

- a) non altera le condizioni di equilibrio economico-finanziario dei predetti contratti (v. infra);**
- b) è comunque soggetto ad una verifica di capienza delle voci del quadro economico relative a imprevisti funzionale alla copertura degli oneri derivanti dall'allineamento alle disposizioni dell'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici.**

Con riferimento ai due requisiti di cui sopra, si ricorda infatti che le modalità di copertura delle clausole revisionali previste dalle due norme (l'articolo 29 del decreto-legge n. 4/2022 e l'articolo 60 del d.lgs. n. 36/2023) sono simili.

In particolare:

Articolo 29 del decreto-legge n. 4/2022	Articolo 60 del D.lgs. 36/2023
le somme appositamente accantonate per imprevisti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, nel quadro economico di ogni intervento, in misura non inferiore all'1 per cento del totale dell'importo dei lavori, fatte salve le somme relative agli impegni contrattuali già assunti, nonché le eventuali ulteriori somme a disposizione della stazione appaltante per lo stesso intervento nei limiti della relativa autorizzazione annuale di spesa;	nel limite del 50 per cento, le 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;
le somme derivanti da ribassi d'asta, qualora non ne sia prevista una diversa destinazione sulla base delle norme vigenti	le somme derivanti da ribassi d'asta, se non ne è prevista una diversa destinazione dalle norme vigenti;



le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza dei soggetti aggiudicatori per i quali siano stati eseguiti i relativi collaudi ed emanati i certificati di regolare esecuzione nel rispetto delle procedure contabili della spesa nei limiti della residua spesa autorizzata.	le somme disponibili relative ad altri interventi ultimati di competenza della medesima stazione appaltante e per i quali siano stati eseguiti i relativi collaudi o emessi i certificati di regolare esecuzione, nel rispetto delle procedure contabili della spesa e nei limiti della residua spesa autorizzata disponibile.
---	--

Il rispetto delle clausole di copertura previste dall'articolo 60 e dall'articolo 5 dell'Allegato I.7 del Codice dei contratti pubblici consente di allineare i meccanismi revisionali dei contratti interessati dalla disposizione in esame alle specifiche soglie per la remunerazione della revisione prezzi previste dal Codice dei contratti pubblici (variazioni superiori al 3% dell'importo contrattuale; compensazione in misura pari al 90% dell'eccedenza).

Per le motivazioni di cui sopra, la disposizione in esame non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto l'estensione dei meccanismi revisionali previsti dal nuovo Codice dei contratti pubblici ai contratti originariamente soggetti all'articolo 29 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 è subordinata a puntuali condizioni di rispetto dei vincoli di copertura di natura contrattuale, a valere sul quadro economico di ogni intervento, previsti dall'articolo 60 e dall'articolo 5 dell'Allegato I.7 del decreto legislativo 36 del 2023.

Art. 10

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

La norma in esame introduce disposizioni urgenti volte a garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza, in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Preliminarmente, appare opportuno ricordare che nel 2017 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze hanno sottoscritto con la società Trenitalia S.p.A. il contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a



regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza, comunemente noto come contratto Intercity, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2026.

In vista di tale termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già provveduto a pubblicare a febbraio 2025 nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il preavviso della procedura di gara per il nuovo affidamento del servizio Intercity, al fine di rispettare le scadenze imposte dalla vigente normativa comunitaria. Tale pubblicazione costituisce, infatti, presupposto indefettibile per il successivo avvio della procedura di gara e deve essere effettuata almeno 12 mesi prima dell'indizione della medesima che andrebbe pubblicata agli inizi del prossimo anno.

Attesa la complessità della prospettata procedura di aggiudicazione nonché degli adempimenti richiesti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, necessari a definire il perimetro e le modalità dell'offerta del servizio, si pone la necessità per il Ministero di avvalersi di una centrale di committenza per la gestione delle attività tecnico-amministrative propedeutiche all'indizione della gara europea che devono essere avviate tempestivamente, in quanto il nuovo contratto di servizio deve aver corso dal 1° gennaio 2027. La disposizione, in esame, dunque, al fine di assicurarne lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto di servizio per il trasporto di passeggeri a media e lunga percorrenza per il periodo 2027-2041, in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, autorizza la spesa di euro 1.200.000 per il 2025, 2.700.000 per il 2026 e 1.791.928 per il 2027. E, infatti, a seguito di apposita indagine di mercato, il costo delle attività propedeutiche all'indizione della gara è stato stimato, per un affidamento della durata di 15 anni, in euro 4.665.514,46, oltre l'IVA (22%), per un valore complessivo di euro 5.691.927,65 da corrispondersi alla centrale di committenza a tranche nelle annualità 2025, 2026 e 2027, anno quest'ultimo in cui sarà presumibilmente emessa la fattura a saldo.

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

Nel dettaglio si evidenzia che, dai preventivi acquisiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il servizio di centrale di committenza, definendo un importo massimo per le attività da porre in essere, come in avanti specificate, si stima una spesa pari allo 0.11 % massimo del valore del contratto da affidare.



L'importo annuale attualmente corrisposto per il contratto Intercity in essere è di € 332.657.002,70 oltre IVA al 10%, per un importo complessivo di € 365.922.703.

Le attività da porre in essere, come dettagliate nella presentazione del preventivo da Invitalia, si riassumono come segue:

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

Art. 11

(Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali)

La disposizione, al **comma 1**, apporta modifiche al Capo I della legge 16 dicembre 2024, n. 193, in tema di riordino della disciplina delle concessioni autostradali, e, in particolare, agli articoli 1, 5, 9, 12 e 16.

Nel dettaglio, alla **lettera a)**, sono apportate modifiche all'articolo 1, comma 3, lettera v) della legge 16 dicembre 2024, n. 193, al fine di precisare le ipotesi nelle quali sia possibile prevedere un valore di subentro, mediante l'introduzione del riferimento all'articolo 191, comma 3, del codice dei contratti pubblici, che disciplina in generale l'istituto. In tal modo, 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.

Alle **lettere b) e c)**, sono apportate modifiche, rispettivamente, all'articolo 5, comma 4 e all'articolo 9, comma 2, della citata legge n. 193 del 2024, al fine di, in primo luogo, chiarire che le prescrizioni eventualmente formulate nei pareri espressi dall'ART e dall'ANAC sono vincolanti e, pertanto, la proposta di convenzione e il relativo piano economico-finanziario devono essere adeguati alle stesse e, in secondo luogo - mediante la sostituzione del termine "tempestivamente" con la locuzione "senza indugio" - chiarire l'automatismo delle attività previste dagli articoli 5 e 9 in relazione all'invio delle proposte di convezione e di PEF, adeguate alle prescrizioni dell'ART, da parte dell'ente concedente al CIPESS. **Si precisa che le disposizioni di cui agli articoli 5, comma 4, e 9, comma 2, prevedono**



la facoltà per il predetto Comitato di acquisire il parere da parte del NARS. Sul punto, appare utile precisare che quest'ultimo deve comunque rendere il proprio parere in tempo utile ai fini dell'espressione del parere del CIPESS nei termini indicati (i.e. 30 giorni, prorogabili di 15), trattandosi di fase endoprocedimentale inidonea a comportare una dilazione dei termini fissati dal legislatore.

Alla **lettera d)**, sono apportate modifiche all'articolo 12, comma 1, al fine di 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 ai fini della definizione del sistema tariffario. 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.

Alla **lettera e), numero 1)**, si apportano modifiche all'articolo 16 inserendo il comma aggiuntivo 1-bis che reca una disciplina transitoria per l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento delle concessioni autostradali. In particolare, al fine di consentire il tempestivo avvio delle procedure per l'affidamento delle concessioni autostradali scadute o in scadenza, la novella prevede che, fino al 31 dicembre 2026, è consentito l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento avviate ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 193 del 2024 prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali di cui all'articolo 13, comma 1, della medesima legge. Viene, altresì, precisato che i lavori e le opere di manutenzione straordinaria previsti nelle suddette procedure di affidamento saranno inseriti in sede di aggiornamento del menzionato Piano nazionale.

Infine, alla **lettera e), numero 2)** sono apportate modifiche all'articolo 16, comma 2, al fine di chiarire, innanzitutto, che anche 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 sono soggette al sistema tariffario per l'individuazione delle tariffe definito dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g-bis), del decreto-legge n. 201 del 2011. A fini di coordinamento, viene, inoltre, aggiunto un ultimo periodo all'articolo 16, comma 2, della legge n. 193 del 2024, per precisare che i soggetti, diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai quali sono attribuiti i poteri e le funzioni di ente concedente sulle tratte autostradali in esame sono comunque obbligati a indicare nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento le tariffe da applicare, determinate sulla base del sistema tariffario adottato dall'ART ai sensi dell'articolo 12, comma 1, della medesima legge.



In secondo luogo, la novella in esame è volta a precisare che, in relazione alle suddette tratte autostradali, si applicano, in quanto compatibili, le procedure di aggiornamento dei PEF relativi alle concessioni per le quali ente concedente è il Ministero.

Pertanto, trattasi di disposizione avente carattere ordinamentale, dalla quale non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 12

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

L'articolo in esame apporta modifiche al decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, e, in particolare, all'articolo 2, recante disposizioni in materia di oneri di servizio pubblico (OSP) riguardo ai servizi aerei di linea.

La disposizione si limita a riformulare il citato articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023, al fine di eliminare il dubbio interpretativo che ha generato obiezioni da parte della Commissione europea e, dunque, evitare l'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia.

In particolare, la nuova formulazione del comma 1 del predetto articolo prevede, 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, la facoltà per l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, di fissare, per determinate categorie di passeggeri (quali, ad esempio, studenti e residenti), i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree laddove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali.

Il nuovo comma 2 del citato articolo 2 specifica che il livello massimo tariffario deve essere indicato nel testo del provvedimento con il quale è imposto l'onere di servizio pubblico, che deve, altresì, recare la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure. Tale provvedimento, come previsto dall'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1008/2008, deve essere comunicato alla Commissione europea la quale pubblica una nota informativa nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il nuovo comma 2 prevede, infine, al pari di quanto già previsto dalla vigente disposizione, che il livello massimo tariffario debba, altresì, essere indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta, laddove l'amministrazione si avvalga della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 1008/2008 ovvero limiti ad un unico vettore aereo comunitario l'accesso ai servizi aerei di linea su una rotta sulla quale nessun vettore aereo comunitario abbia istituito o possa



dimostrare di apprestarsi a istituire servizi aerei di linea sostenibili conformemente all'onere di servizio pubblico imposto su tale rotta.

La disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 13

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

La disposizione è volta a garantire l'attuazione della Riforma 1 della Missione 7 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), integrando la disciplina contenuta nell'articolo 12 del decreto legislativo n. 190 del 2024, al fine di pervenire all'individuazione delle zone di accelerazione entro il termine ultimo previsto dal diritto dell'Unione europea.

