

DL INFRASTRUTTURE

Luglio 2025

IL DL INFRASTRUTTURE È LEGGE: ILLUSTRAZIONE A PRIMA LETTURA DELLA NUOVA DISCIPLINA

Il d.l. 21 maggio 2025 n. 73 – cd. dl Infrastrutture – è stato convertito, con modificazioni, nella l. 18 luglio 2025 n. 105 (*Conversione in legge, con modificazioni, 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*).

La legge di conversione è in vigore dal 20 luglio 2025 (ed è stata pubblicata in GU Serie Generale n. 166 del 19 luglio 2025).

L'ambito di disciplina è molto esteso e riguarda, trasversalmente, vari aspetti rilevanti per la realizzazione delle infrastrutture strategiche del Paese.

L'intervento normativo si inserisce nel quadro delle riforme e degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e risponde alle esigenze di accelerazione, semplificazione e adeguamento agli standard europei nei settori delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica.

Il presente approfondimento è rivolto a operatori pubblici e privati, amministrazioni, tecnici e consulenti coinvolti nell'attuazione delle misure oggetto della disciplina. L'obiettivo è fornire un supporto agile e tempestivo agli operatori, illustrando i principali contenuti della normativa.

Il testo è dotato di note operative, le quali hanno carattere meramente esemplificativo e non rivestono valore vincolante o interpretativo. Tali note non sostituiscono in alcun modo la valutazione giuridica specifica da parte dei soggetti competenti, né costituiscono parere legale.

SOMMARIO

Infrastrutture e lavori pubblici

Settore dei trasporti

Settore portuale e marittimo

Infrastrutture e trasporti, procedure di infrazione, vincoli derivanti dall'attuazione del PNRR

Eventi sportivi di rilievo internazionale

Continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti

SOMMARIO

- 1) **Infrastrutture e lavori pubblici:** Avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra Sicilia e Calabria; Interventi su altre grandi opere infrastrutturali; Interventi nel settore del gas; Interventi nel settore della logistica; Modifiche al Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 36/2023; Modifiche al Codice della protezione civile; Rafforzamento del monitoraggio finanziario delle opere strategiche; Classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica; Completamento degli interventi infrastrutturali e messa in sicurezza delle strade nei piccoli comuni; Completamento degli interventi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria; Messa in sicurezza e adeguamento del traforo del Gran Sasso; Tavolo tecnico per le opere pubbliche incompiute; Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera; Valutazione di impatto ambientale per progetti di difesa nazionale
- 2) **Settore dei trasporti:** Tempi di attesa (franchigia), responsabilità e indennizzo nel trasporto merci su strada; Poteri sanzionatori e di diffida dell'AGCM; Modifiche su imballaggi e unità di movimentazione; Pianificazione e monitoraggio dei corridoi per i trasporti eccezionali tramite AINOP; Motorizzazione civile e sicurezza; Autorizzazioni alla circolazione di prova per veicoli nei porti; Obbligo di pubblicazione dei dati sulle apparecchiature per il controllo della velocità; Limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 e misure compensative
- 3) **Settore portuale e marittimo:** Portualità e demanio marittimo; Autorità per la Laguna di Venezia: nuove competenze e funzioni; Rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.A.; Personale di ENAC Servizi S.r.l.
- 4) **Infrastrutture e trasporti, procedure di infrazione, vincoli derivanti dall'attuazione del PNRR:** Revisione dei prezzi; Interventi su linee ferroviarie e servizi; Riordino della disciplina delle concessioni autostradali; Oneri di servizio pubblico e tariffe nel trasporto aereo; Accelerazione e semplificazione delle procedure per il PNRR
- 5) **Eventi sportivi di rilievo internazionale:** Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026; Gran Premi di Formula 1; Rafforzamento del supporto amministrativo per grandi eventi
- 6) **Continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti:** Ferrovia Circumetnea e potenziamento delle linee ferroviarie; Riqualificazione urbanistica connessa a nuove infrastrutture ferroviarie

INFRASTRUTTURE E LAVORI PUBBLICI

1

Vengono introdotte disposizioni specifiche relative all'avvio dei cantieri relativi alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, nonché per la realizzazione, il completamento o il finanziamento di altri interventi infrastrutturali di rilievo nazionale e regionale.