In particolare, con la lettera a), si modifica la previsione del comma 5 dell'articolo 12 consentendo alle Regioni e alle Province autonome di individuare le zone di accelerazione nell'ambito delle aree idonee di cui all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo n. 199 del 2021, nelle more dell'adozione delle leggi regionali recanti l'individuazione delle aree idonee ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 20. Inoltre, si provvede a coordinare la disciplina recata dal comma 5 con quella contenuta nel comma 7-bis introdotto con la lettera c) della disposizione in commento.

La lettera b) definisce, mediante l'inserimento di un nuovo comma 5-bis, il cronoprogramma procedurale necessario per assicurare il rispetto del termine di adozione dei Piani di individuazione delle zone di accelerazione terrestri previsti dal comma 5, prevedendo, altresì, in caso di inosservanza del cronoprogramma medesimo, l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12 del decreto - legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

La lettera c) prevede, mediante l'inserimento del nuovo comma 7-bis, che, sulla base della mappatura effettuata dal Gestore dei servizi energetici - GSE S.p.A. (GSE) siano considerate zone di accelerazione terrestri, per le finalità di cui al comma 10 del citato articolo 12, le aree industriali, così come definite dagli strumenti urbanistici vigenti a livello regionale, sovracomunale o comunale (PRG, PUC, PTC, etc.), in relazione alle fattispecie progettuali di cui agli allegati A e B al decreto legislativo n. 190 del 2024. Da ultimo, si prevede la pubblicazione da parte di GSE su un apposito sito internet, entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e comunque non oltre il termine del 21 maggio 2025, della rappresentazione cartografica delle aree industriali, con possibilità per le regioni e le province autonome di comunicare al medesimo GSE eventuali disallineamenti cartografici delle aree industriali insistenti sui rispettivi territori rispetto a quanto



riportato nella mappatura pubblicata dal GSE, esclusivamente ai fini dell'aggiornamento cartografico delle zone di accelerazione.

La lettera d) integra le previsioni del comma 8, stabilendo che la procedura di valutazione ambientale strategica dei piani di cui ai commi 5 e 7 si svolga secondo le modalità previste per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale, con applicazione dei termini procedimentali ridotti della metà.

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

Art. 14

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali)

Al fine di assicurare il conseguimento dei traguardi M2C4-11, M2C4-11bis e M2C4-11ter della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), l'articolo autorizza il Commissario straordinario di cui all'articolo 20-ter, comma 1, del decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100 ad inserire nella programmazione già adottata e ai soli fini della loro rendicontazione per il raggiungimento dei traguardi PNRR connessi alla Missione 2, Componente 4, investimento 2.1a, ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza della società ANAS S.p.a. finanziati a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 868, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, conseguenti agli eventi alluvionali di cui all'articolo 20-bis, comma 1, del richiamato decreto-legge n. 61 del 2023 e da realizzarsi nei territori della Regione Emilia-Romagna, della Regione Marche e della Regione Toscana individuati con le delibere del Consiglio dei ministri del 4 maggio 2023, del 23 maggio 2023 e del 25 maggio 2023.

Dal punto di vista finanziario, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, trattandosi di interventi già contemplati nel contratto di programma Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - ANAS s.p.a. 2021 – 2025 (approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 ottobre 2024 pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 297 del 19 dicembre 2024) e finanziati con le risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 868, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, conseguenti agli eventi alluvionali di cui all'articolo 20-bis, comma 1, del richiamato decreto-legge n. 61 del 2023.



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

Art. 15

(Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento dei XXV Giochi olimpici e paralimpici invernali «Milano Cortina 2026» e per lo svolgimento di altri eventi sportivi)

La disposizione in esame, in primo luogo, apporta modifiche al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, al fine di garantire, mediante la nomina di apposito Commissario straordinario, la realizzazione, in tempi rapidi e coerenti con la data di inizio dell'evento, di interventi strettamente funzionali all'organizzazione dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e imprescindibili per lo svolgimento degli eventi sportivi.

Al **comma 1, lettera a), numero 1)**, è apportata una modifica di coordinamento all'articolo 3, comma 5, lettera a), numero 2), del menzionato decreto-legge n. 16 del 2020, al fine di precisare che all'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» sono attribuite 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*.

Al **comma 1, lettera a), numero 2)**, è inserito un nuovo comma 5-ter.2 all'articolo 3 del menzionato decreto-legge n. 16 del 2020. In particolare, si prevede l'attribuzione all'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» delle funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi individuati all'Allegato C al presente decreto-legge, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, precisandosi 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 disposizione in esame.

Si prevede, altresì, che, per lo svolgimento delle funzioni commissariali, l'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» potrà avvalersi delle strutture della medesima società, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dalle province autonome o di altri soggetti qualificabili quali amministrazioni pubbliche.



Al **comma 1, lettera b)**, è aggiunto il citato Allegato 1-ter al decreto-legge n. 16 del 2020, di cui all'allegato C al presente decreto-legge, che, come anticipato, elenca gli interventi, funzionali allo svolgimento dei Giochi, per i quali è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» quale Commissario straordinario.

Trattasi, nel dettaglio, dei seguenti interventi:

- *“Posa condotte e nuova opera di presa idrica dal fiume Boite”* (CUP: C45B25000050003): l'intervento, che si provvederà ad inserire nel prossimo aggiornamento del Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023 (Cod. B06.1), consiste nella realizzazione di un nuovo, sistema di adduzione al bacino esistente in Po' Druscè che garantirà il necessario miglioramento dei requisiti tecnico-prestazionali dei tracciati di gara per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici 2026 nonché per le future competizioni internazionali che si svolgeranno a Cortina. All'intervento è associato un finanziamento complessivo pari a euro 24.210.450,90. SIMICO ha provveduto inizialmente a sviluppare il Progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al nuovo bacino in Po' Druscè 2 e per il suo esame, in data 11 febbraio 2025, è stata indetta la riunione della Conferenza di Servizi decisoria in modalità sincrona. La Conferenza di servizi ha avuto svolgimento nella seduta del giorno 20 febbraio 2025, e, in dipendenza delle richieste di integrazione pervenute dai soggetti interessati, la data per il termine della ricezione dei pareri è stata prorogata al 25 marzo 2025. Nonostante le integrazioni trasmesse, rimasto il parere contrario della Soprintendenza. A fronte di tale criticità, SIMICO, in condivisione con il comune di Cortina d'Ampezzo, ha provveduto allo sviluppo di un nuovo Progetto di fattibilità tecnico-economica, che prevede la realizzazione di una nuova opera di presa e di una cabina di pompaggio che permette di recapitare le acque fino al bacino esistente in località Druscè, attraverso una nuova condotta di adduzione comprensiva dell'attraversamento del Boite. Tale soluzione, con portata di 98 l/s, permetterà di garantire l'acqua in continuità, rendendo quindi sufficiente il bacino Druscè esistente in relazione ai metri cubi d'acqua richiesti per la produzione di neve necessaria al fine di garantire il corretto innevamento della pista olimpica e paralimpica. Per questa nuova soluzione è stata indetta la riunione della Conferenza di servizi decisoria in modalità sincrona in data 14/05/2025, la cui seduta è in programma per il 05/06/2025.
- *“Realizzazione di nuovo impianto a fune a Cortina d'Ampezzo”* (CUP: C41C22004870003): l'intervento (Cod. B09.1), al quale è associato un finanziamento complessivo pari a euro 34.930.322,52, consiste nella realizzazione dell'impianto di risalita Apollonio-Socrepes e coincide con l'Ambito B della *“Proposta di Partenariato Pubblico Privato per un nuovo sistema integrato*



di mobilità intermodale in Cortina d'Ampezzo” (CUP: C41C22000000003), già prevista dal Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il d.P.C.M. 8 settembre 2023 (Cod. B09.0), alla quale è associato un finanziamento complessivo pari a euro 127.484.200,00.

Nel dettaglio, la menzionata “Proposta di Partenariato Pubblico Privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale in Cortina d'Ampezzo” è composta da tre ambiti, indicati con le lettere A, B e C, che, rispettivamente, riguardano parcheggio e area commerciale/servizi, impianto di risalita e collegamento pedonale veloce. Tale intervento è già stato oggetto di Conferenza di Servizi preliminare, conclusasi positivamente con provvedimento del 23 giugno 2023.

Il Progetto di fattibilità tecnico-economica dei tre ambiti è stato sottoposto a procedura di valutazione d'impatto ambientale ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 152 del 2006, conclusasi con l'adozione del provvedimento favorevole di cui al decreto n. 14 del 13 febbraio 2025 del Direttore della Direzione valutazioni ambientali, supporto giuridico e contenzioso della Regione del Veneto, comprensivo della valutazione di incidenza, sulla base delle motivazioni di cui al parere del Comitato tecnico regionale VIA n. 256 del 6 febbraio 2025.

Gli elaborati che corredevano lo studio di impatto ambientale, con particolare riferimento al cronoprogramma delle opere e alle valutazioni degli indicatori e degli impatti ambientali, prevedevano l'inizio dei lavori e una gestione del cantiere ante Giochi, con priorità di esecuzione all'impianto di risalita (ambito B) rispetto alle altre opere di natura trasportistica previste dalla proposta presentata dai privati (parcheggio e collegamento pedonale veloce).

In considerazione dell'importanza strategica dell'intervento per lo svolgimento dei Giochi, e in pendenza della procedura di valutazione dell'interesse pubblico da dichiarare nei confronti della proposta di partenariato, SIMICO ha ritenuto necessario procedere con la realizzazione dell'opera per stralci funzionali, incorporando l'Ambito B – di cui ha acquisito il progetto dal proponente divenendone proprietario – al fine di assicurare la realizzazione dell'impianto di risalita in tempo utile per le gare, subentrando quindi nella titolarità del progetto, per il solo Ambito B, alle società proponenti POOL ENGINEERING S.r.l e NO PROBLEM PARKING S.p.a.

Subito dopo l'acquisizione, in data 19 febbraio 2025, SIMICO ha indetto la riunione della Conferenza di Servizi decisoria sincrona per l'esame del PFTE “B09.0 - Proposta di Partenariato pubblico privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale nel Comune di Cortina d'Ampezzo” avente per oggetto il solo Ambito B, ovverosia l'impianto di risalita Apollonio-Socrepes. La conferenza di servizi ha avuto svolgimento nella seduta del giorno 12 marzo.

L'avvio della realizzazione degli interventi è previsto per il mese di maggio 2025, mentre si prevede di ultimare e collaudare l'opera nel mese di dicembre 2025;



- “*Realizzazione del parcheggio interrato Mottolino località Bondi*” (CUP: B11B21001260002): l'intervento consiste nella realizzazione di un parcheggio interrato, della capienza di 400 posti auto, nonché di interventi di adeguamento della viabilità e collegamenti nel comune di Livigno, località Bondi. Trattasi di intervento previsto dal Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 settembre 2023 (Cod. B13.0), al quale è associato un finanziamento complessivo pari a euro 33.850.300,00.

L'intervento, a seguito dell'esperimento di una procedura aperta, è stato aggiudicato, in data 14 febbraio 2024, a favore di AR.CO. LAVORI SOCIETÀ COOPERATIVA CONSORTILE. A fronte di ritardi e slittamenti che progressivamente si sono accumulati sino alla fine di novembre 2024, SIMICO e l'appaltatore hanno più volte condiviso modifiche contrattuali, non sostanziali, volte a prevedere meccanismi finalizzati a migliorare la fluidità operativa e ad assicurare un avanzamento regolare delle attività, anche mediante un monitoraggio più frequente dei lavori.

Detti ritardi sono stati determinati, in particolare, da uno stato dei luoghi parzialmente difforme da quello rappresentato nel progetto esecutivo, a titolo esemplificativo con riferimento alle perforazioni aggravate dalla roccia superficiale rispetto a quanto geologicamente ipotizzato per profondità maggiori, emerso solo durante l'evoluzione delle lavorazioni, nonché da condizioni meteorologiche avverse e dalla peculiare localizzazione del cantiere.

Nonostante le iniziative poste in essere, appaiono necessarie ulteriori misure per il conseguimento del risultato di interesse pubblico primario di realizzare l'opera pubblica con la massima tempestività, in linea con le tempistiche di svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici;

- “*Nodo di Castione Andevenno noto come "svincolo di Sassella"*” (CUP: F67H20000920001): l'intervento consiste nella realizzazione del nuovo svincolo a livelli sfalsati “Sassella” e la riqualificazione della S.S. 38 nei Comuni di Sondrio e Castione Andevenno. Trattasi di intervento previsto dal Piano complessivo delle opere olimpiche approvato con il citato d.P.C.M. 8 settembre 2023 (Cod. C21.0), al quale è associato un finanziamento pari a euro 21.411.800,00.

In data 20 dicembre 2024 SIMICO ha indetto la conferenza di servizi decisoria, con seduta il 13 gennaio 2025. In sede di Conferenza di servizi, la Soprintendenza ha espresso formale parere contrario al progetto in esame, mentre la Regione Lombardia, nell'ambito dell'espressione del parere di competenza, ha rilasciato l'autorizzazione paesaggistica con prescrizioni.

A fronte di ciò, sono allo studio soluzioni per superare le criticità riguardanti l'eventuale dissenso tra le amministrazioni coinvolte nel procedimento amministrativo, che potrebbe comportare un rallentamento dell'*iter* procedurale in corso di svolgimento.



- Intervento B19.0 – Collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia (CUP: C11C22006460007): il progetto prevede la realizzazione di un sistema di collegamento funiviario tra i versanti “Carosello” e “Mottolino” nel comune di Livigno (SO) e riguarda la realizzazione dell’impianto Carosello – Freita – Pianoni Bassi articolato in due tratte, con la stazione intermedia in località Freita integrata con un sottostante parcheggio; tale opera permetterà il perseguimento del progetto car free in capo al Comune di Livigno, consentendo all’utenza la mobilità tra i due versanti della valle senza ricorrere all’utilizzo di autovetture, riducendo così l’impatto dell’inquinamento ambientale, con particolare riferimento al periodo di svolgimento dell’evento olimpico.

L’intervento è stato previsto dal “Piano complessivo delle opere olimpiche”, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 settembre 2023, che, nell’allegato 1, ha individuato le seguenti opere:

- B12.0 - Realizzazione Parcheggio via Freita a servizio del collegamento dei versanti sciistici est ed ovest di Livigno (CUP: B11B22000690001);
- B14.0 - Collegamento dei versanti sciistici est ed ovest (CUP: B11C22000020006);

Successivamente, i suddetti interventi sono stati rimodulati, tramite accorpamento, nell’intervento “B19.0 - Collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia” - CUP: C11C22006460007, con importo complessivo del finanziamento pari a € 43.756.200,00, ricompreso tra gli interventi per i quali è applicabile la procedura semplificata di cui all’art. 44 del decreto-legge n. 77/2021.

La suddetta rimodulazione è stata operata ai sensi dell’articolo 4, comma 1, lettera b) del suddetto d.P.C.M. 8 settembre 2023 secondo cui *“la Società è autorizzata ad apportare modifiche al Piano attraverso: [...] “b) rimodulazione degli interventi già ricompresi nel Piano, prevedendo che siano accorpati o suddivisi quelli presenti nel Piano stesso, in relazione alle caratteristiche tecnico-funzionali”*.

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stato sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del d.lgs 152/2006 e dell’art.6 della legge regionale Lombardia 2 febbraio 2010 n. 5, conclusasi con adozione del Decreto n. 4530 del 28/03/2025 della Direzione Generale “Ambiente e Clima” di Regione Lombardia che tiene conto della Relazione approvata dalla Commissione Istruttoria regionale per la VIA nella seduta n. 7 del 27/3/2025, nonché degli esiti della Valutazione di incidenza a cura della competente “Struttura Natura e Biodiversità della D.G. Territorio e Sistemi Verdi”.



Con il suddetto decreto, è stata stabilita l'esclusione del progetto dalla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, con raccomandazioni e indicazioni, nonché dichiarata Valutazione di Incidenza positiva, ovvero assenza di effetti negativi significativi sui siti della Rete Natura 2000, con prescrizioni.

L'Amministratore delegato con nota prot. Simico n. 1748 del 18.03.2025 ha indetto la Conferenza di Servizi decisoria sincrona ai sensi delle pertinenti disposizioni della Legge 241/1990 con la finalità di raggiungere l'intesa tra le Amministrazioni ed enti invitati in ordine alla localizzazione dell'opera e all'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, ai sensi dell'articolo 38, comma 10, del d.lgs. 36/2023. In tale sede e nei giorni successivi sono stati raccolti tutti i pareri favorevoli degli Enti territoriali e dei gestori di servizi e sottoservizi interessati al procedimento, molti di essi contenenti prescrizioni o raccomandazioni da rispettare in fase esecutiva.

Contestualmente all'indizione della Conferenza di Servizi, l'Amministratore delegato di Simico in qualità di autorità espropriante, ai sensi dell'art. 6 del d.P.R. 327/2011, ha emanato l'Avviso di avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità (prot. Simico n. 1763 del 18/03/25) pubblicato sul sito istituzionale della Società, all'albo pretorio on line del Comune di Livigno nonché, in data 23 marzo 2025, su un quotidiano di interesse nazionale (IlSole24Ore) e su un quotidiano di interesse locale (Il Giorno -ed. Sondrio). Il decreto di determinazione motivata di conclusione della Conferenza di Servizi è in fase di adozione ai sensi dell'articolo 14-quater della Legge 241/1990, sulla base dei pareri favorevoli, con raccomandazioni e condizioni, espressi nell'ambito della Conferenza di Servizi, in assenza di dissensi.

Considerato che gli interventi ricompresi nel "Piano complessivo delle opere olimpiche" rivestono per legge carattere di pubblica utilità e urgenza e sono qualificati come di preminente interesse nazionale, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 3, comma 2-bis, del D.L. 16/2020 e dell'articolo 61, comma 7, del D.L. 50/2017, il commissariamento dell'intervento ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, rappresenterebbe maggiori garanzie di realizzazione nei tempi imposti dallo svolgimento dell'evento olimpico.

Di seguito si riporta la suddivisione delle fonti di finanziamento dell'intervento:

Cod.	Procedure PNRR	Territorio	Cluster	Venue	Descrizione dell'investimento	CUP	Soggetto attuatore	Costo dell'investimento	Fonti Finanziarie	Copertura finanziaria
B19.0	X	Lombardia	Valtellina - Livigno	Livigno	Collegamento dei versanti con realizzazione di parcheggio presso stazione intermedia	C11C2006460007	Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.	43.756.200,00 €	Delibera Giunta Comune Livigno n. 32 del 9/3/22	8.500.000,00 €
									Regione Lombardia	19.630.000,00 €
									Art. 1, co. 500, legge 197/2022	15.626.200,00 €
									Totale Copertura Finanziaria	43.756.200,00 €



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

Infine, in considerazione della rilevanza del Gran Premio di Formula 1 del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna e del Gran Premio d'Italia di Formula 1, al **comma 2** è riconosciuto un contributo in favore di ACI pari a complessivi 40.250.000 euro, in ragione di 5.250.000 euro per l'anno 2025 e di 5.000.000 di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, al fine di far fronte ai costi connessi all'organizzazione e alla gestione delle manifestazioni sportive su richiamate.

Al riguardo, si ricorda che l'articolo 1, commi 444 e 445, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ha autorizzato l'Automobile Club d'Italia, quale Federazione sportiva nazionale interessata, a sostenere le spese necessarie all'organizzazione e gestione dei Gran Premi di Formula 1, riconoscendo, in favore della predetta Federazione, un contributo originariamente pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025.

Il suddetto stanziamento viene integrato nella misura di 5.250.000 euro per l'anno in corso.

Inoltre, considerato che occorre assicurare l'organizzazione e la gestione della manifestazione anche per gli anni successivi al 2025, in relazione al periodo di vigenza del rapporto di concessione con il soggetto titolare dei diritti di organizzazione e promozione del Campionato mondiale di Formula 1, viene riconosciuto un contributo pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, come da contratto sottoscritto tra ACI-Federazione sportiva e Formula 1 per lo svolgimento del Gran premio d'Italia.

Agli oneri recati dalla disposizione in oggetto, pari a 5.250.000 di euro per l'anno 2025 e a 5.000.000 di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, si provvede mediante corrispondente



riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che presenta le necessarie disponibilità.

CAPO VI - DISPOSIZIONI URGENTI DI SPESA PER GARANTIRE LA CONTINUITA' DEI
SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Art. 16

(Disposizioni urgenti per garantire la continuità e la regolarità dei servizi svolti dalla Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea)

La disposizione mira a garantire la continuità e regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale svolti dalla Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea

L'azienda svolge il servizio di trasporto pubblico locale sul territorio della provincia di Catania di tipo ferroviario extraurbano e di tipo metropolitano nella città di Catania, utilizzando, quale servizio di tipo sostitutivo e integrativo, anche il servizio su gomma.

Oltre allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico, l'azienda è impegnata anche nelle attività connesse alla realizzazione del programma di prolungamento della rete metropolitana di Catania, beneficiaria di finanziamenti a vario titolo provenienti da Stato, Regione Siciliana, Comunità Europea, PNRR con investimenti in corso per oltre 1 miliardo di euro.

Pertanto, al fine di garantire il rispetto degli obblighi di trasporto pubblico, appare necessario integrare le risorse già previste a legislazione vigente in favore della Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea nella misura di euro 2.884.300,00 per l'anno 2025 e di euro 6.684.300,00 annui a decorrere dall'anno 2026.

Agli oneri derivanti dall'attuazione della disposizione si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che presenta le necessarie disponibilità.

CAPO VII - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 17

(Entrata in vigore)

La disposizione in esame reca l'entrata in vigore del provvedimento.



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.