Al contempo, si interviene con specifiche misure per rafforzare la sicurezza e la capacità del sistema energetico nazionale, con particolare attenzione al gas naturale liquido (GNL).

Sono previste significative novità per il settore della logistica, specialmente con l'introduzione di un cruscotto informativo digitale (CIGAL) che raccoglie e integra i dati sui contratti di appalto tra privati.

Inoltre, sono stabilite alcune importanti modifiche al Codice dei contratti pubblici, con l'obiettivo di semplificare e rendere più rapide le procedure di affidamento e gestione degli appalti. Le nuove norme modificano pure la disciplina delle procedure di somma urgenza, la gestione degli appalti in caso di eventi di protezione civile.

Sono apprezzate anche misure per il monitoraggio finanziario delle grandi opere, la sicurezza sismica degli uffici pubblici, la messa in sicurezza delle infrastrutture nei piccoli comuni e sulle principali direttive autostradali, nonché interventi per la tutela ambientale e la funzionalità delle Capitanerie di Porto.

Avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina)

Determinazione del costo aggiornato dell'opera

Vengono chiariti i criteri di determinazione del costo aggiornato dell'opera, da inserire nell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione con la Società Stretto di Messina SpA (SDM).

Il costo complessivo dell'opera e le sue voci di spesa, inclusi gli oneri finanziari, devono essere "rideterminati", assumendo come base di calcolo l'ultimo valore aggiornato dell'opera, ossia 8,549 miliardi di euro, come risultante dal Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2012, e applicando i criteri qui di seguito sinteticamente esposti.

In concreto:

- **Base di partenza:** il costo di riferimento è quello indicato nel DEF 2012, cioè 8,55 miliardi di euro (aggiornato a febbraio 2012).
- **Aggiornamento:** il suddetto valore viene aggiornato nel limite massimo delle risorse disponibili a legislazione vigente (l'allegato al DEF 2023 ha previsto una stima del costo complessivo pari a 13,5 miliardi di euro).
- **Cosa si esclude:** dal calcolo si escludono:
 - gli interessi e i profitti destinati agli investitori privati;
 - i costi per eventuali modifiche richieste in fase di progettazione esecutiva (che sono conteggiati nell'aggiornamento complessivo del costo del progetto).
- **Cosa si include:** si aggiornano i prezzi dei contratti caducati.
 - In relazione al contratto con il contraente generale, si applicano:
 - gli indici di rivalutazione previsti dai contratti fino a dicembre 2021 (rivalutazione ISTAT);
 - l'indice di conservazione dell'equilibrio contrattuale dal 1º gennaio 2022 (calcolato come media delle variazioni percentuali del valore dei primi quattro progetti infrastrutturali banditi da RFI e ANAS nel 2022, con una decurtazione pari alla media dei ribassi d'asta registrati in quelle gare);
 - i limiti euro-unitari sull'ammissibilità di modifiche del contratto senza ricorso a nuove gare: circostanze imprevedibili, non alterazione della natura del contratto, l'aumento di prezzo non eccede il 50% del valore del contratto (art. 72 par. 1 lett. c), dir. 2014/24/UE).

- In relazione ai contratti caducati con gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale, è prevista la possibilità 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 (art. 72 par. 1 lett. c) dir. 2014/24/UE):
 - la modifica deve essere dovuta a circostanze non prevedibili da un'amministrazione aggiudicatrice diligente;
 - non deve essere alterata la natura generale del contratto;
 - l'aumento di prezzo non deve superare il 50% del valore iniziale del contratto.

Procedure espropriative relative all'opera

La novella interviene sulla disciplina delle procedure espropriative relative alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Le modifiche sono finalizzate a rendere più chiara, trasparente e rapida la procedura di esproprio, favorendo la cessione volontaria degli immobili e garantendo indennità adeguate e certe sia ai proprietari sia agli usufruttiari e alle imprese coinvolte.