L'**Allegato B**, introdotto dall'articolo 14, comma 1, reca l'elenco degli interventi previsti, da inserire nella programmazione già adottata dal Commissario straordinario, specificamente indicati con il CUP e con la descrizione del loro stato di avanzamento.

L'**Allegato C**, introdotto dall'articolo 15, comma 1, lettera b), introduce l'Allegato 1-ter all'articolo 3, comma 5-ter.2) del citato decreto-legge n. 16 del 2020 e reca l'elenco degli interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, per cui è disposta la nomina dell'amministratore delegato della Società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A." quale commissario straordinario.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

21/05/2025

Daria Perrotta



Decreto-legge "Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione dei demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'unione europea in materia di infrastrutture e trasporti." (milioni di euro)														
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione	E/S	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbricando				Indebitamento netto
						2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	
1	2		Incremento delle risorse destinate alla Struttura per la prevenzione antinforta di cui all'art. 30 del D.L. 189/2016 - compensi per straordinario	S	C	0,3	0,5	0,5	0,5	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5
1	2		Incremento delle risorse destinate alla Struttura per la prevenzione antinforta di cui all'art. 30 del D.L. 189/2016 - compensi per straordinario - effetti riflessi	E	TC					0,1	0,2	0,2	0,1	0,2
1	2		Incremento delle risorse destinate alla Struttura per la prevenzione antinforta di cui all'art. 30 del D.L. 189/2016 - spese per missioni	S	C	0,01	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01	0,02
1	2		Incremento delle risorse destinate alla Struttura per la prevenzione antinforta di cui all'art. 30 del D.L. 189/2016 - funzionamento	S	C	0,02	0,03	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,02	0,03
1	2		Riduzione Tabella A - MIT	S	C	-0,3	-0,6	-0,6	-0,6	-0,3	-0,6	-0,6	-0,3	-0,6
4	3		Risorse destinate all'ammmodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto, di cui all'art. 1, c. 150, della L. 190/2014	S	K	6,0	6,0			6,0	6,0		6,0	
4	3		Riduzione Tabella A - MIT	S	C	-6,0	-6,0			-6,0	-6,0		-6,0	
8	1		Convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a. - personale	S	C		0,7	0,7			0,7			0,7
8	1		Convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a. - personale - effetti riflessi	E	TC						0,3	0,3		0,3
8	1		Convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.a. - altre spese	S	C	0,2	1,3	1,3		0,2	1,3	1,3	0,2	1,3
8	3		Riduzione delle risorse destinate agli enti proprietari delle strade, a compensazione dei minori indennizzi connessi all'usura derivante dalla circolazione stradale di convogli agricoli, di cui all'art. 1, c. 505, della L. 197/2022	S	C	-0,2	-2,0	-2,0		-0,2	-2,0	-2,0	-0,2	-2,0
10	1		Risorse per lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto media e lunga percorrenza di passeggeri - contratto intercity - per il periodo 2027-2041	S	C	1,2	2,7	1,8		1,2	2,7	1,8	1,2	1,8
10	1		Riduzione delle risorse a sostegno delle imprese delentid e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché degli spedizionieri ed operatori del trasporto multimodale (MTO) limitatamente all'attività relativa ai trasporti ferroviari, danneggiati dall'emergenza COVID-19, di cui all'art. 1, c. 671, della L. 178/2020	S	C	-1,2	-2,7	-1,8		-1,2	-2,7	-1,8	-1,2	-1,8
15	2		Contributo in favore di Federazione sportiva nazionale - ACI, a sostegno delle manifestazioni sportive "Gran Premio di Formula 1 del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna" e "Gran Premio d'Italia di Formula 1"	S	C	5,3	5,0	5,0	5,0	5,3	5,0	5,0	5,3	5,0
15	2		Riduzione Tabella A - MIT	S	C	-5,3	-5,0	-5,0	-5,0	-5,3	-5,0	-5,0	-5,3	-5,0



Decreto-legge "Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'unione europea in materia di infrastrutture e trasporti." (milioni di euro)																	
Articolo	Comma	Lettera	Descrizione	E/S	Natura	Saldo netto da finanziare				Fabbisogno				Indebitamento netto			
						2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028	2025	2026	2027	2028
16	1		Risorse in favore della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea, finalizzate a garantire la continuità e regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale erogati	S	C	2,9	6,7	6,7	6,7	2,9	6,7	6,7	6,7	2,9	6,7	6,7	6,7
16	1		Riduzione Tabella A - MIT	S	C	-2,9	-6,7	-6,7	-6,7	-2,9	-6,7	-6,7	-6,7	-2,9	-6,7	-6,7	-6,7
						0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,6	0,2	0,1	0,6	0,6	0,2
			Entrate			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Spese			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			SALDO			0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,6	0,2	0,1	0,6	0,6	0,2



DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 116 del 21 maggio 2025.

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87, quinto comma, della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante « Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri » e, in particolare, l'articolo 15;

Vista la legge 5 novembre 1971, n. 1086, recante « Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica »;

Vista la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante « Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente »;

Vista la legge 2 febbraio 1974, n. 64, recante « Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche »;

Vista la legge 1° dicembre 1986, n. 870, recante « Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti » e, in particolare, l'articolo 19;

Visto il decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, recante « Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime »;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante « Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche »;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante « Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia »;

Visto il decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, recante « Disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione »;

Visto il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, recante « Attuazione della direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della direttiva 76/160/CEE »;

Vista la legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato » e, in particolare, l'articolo 1, comma 150;

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016) » e, in particolare, l'articolo 1, comma 868;

Visto il decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, recante « Codice della protezione civile »;

Visto il decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 marzo 2020, n. 66, recante « 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 »;

Visto il decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante « Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia » e, in particolare, l'articolo 95 che reca disposizioni per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia;

Vista la legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 » e, in particolare, l'articolo 1, comma 671;

Visto il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, recante « Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti »;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, recante « *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure »;

Visto il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, recante « Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

Visto il decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, recante « Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose » e, in particolare, l'articolo 30, comma 5;

Visto il decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, recante « Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, non-

ché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico » e, in particolare, l'articolo 29;

Visto il decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, recante « Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina » e, in particolare, l'articolo 26;

Vista la legge 29 dicembre 2022, n. 197, recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025 » e, in particolare, l'articolo 1, comma 505;

Visto il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, recante « Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria »;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante « Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici »;

Visto il decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100, recante « Interventi urgenti per fronteggiare l'emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023 nonché disposizioni urgenti per la ricostruzione nei territori colpiti dai medesimi eventi » e, in particolare, l'articolo 20-ter;

Visto il decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante « Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici » e, in particolare, l'articolo 2;

Visto il decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190, recante « Disciplina dei regimi amministrativi per la produzione di energia da fonti rinnovabili, in attuazione dell'articolo 26, commi 4 e 5, lettera b) e d), della legge 5 agosto 2022, n. 118 » e, in particolare, l'articolo 12;

Vista la legge 16 dicembre 2024, n. 193, recante « Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 » e, in particolare, gli articoli 1, 5, 9, 12, 13 e 16;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante « Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada » e, in particolare, l'articolo 373;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante « Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli »;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di garantire la tempestiva operatività della società Stretto di Messina S.p.A. e di assicurare il rispetto del cronoprogramma relativo alla realizzazione del collegamento stabile tra la Regione Siciliana e la Regione Calabria;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di favorire l'accelerazione degli investimenti e delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure in materia di contratti pubblici, operando senza pregiudizio per i presidi di legalità;

Valutata la necessità e l'urgenza di adottare misure in materia di motorizzazione, sia nell'ottica della semplificazione e dell'efficientamento delle relative attività sia con l'obiettivo di potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonché la resilienza, delle infrastrutture digitali di rete degli Uffici competenti, 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;

Considerato che è necessario intervenire con urgenza con disposizioni specifiche a sostegno del settore dell'autotrasporto, anche in considerazione dell'eccezionale aumento dei prezzi dei carburanti determinato dal protrarsi della grave crisi internazionale in atto in Ucraina;

Ritenuta la necessità di intervenire nel quadro normativo del settore dell'autotrasporto nell'ottica di ridurre i tempi di attesa relativi al carico e allo scarico delle merci, nonché in materia di tempi di pagamento;

Considerata la straordinaria necessità e urgenza di emanare disposizioni finalizzate ad accelerare e semplificare la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche, indifferibili e urgenti, anche nell'ottica di favorire il potenziamento delle reti autostradali e di una maggiore efficienza dei rapporti concessori in essere;

Considerata la straordinaria necessità e urgenza di adottare disposizioni finalizzate alla realizzazione dei progetti di investimento finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR (PNC) o da programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea al fine di garantire il rispetto del relativo cronoprogramma, nonché alla messa in sicurezza delle stesse;

Ritenuta la straordinaria necessità e urgenza di assicurare ogni utile e urgente iniziativa finalizzata ad accelerare la realizzazione delle opere necessarie allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali « Milano-Cortina 2026 », che rivestono straordinario rilievo internazionale, imponendo l'adozione di misure urgenti per assicurare l'immediata fruizione degli impianti;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 19 maggio 2025;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali, delle imprese e del *made in Italy*, dell'ambiente e della sicurezza energetica, per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione e per la protezione civile e le politiche del mare;

EMANA

il seguente decreto-legge:

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)

1. Al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2:

1) al comma 8, lettera c), numero 5), le parole: « nei limiti del quale » sono sostituite dalle seguenti: « 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, nel limite del quale »;

2) al comma 8-bis, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Ai fini dell'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale, si procede, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata 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 del presente comma. »;

b) all'articolo 4, comma 3, lettera b-ter), dopo le parole: « in corso di esecuzione, » sono inserite le seguenti: « nonché delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per consentirne la rapida risoluzione nella fase di esecuzione dell'opera con una decurtazione percentuale del 50 per cento dei compensi, determinati ai sensi dell'articolo 1, comma 4, dell'Allegato V.2 al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ».

Articolo 2.

(Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici e di contratti di protezione civile)

1. Al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 45, comma 4, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « L'incentivo di cui al comma 3 è corrisposto al personale con

qualifica dirigenziale in deroga al regime di onnicomprensività di cui all'articolo 24, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e alle analoghe disposizioni previste dai rispettivi ordinamenti del personale in regime di diritto pubblico. Le Amministrazioni che erogano gli incentivi al personale con qualifica dirigenziale, in sede di verifica della compatibilità dei costi di cui all'articolo 40-bis 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, comma 3, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e il numero dei beneficiari.

b) all'articolo 136, le parole: « 4-bis. In deroga all'articolo 45, comma 4, per le amministrazioni della difesa e della sicurezza » sono sostituite dalle seguenti: « 4-ter. Per le amministrazioni della difesa e della sicurezza »;

c) all'articolo 140:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 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, 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 limiti temporali le stazioni appaltanti possono affidare appalti pubblici di lavori, servizi e forniture con le procedure previste dal presente articolo. »;

2) il comma 6 è abrogato;

3) al comma 7, le parole: « nonché, limitatamente ad emergenze di protezione civile, le procedure di cui all'articolo 76, comma 2, lettera c), » sono soppresse;

4) al comma 8, il primo periodo è soppresso;

5) i commi 11 e 12 sono abrogati;

6) alla rubrica, le parole: « e di protezione civile » sono soppresse;

d) dopo l'articolo 140, è inserito il seguente:

« Art. 140-bis (*Procedure di protezione civile*). – 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 disposi-

zioni dell'articolo 140 nonché le disposizioni del presente articolo e dell'articolo 46-*bis* del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018, tenuto conto anche delle differenti tipologie di eventi emergenziali previsti al medesimo articolo 7 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, 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 all'articolo 24, comma 2, del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018.

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, 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 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 acquisti di beni e servizi, per consentire alle stazioni appaltanti 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 del diritto 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 restando 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, e 111, comma 3, limitatamente alle tempistiche e alle modalità delle comunicazioni ivi previste, per consentire alle stazioni appaltanti la semplificazione della procedura di affidamento e l'adeguamento della sua tempistica alle esigenze del contesto emergenziale;

g) articolo 108, commi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, per consentire l'utilizzo generalizzato del criterio del minor prezzo.

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:

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 all'articolo 140, comma 4, è stabilito in trenta giorni;

c) l'amministrazione competente all'affidamento e all'esecuzione del contratto è identificata nel soggetto attuatore, ove individuato, di cui all'articolo 25, comma 6, del codice di cui al decreto legislativo n. 1 del 2018.

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). »;

e) all'articolo 222, comma 3, lettera g), le parole: « di cui all'articolo 140 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui agli articoli 140 e 140-bis »;

f) all'articolo 225-bis, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 119, comma 20, e di cui all'articolo 23 dell'allegato II.12, nel testo vigente alla data di cui all'articolo 229, comma 2, continuano ad applicarsi ai procedimenti in corso. A tal fine, per procedimenti in corso si intendono le procedure e i contratti per i quali i bandi o gli avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano stati pubblicati prima della data di entrata in vigore del decreto legislativo 31 dicembre 2024, n. 209, 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. »;

g) all'allegato V.2, all'articolo 1, comma 2, terzo periodo, dopo le parole: « della spesa » sono inserite le seguenti: « ovvero svolge il ruolo di concedente ».

2. Al codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, dopo l'articolo 46 è inserito il seguente:

« Art. 46-bis (*Procedure di protezione civile*). – 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 140-bis del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ai contratti affidati nell'ambito delle emergenze di protezione civile, di cui all'articolo 7,

comma 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, del presente decreto, si applicano, altresì, le disposizioni del presente articolo.

2. Le verifiche antimafia aventi ad oggetto l'affidamento e l'esecuzione dei contratti pubblici di lavori, forniture e servizi disciplinati con i provvedimenti di cui all'articolo 25 sono svolte mediante il rilascio della informativa liberatoria provvisoria, immediatamente conseguente alla consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia e alle risultanze delle interrogazioni di tutte le ulteriori banche dati disponibili. L'informativa liberatoria provvisoria consente di stipulare, approvare o autorizzare i contratti e subcontratti relativi a lavori, servizi e forniture, sotto condizione risolutiva, ferme restando le ulteriori verifiche ai fini del rilascio della documentazione antimafia da completarsi entro sessanta giorni. Qualora la documentazione successivamente pervenuta accerti la sussistenza di una delle cause interdittive ai sensi del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, i soggetti di cui all'articolo 83, commi 1 e 2, del medesimo codice recedono dai contratti, fatti salvi il pagamento del valore delle opere già eseguite e il rimborso delle spese sostenute per l'esecuzione del rimanente, nei limiti delle utilità conseguite fermo restando quanto previsto dall'articolo 94, commi 3 e 4, del codice di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011 e dall'articolo 32, comma 10, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. In caso di eventi di cui all'articolo 7, comma 1, lettere *b)* e *c)*, del presente codice, al fine di garantire la tempestiva realizzazione di strutture temporanee di emergenza per far fronte a esigenze abitative, didattiche, civili, commerciali, produttive, socio-culturali o di culto, in assenza di idonei strumenti contrattuali vigenti, i soggetti attuatori a tal fine individuati nei provvedimenti di cui all'articolo 25 del presente codice sono autorizzati ad avvalersi della società Consip S.p.a. ovvero di altre centrali di committenza, per procedere all'affidamento dell'appalto integrato dei lavori e della relativa progettazione, ai sensi dell'articolo 44 del codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, a operatori economici in possesso delle necessarie qualificazioni, individuati mediante procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara ai sensi dell'articolo 76 del medesimo codice. ».

Articolo 3.

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

1. 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 testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui 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, in via transitoria, fino al 30 giugno 2026, per lo svolgimento della verifica di cui all'articolo 2, comma 3, dell'ordinanza del Presidente del

Consiglio dei ministri n. 3274 del 20 marzo 2003, ai fini della individuazione delle classi d'uso necessarie per distinguere le conseguenze di una interruzione di operatività o di un eventuale collasso degli uffici pubblici secondo le vigenti norme tecniche per le costruzioni, qualora sia rilevante l'indice di affollamento ai sensi del paragrafo 2.4.2 delle « Norme tecniche per le costruzioni » di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018, pubblicato nel supplemento ordinario n. 8 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 42 del 20 febbraio 2018, 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, l'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, è determinato secondo i criteri e la metodologia di calcolo definiti nell'Allegato A al presente decreto.

CAPO II

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

Articolo 4.

(Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto)

1. L'articolo 6-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, è sostituito dal seguente:

« Art. 6-bis (*Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia*). – 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 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 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. 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. 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, tenuto conto delle sanzioni di cui agli articoli 164 e 167 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. ».

2. All'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, dopo il comma 15 è inserito il seguente:

« 15-*bis*. Qualora le eventuali violazioni delle disposizioni di cui ai commi 12, 13 e 13-*bis* integrino anche i presupposti disciplinati dall'articolo 9, comma 3-*bis*, secondo periodo, della legge 18 giugno 1998, n. 192, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, d'ufficio o su segnalazione del creditore ovvero del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può adottare le diffide e applicare le sanzioni previste dall'articolo 15 della legge 10 ottobre 1990, n. 287. ».

3. Per le finalità di ammodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è autorizzata la spesa di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026. Le relative risorse sono ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Agli oneri derivanti dal primo periodo, pari a 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, 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.

Articolo 5.

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

1. 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, le somme nella disponibilità della società PatentiViaPoste S.c.p.A., sono versate dalla medesima società all'entrata del bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione nel medesimo anno allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di potenziare la sicurezza informatica e gestionale, nonché di aumentare la resilienza delle infrastrutture digitali di rete degli uffici centrali e territoriali della motorizzazione civile.

2. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) l'alinea è sostituito dal seguente: «Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Gli importi corrisposti ai sensi del primo periodo, comunque dovuti dai soggetti richiedenti per le operazioni ivi previste, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e destinati allo svolgimento delle attività di cui al presente articolo. Tali importi, da considerarsi onnicomprensivi, sono così determinati: »;

2) la lettera c) è abrogata;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1.1. Oltre agli importi dovuti ai sensi del comma 1, lettere a) e b), i soggetti di cui al medesimo comma 1 sono tenuti a corrispondere:

a) in caso di distanza uguale o inferiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, un importo pari ad euro 100 dovuto a titolo di rimborso forfetario per le spese di trasferta, comprensivo del rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;

b) in caso di distanza superiore agli 80 chilometri dall'ordinaria sede di servizio, un importo dovuto a titolo di rimborso analitico delle spese sostenute per le trasferte nonché del rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato;

c) in caso di trasferte all'estero, gli importi di cui alla lettera b) oltre alle eventuali diarie di missione previste dalla normativa vigente. »;

c) il comma 1-*bis* è sostituito dal seguente:

« 1-*bis*. Gli importi di cui ai commi 1 e 1.1 sono dovuti per l'attività svolta dai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella qualità di titolare e responsabile dell'attività. In caso di operazioni svolte anche dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività sono dovuti gli importi di cui al comma 1 maggiorati del 40 per cento nonché gli importi di cui al comma 1.1 per ciascuna unità di personale impegnata nell'operazione. »;

d) il comma 1-*ter* è sostituito dal seguente:

« 1-*ter*. Qualora le operazioni siano eseguite al di fuori dell'orario di servizio ordinario, al personale incaricato dell'attività, quale titolare, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 e gli importi di cui al comma 1, lettere a) o b), mentre al personale con funzione di supporto sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività. Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività quale titolare sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1, oltre al 50 per cento dell'importo di cui al comma 1, lettera b), mentre al personale con funzione di supporto sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, i soli importi di cui al comma 1.1. »;

e) il comma 1-*quater* è abrogato;

f) al comma 1-*quinquies*, le parole: « Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-*bis* e 1-*ter* si applicano » sono sostituite dalle seguenti: « Le disposizioni di cui al comma 1-*ter* si applicano » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e gli oneri derivanti dalla remunerazione delle stesse sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza »;

g) il comma 1-*sexies* è abrogato.

3. Il decreto adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è aggiornato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto in relazione al numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del numero di addetti, al fine di bilanciare le esigenze di operatività del settore con la tutela della sicurezza dei veicoli e la promozione di misure di sicurezza negli ambienti di lavoro. Nelle more della revisione del decreto di cui al primo periodo, 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 quantità 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. Le autorizzazioni alla circolazione in prova di cui al presente comma consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo.

CAPO III

DISPOSIZIONI URGENTI NEL SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

Articolo 6.

(Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo)

1. Ai fini della determinazione degli aggiornamenti annuali dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime ai sensi dell'articolo 04, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso si intende sostituito, in assenza della produzione e diffusione dell'indice da parte dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), dall'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.

2. Al fine di individuare misure di sicurezza della balneazione omogenee su tutto il territorio nazionale e di ordinato governo del territorio, la stagione balneare è fissata dalla terza settimana di maggio alla terza settimana di settembre di ogni anno. Le regioni o gli enti locali possono anticipare o posticipare l'inizio della stagione balneare di una settimana, ferma restando la durata complessiva di cui al primo periodo. Al di fuori della stagione balneare è sempre consentita l'apertura delle strutture balneari che intendono attivare il servizio di assistenza bagnanti o, in assenza di quest'ultimo, per i soli fini elioterapici. Sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116, per le finalità ivi previste.

Articolo 7.

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

1. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 27-*quinquies*, le parole: « il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e

Friuli Venezia Giulia » sono sostituite dalle seguenti: « l'Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque »;

b) al comma 27-*sexies*, le parole: « dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia » sono sostituite dalle seguenti: « dall'Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque ».

Articolo 8.