Le norme riguardano:

- **Stipula degli atti di cessione volontaria**

SDM o il contraente generale, in qualità di autorità espropriante, sono autorizzati a stipulare con i proprietari e gli usufruttiari degli immobili individuati dal piano particolare di esproprio atti di cessione volontaria del bene o del diritto reale. La stipula può avvenire una volta che la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera è divenuta efficace (non più entro 30 giorni dalla dichiarazione, come previsto prima). SDM o il contraente generale devono comunicare ai soggetti interessati che, entro 60 giorni dalla comunicazione, possono accedere all'atto di cessione volontaria.

- **Effetti della cessione e rapporti passivi**

SDM non subentra nei rapporti passivi gravanti sui proprietari a favore di istituti finanziari, né acquisisce gravami sull'unità immobiliare ceduta.

Resta fermo quanto previsto dall'art. 26 c. 2 dPR 231/2001 (Testo unico espropri), secondo cui l'autorità espropriante può ordinare il pagamento diretto dell'indennità al proprietario, qualora questi abbia assunto ogni responsabilità in ordine ad eventuali diritti dei terzi.

- **Decorrenza delle espropriazioni**

Decorso il termine di 60 giorni dalla comunicazione ai soggetti interessati (e non più 30 giorni dalla dichiarazione di pubblica utilità), l'autorità espropriante può procedere alle espropriazioni.

- **Determinazione delle indennità**

Per i proprietari che stipulano l'atto di cessione volontaria, è prevista un'indennità pari al valore venale dell'immobile maggiorato del 15%.

Se l'immobile è adibito ad abitazione principale, è riconosciuta un'indennità aggiuntiva di ricollocazione abitativa fino a un massimo di 40.000 euro, da quantificare in base alle spese effettive di ricollocazione.

Anche i locatari con contratto registrato da almeno 12 mesi hanno diritto all'indennità aggiuntiva di ricollocazione.

Se il proprietario o il locatario non dimostra la residenza da almeno 12 mesi, l'indennità aggiuntiva è ridotta a un valore massimo di 10.000 euro, da quantificare caso per caso.

- **Indennità per le imprese**

Per gli immobili che ospitano la sede operativa di imprese, l'indennità è calcolata tenendo conto del valore venale dell'immobile maggiorato del 9% per le aree coperte e del 3% per le aree scoperte.

Alle imprese è riconosciuta anche un'indennità per la perdita o il trasferimento di attrezzature, macchinari e materiali aziendali, da pagare entro 30 giorni dal deposito di una perizia giurata sottoscritta sia dal tecnico incaricato dall'impresa sia dal tecnico nominato dall'autorità espropriante.

Obbligatorietà di un Collegio Consultivo Tecnico (CCT)

Viene introdotta quale ulteriore condizione da rispettare affinché i contratti caducati riprendano a produrre effetti, l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri affidatari, delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per la prevenzione/risoluzione del contenzioso.

Tale previsione si rende necessaria per ovviare alla preclusione attualmente stabilita dal d.lgs. 36/2023, per effetto della quale i contratti connessi alla realizzazione dell'opera risulterebbero esclusi *ratione temporis* dalla costituzione obbligatoria dei CCT.

La costituzione del CCT è finalizzata a prevenire e risolvere rapidamente le controversie tecniche che possono insorgere durante la fase di esecuzione dell'opera.

In una logica di contenimento dei costi e tenuto conto del particolare valore complessivo dell'opera, si prevede per i componenti del CCT una riduzione del 50% dei compensi rispetto al *quantum* stabilito dalla normativa di settore (art. 1 c. 4 All. V.2, d.lgs. 36/2023).

Iscrizione di diritto di SDM nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate

SDM viene automaticamente riconosciuta come stazione appaltante qualificata, senza dover seguire la procedura ordinaria di qualificazione prevista per le altre amministrazioni o società pubbliche.

In particolare, l'iscrizione di diritto permette a SDM di operare con piena autonomia e rapidità, senza dover dimostrare esperienza pregressa nella gestione di gare pubbliche, come invece richiesto ordinariamente dal Codice dei contratti pubblici. D'altra parte, SDM possiede comunque una struttura organizzativa con personale competente in materia di appalti pubblici, sistemi digitali e formazione, come richiesto dalla normativa.