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

1. In considerazione del valore strategico del settore della portualità, del trasporto marittimo, della logistica e della logistica digitale, è autorizzata la spesa di euro 200.000 per l'anno 2025, di euro 2.000.000 per l'anno 2026 e di euro 2.000.000 per l'anno 2027, per gli atti convenzionali da stipulare tra la società RAM – Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dello svolgimento delle attività di supporto, assistenza tecnica e operativa per l'attuazione delle linee di intervento in materia di economia del mare, logistica, trasporto marittimo e fluviomarittimo.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e nei limiti delle risorse ivi previste, per il biennio 2026-2027, 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, in deroga ai vincoli assunzionali di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, e all'articolo 9, comma 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 contratto collettivo nazionale del lavoro applicato.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede, 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 29 dicembre 2022, n. 197.

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 prezzi)

1. Ai contratti di lavori affidati sulla base di documenti iniziali di gara, redatti ai sensi dell'articolo 29, comma 1, lettera a), del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, che non abbiano avuto accesso ai Fondi di cui

all'articolo 26, comma 4, lettere *a*) e *b*), comma 6-*quater* e comma 7, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, si applicano, ai fini della revisione prezzi, in deroga a quanto previsto dall'articolo 29, comma 1, lettera *b*), del medesimo decreto-legge n. 4 del 2022, nonché a quanto stabilito nelle clausole contrattuali e nei documenti iniziali di gara, le disposizioni di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, a condizione che, ferma la necessità di garantire la copertura delle voci di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *e*), dell'allegato I.7 al medesimo codice, siano rispettati contemporaneamente i seguenti criteri:

a) le voci del quadro economico di ciascun intervento relative ad imprevisti risultino coerenti con la soglia di cui all'articolo 5, comma 2, dell'Allegato I.7 al codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023;

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 ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *e*), numero 6), dell'Allegato I.7 al codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

Articolo 10.

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

1. Al fine di assicurare lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza per il periodo 2027-2041 in conformità alle disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, è autorizzata la spesa di euro 1.200.000 per l'anno 2025, di euro 2.700.000 per l'anno 2026 e di euro 1.791.928 per l'anno 2027. Agli oneri di cui al primo periodo si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 671, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

Articolo 11.

(Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali)

1. Alla legge 16 dicembre 2024, n. 193, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 3, lettera *v*), dopo le parole: « nuovo concessionario subentrante » sono inserite le seguenti: « , nelle ipotesi di cui all'articolo 191, comma 3, del codice dei contratti pubblici, »;

b) all'articolo 5, comma 4, primo periodo, le parole: « alle eventuali prescrizioni » sono sostituite dalle seguenti: « alle prescrizioni vincolanti, ove formulate, » e le parole: « sono tempestivamente trasmessi » sono sostituite dalle seguenti: « sono trasmessi senza indugio »;

c) all'articolo 9, comma 2, secondo periodo, le parole: « alle eventuali prescrizioni » sono sostituite dalle seguenti: « alle prescrizioni vincolanti, ove formulate, » e le parole: « sono tempestivamente trasmessi » sono sostituite dalle seguenti: « sono trasmessi senza indugio »;

d) all'articolo 12, comma 1, le parole: « con delibera dell'ART, adottata » sono sostituite dalle seguenti: « si applica il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe adottato dall'ART » e le parole: « , è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe, » sono sostituite dalle seguenti: « . Il predetto sistema tariffario è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo, »;

e) all'articolo 16:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« 1-bis. 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'articolo 3 prima del completamento della procedura di adozione del Piano di cui all'articolo 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'articolo 13, comma 1, secondo periodo. »;

2) al comma 2:

2.1) al primo periodo, le parole: « , 12 e 14, commi 1, 2 e 3 » sono sostituite dalle seguenti: « e 12, commi 2, secondo periodo, 3, 4 ,5, 6, 7, 8, 9 e 10 »;

2.2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « 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'articolo 12, comma 2, primo periodo, sulla base del sistema tariffario definito dall'ART ai sensi del comma 1 del medesimo articolo 12. ».

Articolo 12.

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

1. L'articolo 2 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, è sostituito dal seguente:

« Art. 2 (*Oneri di servizio pubblico e tariffe praticabili*). – 1. Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico conformemente all'ar-

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)

1. Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi riguardanti l'energia da fonti rinnovabili delineati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) per l'anno 2030, nonché l'attuazione della Riforma 1 della Missione 7 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), all'articolo 12 del decreto legislativo 25 novembre 2024, n. 190, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5:

1) al primo periodo, le parole: « dell'articolo 20, comma 4 » sono sostituite dalle seguenti: « dell'articolo 20, comma 8 » e dopo le parole: « zone di accelerazione terrestri » sono inserite le seguenti: « , comprensive delle aree individuate ai sensi del comma 7-bis e che costituiscono il contenuto minimo inderogabile del Piano medesimo, »;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In relazione alle zone di accelerazione individuate ai sensi del comma 7-bis, resta ferma la possibilità per le regioni e le province autonome di indicare, nelle definizioni dei Piani, ulteriori impianti a fonti rinnovabili, nonché gli impianti di stoccaggio e le altre opere previste dal primo periodo del presente comma. »;

b) dopo il comma 5, è inserito il seguente:

« 5-bis. Al fine di assicurare il rispetto del termine di cui al comma 5, primo periodo, le regioni e le province autonome sottopongono le proposte di Piano elaborate ai sensi del medesimo comma 5 alla valutazione ambientale strategica di cui al comma 8 entro il 31 agosto 2025. In caso di inosservanza del termine di cui al primo periodo ovvero in caso di mancata adozione del Piano di cui al comma 5 entro il termine ivi previsto, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica propone al Presidente del Consiglio dei ministri l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12 del decreto-legge 31 maggio

2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. »;

c) dopo il comma 7, è inserito il seguente:

« 7-*bis*. Fermo restando quanto previsto dal comma 7, terzo periodo, e ai fini di cui al comma 10, sono considerate zone di accelerazione, in relazione alle fattispecie progettuali di cui agli allegati A e B al presente decreto e in coerenza con il potenziale nazionale individuato dal GSE mediante la mappatura dallo stesso effettuata nei termini e secondo le modalità di cui al comma 1, le aree industriali, come definite dagli strumenti urbanistici regionali, sovracomunali o comunali comunque denominati, ricadenti nelle aree individuate dal GSE con la citata mappatura. Entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, e comunque non oltre il termine del 21 maggio 2025 di cui al comma 1, il GSE pubblica su apposito sito *internet* la rappresentazione cartografica delle zone di accelerazione, come definite ai sensi del primo periodo. Entro trenta giorni dalla pubblicazione di cui al secondo periodo, le regioni e le province autonome comunicano al GSE eventuali disallineamenti cartografici delle aree industriali insistenti sui rispettivi territori rispetto a quanto riportato nella mappatura pubblicata dal medesimo GSE, esclusivamente ai fini dell'aggiornamento cartografico delle zone di accelerazione definite ai sensi del primo periodo. »;

d) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La procedura di valutazione ambientale strategica di cui al primo periodo si svolge secondo le modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006 per i piani sottoposti a valutazione ambientale strategica in sede statale, con applicazione dei termini procedurali ridotti della metà. ».

Articolo 14.

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali)

1. Al fine di assicurare il conseguimento dei traguardi M2C4-11, M2C4-11*bis* e M2C4-11*ter* della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a « Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico – Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche » del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), il Commissario straordinario di cui all'articolo 20-*ter*, comma 1, del decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100, 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 della citata Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a del PNRR, degli ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza della società ANAS S.p.A. finanziati a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 868, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, indicati nell'Allegato

B al presente decreto, conseguenti agli eventi alluvionali di cui all'articolo 20-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 61 del 2023 e da realizzare nei territori della Regione Emilia-Romagna, della Regione Marche e della Regione Toscana individuati con le delibere del Consiglio dei ministri del 4 maggio 2023, del 23 maggio 2023 e del 25 maggio 2023. Le attività di soggetto attuatore degli interventi indicati nel citato Allegato B sono di competenza della società ANAS S.p.A.

CAPO V

INTERVENTI URGENTI DI COMPETENZA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER LA REALIZZAZIONE E IL FINANZIAMENTO DI EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNA- ZIONALE

Articolo 15.

(Interventi urgenti per la realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento dei XXV Giochi olimpici e paralimpici invernali « Milano Cortina 2026 » e per lo svolgimento di altri eventi sportivi)

1. Al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3:

1) al comma 5, lettera a), numero 2), le parole: « e al comma 5-*ter*.1. » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 5-*ter*.1 e al comma 5-*ter*.2 »;

2) dopo il comma 5-*ter*.1, è inserito il seguente:

« 5-*ter*.2. All'amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), sono altresì attribuite le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione degli interventi di cui all'Allegato 1-*ter*, che costituisce parte integrante del presente decreto, con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. 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 presente disposizione. Al Commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati. Per lo svolgimento delle funzioni commissariali, l'amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), può avvalersi delle strutture della società di cui al comma 1, 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 altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti

previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. »;

b) dopo l'Allegato 1-*bis*, è aggiunto, in fine, l'Allegato 1-*ter* di cui all'Allegato C al presente decreto.

2. 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, è riconosciuto un contributo di 5,25 milioni di euro per l'anno 2025 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032 in favore della Federazione sportiva nazionale-ACI. Agli oneri di cui al presente comma, pari a 5,25 milioni di euro per l'anno 2025 e a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032, 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.

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 la regolarità dei servizi svolti dalla Gestione governativa Ferrovia Circumetnea)

1. È autorizzata la spesa di euro 2.884.300 per l'anno 2025 e di euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026 in favore della Gestione governativa Ferrovia Circumetnea. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a euro 2.884.300 per l'anno 2025 e a euro 6.684.300 annui a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente 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)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 maggio 2025.

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

CALDERONE, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*

URSO, *Ministro delle imprese e del made in Italy*

PICCHETTO FRATIN, *Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*

FOTI, *Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione*

MUSUMECI, *Ministro per la protezione civile e le politiche del mare*

Visto, *il Guardasigilli*: NORDIO

ALLEGATO A
(Articolo 3, comma 1)

Criteri per la definizione del normale affollamento e dell'affollamento significativo

L'affollamento di un edificio destinato anche parzialmente a ufficio pubblico, eventualmente aperto al pubblico, può essere quantificato secondo un criterio che considera il numero medio di persone in esso presenti contemporaneamente, in un prefissato periodo di tempo, in relazione ad alcune caratteristiche geometriche dell'edificio stesso (superficie e numero di piani) secondo la procedura di seguito descritta.

Si definisce un Indice di Affollamento (I_A)¹ ottenuto moltiplicando tra loro due fattori:

- Indice di Utenza (I_U), dato dal prodotto di due parametri ricavati da dati quantitativi: Periodo di Utilizzazione (P_U) e Densità di Utenza (D_U)
 - Indice di Piano (I_P) che tiene conto del numero di piani dell'edificio
- ottenendo così:

$$I_A = I_U \cdot I_P = (P_U \cdot D_U) \cdot I_P$$

L'Indice di Utenza (I_U) è introdotto per tenere conto del numero di persone mediamente presenti contemporaneamente nell'edificio nell'arco di un intero anno; esso dipende da:

- Periodo di Utilizzazione (P_U) valutato come rapporto tra il numero di ore di utilizzo in un anno (n_{ua}) dell'edificio ed il numero totale di ore in un anno:

$$P_U = \frac{n_{ua}}{n^{\circ} \text{ ore in un anno}}$$

- Densità di Utenza (D_U) calcolata come rapporto tra il numero di persone che contemporaneamente utilizzano l'edificio (n_p) e la superficie calpestabile totale (S_{cl}) dell'edificio, misurata in centinaia di metri quadrati:

$$D_U = \frac{n_p}{S_{cl}}$$

La superficie calpestabile totale è calcolata come superficie utile più la superficie accessoria accessibile alle persone (ad esempio, superficie di scale, superficie di ballatoi, etc.).

Infine, l'Indice di Piano (I_P) è introdotto per tenere conto del fatto che, a parità di superficie calpestabile totale, un edificio su più piani può determinare maggiori perdite di vite umane, rispetto ad un edificio a un solo piano.

L'Indice di Piano (I_P) assume i seguenti valori in funzione del numero di piani n_p :

per $n_p = 1 - 2$	$I_P = 1$
per $n_p = 3 - 4$	$I_P = 1,2$
per $n_p = 5 - 6$	$I_P = 1,3$
per $n_p = 7 - 8$	$I_P = 1,4$
per $n_p = 9 - 10$	$I_P = 1,5$
per $n_p \geq 11$	$I_P = 1,6$

¹ Si precisa che l'Indice di Affollamento, anche per quanto attiene il fattore temporale, è valutato riferendosi a valori medi dei parametri indipendenti (settimane, giorni e ore di utilizzo).

Valutato l'Indice di Affollamento (I_A) di un edificio destinato ad ospitare "uffici pubblici, eventualmente anche aperti al pubblico", si assume:

- **affollamento normale** se I_A è inferiore o pari a **3,5**
- **affollamento significativo** se I_A è superiore a **3,5**

Può accadere che un edificio con la destinazione "uffici pubblici, eventualmente anche aperti al pubblico" non abbia la stessa densità di utenza su tutto l'edificio (ad esempio, solo una parte degli uffici è aperta al pubblico); analogamente, può accadere che la parte destinata ad uso uffici sia solo una parte dell'intero edificio.

In questi casi, l'Indice di Affollamento (I_A) deve essere assunto pari al valore medio pesato degli I_A delle varie parti del fabbricato, assumendo come pesi i rapporti tra ciascuna delle superfici calpestabili destinate ai vari utilizzi e la superficie calpestabile totale.

Nel calcolo l'Indice di Affollamento di edifici ad uso promiscuo, in cui siano presenti parti adibite ad uso residenziale, per queste ultime, in via semplificata, può essere assunto un valore dell'Indice di Utenza (I_U) pari a **2,1**.

Sono stati elaborati alcuni casi esemplificativi, anche per confrontare i valori indicati, da applicarsi ad edifici ad uso ufficio, con quelli dell'affollamento di edifici adibiti ad altre destinazioni d'uso, quali abitativa, commerciale, produttiva.

1. Esempi applicativi per il calcolo dell'Indice di Affollamento (I_A) per un edificio a destinazione d'uso unica

ESEMPIO 1

Ufficio aperto al pubblico in un edificio ad un piano

- S_{cl} superficie calpestabile totale edificio = 280 mq/100 mq = 2,8
- n_u numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente = 56
- g_{ua} numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane (aperto tutto l'anno)
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5,5 giorni (considerando per il sabato l'apertura solo la mattina)
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h
- n_p numero piani edificio = 1, quindi $I_p = 1$

Si determina la Densità di Utenza (D_U):

$$D_U = \frac{nu}{S_{cl}} = 20$$

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno	$g_{ua} = 52 \cdot 5,5 = 286$ giorni
numero ore utilizzo in un anno	$n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 2288$ ore
numero totale di ore in un anno	$365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzazione (P_U):

$$P_U = \frac{n_{ua}}{n^\circ \text{ ore in un anno}} = 0,261$$

Si calcola l'Indice di Utenza (I_U):

$$I_U = D_U \cdot P_U = 20 \cdot 0,261 = 5,22$$

Si determina l'Indice di Affollamento (I_A):

$$I_A = I_U \cdot I_P = 5,22$$

Risultando $I_A > 3,5$, si ricade nel caso di edificio con **affollamento significativo**.

ESEMPIO 2

Ufficio non aperto al pubblico

- S_{cl} superficie calpestabile totale edificio = 280 mq/100 mq = 2,8
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_u = 28$
- numero settimane di utilizzo in un anno = 49 settimane (si assume che l'ufficio resti chiuso per 3 settimane all'anno)
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5 giorni
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h
- n_p numero piani edificio = 6, quindi $I_P = 1,3$

Si determina la Densità di Utenza (D_U):

$$D_U = \frac{n_u}{S_{cl}} = 10$$

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno	$g_{ua} = 49 \cdot 5 = 245$ giorni
numero ore utilizzo in un anno	$n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 1960$ ore
numero totale di ore in un anno	$365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzazione (P_U):

$$P_U = \frac{n_{ua}}{n^\circ \text{ ore in un anno}} = 0,224$$

Si calcola l'Indice di Utenza (I_U)

$$I_U = D_U \cdot P_U = 10,00 \cdot 0,224 = 2,24$$

Si determina l'Indice di Affollamento (I_A):

$$I_A = I_U \cdot I_P = 2,91$$

Risultando $I_A < 3,5$, si ricade nel caso di edificio con **affollamento normale**.

2. Esempi applicativi per il calcolo dell'Indice di Affollamento (I_A) per un edificio a destinazione d'uso promiscua

ESEMPIO 3

Ufficio aperto al pubblico al piano terra e civile abitazione dal 1° al 9° piano

Ufficio aperto al pubblico

- $S_{cl,1}$ superficie calpestabile totale dell'ufficio = 250 mq/100 mq = 2,5
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_{u,1} = 40$
- numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane (aperto tutto l'anno)
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5,5 giorni (apertura del sabato solo di mattina)
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h
- n_p numero di piani dell'edificio = 10, quindi $I_p = 1,5$

Si determina la Densità di Utenza ($D_{U,1}$):

$$D_{U,1} = \frac{n_{u,1}}{S_{cl}} = 16$$

Si calcola:

$$\begin{array}{ll} \text{giorni di utilizzo in un anno} & g_{ua} = 52 \cdot 5,5 = 286 \text{ giorni} \\ \text{numero ore utilizzo in un anno} & n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 2288 \text{ ore} \\ \text{numero totale di ore in un anno} & 365 \cdot 24 = 8760 \text{ ore} \end{array}$$

Si determina il Periodo di Utilizzazione ($P_{U,1}$):

$$P_{U,1} = \frac{n_{ua}}{n^\circ \text{ ore in un anno}} = 0,26$$

Si calcola l'Indice di Utenza ($I_{U,1}$):

$$I_{U,1} = D_{U,1} \cdot P_{U,1} = 16 \cdot 0,26 = 4,17$$

Si determina l'Indice di Affollamento ($I_{A,1}$):

$$I_{A,1} = I_{U,1} \cdot I_p = 6,26$$

Civile abitazione dal 1° al 9° piano

- $S_{cl,2}$ superficie calpestabile totale edificio = (250 · 9) mq/100 mq = 22,5
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_{u,2} = 100$
- numero settimane di utilizzo in un anno = 48 settimane
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 7 giorni
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 12 h
- n_p numero piani edificio = 10, quindi $I_p = 1,5$

Si determina la Densità di Utenza ($D_{U,2}$):

$$D_{U,2} = \frac{n_{u,2}}{S_{cl}} = 4,44$$

Si calcola:

$$\begin{array}{ll} \text{giorni di utilizzo in un anno} & g_{ua} = 48 \cdot 7 = 336 \text{ giorni} \\ \text{numero ore utilizzo in un anno} & n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 4032 \text{ ore} \\ \text{numero totale di ore in un anno} & 365 \cdot 24 = 8760 \text{ ore} \end{array}$$

Si determina il Periodo di Utilizzazione ($P_{U,2}$):

$$P_{U,2} = \frac{n_{ua}}{n^\circ \text{ ore in un anno}} = 0,46$$

Si calcola l'Indice di Utenza ($I_{U,2}$):

$$I_{U,2} = D_{U,2} \cdot P_{U,2} = 4,44 \cdot 0,46 = 2,04$$

Si determina l'Indice di Affollamento ($I_{A,2}$):

$$I_{A,2} = I_{U,2} \cdot I_P = 3,06$$

L'Indice di Affollamento (I_A) dell'edificio ad uso promiscuo risulta essere:

$$I_A = \frac{\sum S_{cl,i} \cdot I_{A,i}}{S_{cl}} = \frac{2,5 \cdot 6,26 + 22,5 \cdot 3,06}{25,0} = 3,38$$

Risultando $I_A < 3,5$ si ricade nel caso di edificio con **affollamento normale**.

Assumendo, in alternativa, il valore forfettario dell'Indice di Utenza per la porzione di edificio adibita a civile abitazione pari a 2,1 si ottiene:

$$I_{\bar{A},2} = I_{U,2} \cdot I_P = 3,15$$

E quindi l'Indice di Affollamento ($I_{\bar{A}}$) dell'edificio ad uso promiscuo nel suo insieme:

$$I_{\bar{A}} = \frac{\sum S_{cl,i} \cdot I_{A,i}}{S_{cl}} = \frac{2,5 \cdot 6,26 + 22,5 \cdot 3,15}{25,0} = 3,46$$

Risultando $I_{\bar{A}} < 3,5$ si ricade nel caso di edificio con **affollamento normale**.

ESEMPIO 4

Magazzino al piano terra, ufficio aperto al pubblico al 1° piano e civile abitazione dal 2° al 9° piano

Magazzino

- $S_{cl,1}$ superficie calpestabile totale del magazzino al piano terra = 250 mq/100 mq = 2,5
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_{u,1} = 1$
- numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5 giorni
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 6 h
- n_p numero piani edificio = 10, quindi $I_P = 1,5$.

Si determina la Densità di Utenza ($D_{U,1}$):

$$D_{U,1} = \frac{n_{u,1}}{S_{cl,1}} = 0,40$$

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno	$g_{ua} = 52 \cdot 5 = 260$ giorni
numero ore utilizzo in un anno	$n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 1560$ ore
numero totale di ore in un anno	$365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzo ($P_{U,1}$):

$$P_{U,1} = \frac{n_{ua}}{n^\circ \text{ ore in un anno}} = 0,178$$

Si calcola l'Indice di Utenza ($I_{U,1}$):

$$I_{U,1} = D_{U,1} \cdot P_{U,1} = 0,40 \cdot 0,178 = 0,071$$

Si determina l'Indice di Affollamento ($I_{A,1}$):

$$I_{A,1} = I_{U,1} \cdot I_P = 0,107$$

Ufficio aperto al pubblico

- $S_{cl,2}$ superficie calpestabile totale edificio = 250 mq/100 mq = 2,5
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_{u,2} = 50$
- numero settimane di utilizzo in un anno = 52 settimane (aperto tutto l'anno)
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 5 giorni
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 8 h
- n_p numero piani edificio = 10, quindi $I_P = 1,5$

Si determina la Densità di Utenza ($D_{U,2}$):

$$D_{U,2} = \frac{n_{u,2}}{S_{cl,2}} = 20$$

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno	$g_{ua} = 52 \cdot 5 = 260$ giorni
numero ore utilizzo in un anno	$n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 2080$ ore
numero totale di ore in un anno	$365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzo ($P_{U,2}$):

$$P_{U,2} = \frac{n_{ua}}{n^\circ \text{ ore in un anno}} = 0,237$$

Si calcola l'Indice di Utenza ($I_{U,2}$):

$$I_{U,2} = D_{U,2} \cdot P_{U,2} = 20 \cdot 0,237 = 4,74$$

Si determina l'Indice di Affollamento ($I_{A,2}$):

$$I_{A,2} = I_{U,2} \cdot I_P = 7,11$$

Civile abitazione

- $S_{cl,3}$ superficie calpestabile totale edificio = (250 · 8) mq/100 mq = 20
- numero medio ipotizzato di persone presenti contemporaneamente $n_{u,3} = 88$
- numero settimane di utilizzo in un anno = 48 settimane
- numero giorni di utilizzo in una settimana = 7 giorni
- h_{ug} numero ore di utilizzo in un giorno = 12 h
- $n_{p,3}$ numero piani edificio = 10, quindi $I_P = 1,5$

Si determina la Densità di Utenza ($D_{U,3}$):

$$D_{U,3} = \frac{n_{u,3}}{S_{cl,3}} = 4,4$$

Si calcola:

giorni di utilizzo in un anno	$g_{ua} = 48 \cdot 7 = 336$ giorni
numero ore utilizzo in un anno	$n_{ua} = g_{ua} \cdot h_{ug} = 4032$ ore

numero totale di ore in un anno $365 \cdot 24 = 8760$ ore

Si determina il Periodo di Utilizzo:

$$P_{U,3} = \frac{n_{ua}}{n^{\circ} \text{ ore in un anno}} = 0,46$$

Si calcola l'Indice di Utenza ($I_{U,3}$):

$$I_{U,3} = D_{U,3} \cdot P_{U,3} = 4,4 \cdot 0,46 = 2,02$$

Si determina l'Indice di Affollamento ($I_{A,3}$):

$$I_{A,3} = I_{U,3} \cdot I_P = 2,02 \cdot 1,5 = 3,03$$

Si determina l'Indice di Affollamento (I_A) dell'edificio ad uso promiscuo nel suo insieme:

$$I_A = \frac{\sum S_{cl,i} \cdot I_{A,i}}{S_{cl}} = \frac{2,5 \cdot 0,107 + 2,5 \cdot 7,11 + 20 \cdot 3,03}{25} = 3,24$$

Risultando $I_A < 3,5$ si ricade nel caso di edificio con **affollamento normale**.

Assumendo, in alternativa, il valore forfettario dell'Indice di Utenza per la porzione di edificio adibita a civile abitazione pari a 2,1 si ottiene:

$$I_{\bar{A},3} = I_{U,3} \cdot I_P = 3,15$$

E quindi l'Indice di Affollamento ($I_{\bar{A}}$) dell'edificio ad uso promiscuo nel suo insieme:

$$I_{\bar{A}} = \frac{\sum S_{cl,i} \cdot I_{A,i}}{S_{cl}} = \frac{2,5 \cdot 0,107 + 2,5 \cdot 7,11 + 20 \cdot 3,15}{25} = 3,34$$

Risultando $I_{\bar{A}} < 3,5$ si ricade nel caso di edificio con **affollamento normale**.

ALLEGATO B
(Articolo 14, comma 1)

Interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione delle infrastrutture stradali di interesse nazionale rientranti nella competenza della società ANAS S.p.a. per i quali il Commissario straordinario di cui all'articolo 20-ter, comma 1, del decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100 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 in attuazione della Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1a del PNRR

CODICE PPM	CUP	TITOLO LAVORO	COMUNE	PROVINCIA	IMPORTO INVESTIMENTO
NEMSBO01 706	F57H23000990 001	SS 64 « Porrettana »: Interventi urgenti, in tratti saltuari, tra il km 31+110 e il km 142+187 per il ripristino della transitabilità a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Marzabotto	Bologna	900.000,00 €
NEMSBO01 707	F57H23001000 001	SS 67 « Tosco Romagna »: Interventi urgenti, in tratti saltuari, tra il km 142+269 e il km 232+377 per il ripristino della transitabilità a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Rocca San Casciano	Forlì- Cesena	3.900.000,00 €
NEMSBO01 708	F57H23001010 001	SS 65 « della Futa » e SS 65 BIS « Fondovalle Savena »: Interventi urgenti, in tratti saltuari, tra il km 61+695 e il km 90+775 della SS 65 e tra il km 0+000 al km 8+307 della SS 65BIS per il ripristino della transitabilità a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Loiano Pianoro Monghidoro	Bologna	1.000.000,00 €
NEMSBO01 709	F87H23001060 001	SS 3BIS « Tiberina »: Interventi urgenti, in tratti saltuari, tra il km 162+698 e il km 250+565 per il ripristino della transitabilità a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Mercato Saraceno	Forlì- Cesena	600.000,00 €

CODICE PPM	CUP	TITOLO LAVORO	COMUNE	PROVINCIA	IMPORTO INVESTIMENTO
NEMSBO01 710	F97H23000860 001	SS 623 « del Passo Brasa »: Interventi urgenti, in tratti saltuari, tra il km 0+220 e il km 83+324 per il ripristino della transitabilità a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Guiglia Zocca	Modena	400.000,00 €
			Castel d'Aiano	Bologna	
NEMSBO01 711	F87H23001070 001	SS 71 « Umbro Casentino Romagnolo »: Interventi urgenti, in tratti saltuari, tra il km 214+050 e il km 254+920 per il ripristino della transitabilità a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Sarsina Mercato Saraceno	Forlì- Cesena	1.200.000,00 €
NEMSBO01 713	F57H23001620 001	SS 67 « Tosco Romagnolo » – Interventi urgenti, in corrispondenza dei corpi in frana tra il km 163+600 e il km 169+000, per il miglioramento della percorribilità già penalizzata a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Dovadola Rocca San Casciano	Forlì- Cesena	5.500.000,00 €
NEMSBO01 714	F57H23001620 001	SS 67 « Tosco Romagnolo » – Primi interventi per il ripristino funzionale di opere e/o manufatti, in tratti saltuari, tra il km 146+000 circa ed il km 173+000 circa, danneggiati a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Portico e San Benedetto Rocca San Casciano	Forlì- Cesena	2.000.000,00 €
NEMSBO01 715	DA CREARE	SS 67 « Tosco Romagnolo » – Ripristini saltuari delle pavimentazioni stradali, tra il km 146+000 ed il km 173+000, a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Portico e San Benedetto Rocca San Casciano Dovadola	Forlì- Cesena	500.000,00 €
NEMSBO01 716	F37H23001660 001	SS 64 « Porrettana » – Primi interventi per il ripristino funzionale di opere e/o manufatti, in tratti saltuari, tra il km 67+000 e il km 72+000 già penalizzata a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023	Marzabotto	Bologna	2.500.000,00 €

CODICE PPM	CUP	TITOLO LAVORO	COMUNE	PROVINCIA	IMPORTO INVESTIMENTO
NEMSBO01 717	F17H23002110 001	SS 71 « Umbro Casentino Romagnola » – Interventi urgenti, anche mediante ricostruzione di opere d'arte, per il consolidamento del corpo stradale, tra il km 227+000 ed il km 234+000, fortemente danneggiato a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023.	Sarsina	Forlì-Cesena	4.000.000,00 €
NEMSBO01 718	F57H23001630 001	SS 65 « della Futa » – Interventi urgenti, anche mediante la messa in pristino di opere d'arte, tra il km 72+600 ed il km 76+400, per il consolidamento del corpo stradale fortemente danneggiato a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023.	Loiano Pianoro	Bologna	3.000.000,00 €
NEMSBO01 719	F37H23002040 001	SS 65 « della Futa » – Primi interventi per il ripristino funzionale di opere e/o manufatti, in tratti saltuari, tra il km 61+695 e il km 90+775, danneggiati a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023.	Loiano Pianoro Monghidoro	Bologna	1.000.000,00 €
NEMSBO01 720	F57H23001640 001	SS 623 « del Passo Brasa » – Primi interventi, in tratti saltuari tra il km 37+000 circa e il km 65+000, per il ripristino funzionale di opere e/o manufatti e la rimozione delle limitazioni imposte a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023.	Guiglia Zocca	Modena	1.500.000,00 €
			Castel d'Aiano	Bologna	
NEMSBO01 724	F17H23004720 001	SS 3BIS « Tiberina »: Lavori di ripristino e di riqualificazione, del corpo stradale e/o di manufatti ad esso afferenti, in tratti saltuari, tra il km 162+698 e il km 250+565 a seguito degli eventi calamitosi del maggio 2023 – Stralcio A	Mercato Saraceno	Forlì-Cesena	2.500.000,00 €
NEMSBO01 066	F87H22002060 001	Interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza in corrispondenza di frane e dissesti idrogeologici lungo l'in-	Sarsina	Forlì-Cesena	1.800.000,00 €

CODICE PPM	CUP	TITOLO LAVORO	COMUNE	PROVINCIA	IMPORTO INVESTIMENTO
		tero tronco stradale tra il km 0+000 ed il km 45+660.			
NEMSBO01 342	F87H23000520 001	S.S. 71 Lavori di installazione barriere paramassi, e manutenzione e consolidamento dei versanti e delle scarpate in frana lungo l'intero itinerario.	Sarsina	Forlì-Cesena	1.070.000,00 €
NEMSBO01 404	F17H23002300 001	Lavori di ripristino della pavimentazione lungo la S.S. 71, dal km 214+050 al km 254+920	Bagno di Romagna Sarsina Mercato Saraceno Cesena	Forlì-Cesena	5.000.000,00 €
NEMSBO00 673	F47H20002830 001	Lavori straordinari sull'opera po_08_10000004 33_km_000+141_Svincolo Mercato Saraceno	Mercato Saraceno	Forlì-Cesena	5.037.373,71 €
					43.407.373,71 €

ALLEGATO C
(Articolo 15, comma 1, lettera b))

« Allegato 1-ter
(Articolo 3, comma 5-ter.2)

Elenco degli interventi strettamente funzionali allo svolgimento *allo svolgimento dei XXV 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 del 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

».



19PDL0144440