In qualità di stazione appaltante qualificata SDM potrà bandire, aggiudicare e gestire direttamente appalti pubblici (lavori, servizi, forniture) per il Ponte sullo Stretto e le opere collegate, senza passare da altre amministrazioni o soggetti aggregatori.

Nota operativa

Determinazione del costo aggiornato

Per documentare la corretta determinazione del costo aggiornato, secondo i criteri stabiliti dalla normativa, è necessario conservare in un apposito fascicolo dedicato tutta la documentazione di supporto, sia cartacea che digitale. Si raccomanda di verificare che l'aggiornamento complessivo sia contenuto entro il limite massimo delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Attività di esproprio

In fase di esproprio, trasmettere tempestivamente ai soggetti interessati la comunicazione che consente di accedere alla stipula dell'atto di cessione volontaria entro 60 giorni.

Verificare puntualmente la corretta determinazione delle indennità spettanti, applicando le maggiorazioni e le condizioni previste dalla normativa vigente per proprietari, usufruttiari, locatari e imprese. Formalizzare tutte le comunicazioni con data certa e documentare ogni passaggio amministrativo ai fini della tracciabilità e dei controlli successivi.

Collegio Consultivo Tecnico (CCT)

Ai fini della riattivazione dei contratti caducati, acquisire da tutti gli affidatari l'accettazione espressa e incondizionata delle regole relative al Collegio Consultivo Tecnico (CCT). La costituzione del CCT deve avvenire applicando la riduzione del 50% dei compensi prevista dalla normativa, assicurando che tale condizione sia formalmente recepita negli atti aggiuntivi e nella documentazione contrattuale.

*** *** ***

Si raccomanda di documentare ogni passaggio amministrativo e contrattuale, conservando tutte le comunicazioni, le accettazioni e le perizie, per garantire la trasparenza e la tracciabilità delle operazioni e agevolare eventuali controlli successivi.

Interventi su altre grandi opere infrastrutturali

Oltre alle norme relative al Ponte sullo Stretto di Messina, sono previste misure urgenti per la progettazione, il finanziamento e la realizzazione di numerose altre infrastrutture strategiche.

Tra queste rientrano:

- la strada statale 700 della Reggia di Caserta;
- il raddoppio della Galleria della Guinza;
- la variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana;
- l'adeguamento e il miglioramento della strada statale 78 Picena (tratto Amandola-Mozzano);
- la strada statale 7-ter Salentina (tratto Manduria-Grottaglie);
- il polo logistico di Alessandria Smistamento e il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara;
- il completamento di interventi sulla Salerno-Reggio Calabria;
- la messa in sicurezza e l'adeguamento del traforo del Gran Sasso;
- il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali nei territori colpiti dagli eventi alluvionali in Emilia-Romagna, Toscana e Marche.

Si segnalano le misure che dispongono strumenti straordinari di governance e di finanziamento per accelerare la progettazione, il finanziamento e la realizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale e regionale.

In particolare, sono autorizzate priorità progettuali e risorse dedicate per alcune opere indifferibili e urgenti, tra cui la strada statale 700 della Reggia di Caserta, il raddoppio della Galleria della Guinza, la variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo- Cantarana, l'adeguamento della S.S. 78 Picena (tratto Amandola-Mozzano) e la S.S. 7-ter Salentina (tratto Manduria-Grottaglie), nonché il completamento dell'impianto idrico-fognario del collettore primario del Lago di Garda.

Per il completamento delle attività di progettazione di alcune opere strategiche, come il nuovo Ponte dell'Olla, la variante alla S.S. 16 nel tratto Bari-Mungivacca-Mola di Bari e gli interventi di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 100, è prevista la nomina di uno o più commissari straordinari, che possono avvalersi delle strutture di ANAS S.p.A. senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Per la tempestiva realizzazione del Polo Logistico di Alessandria Smistamento e il potenziamento della direttrice ferroviaria Milano-Mortara, viene nominato un commissario straordinario dotato di poteri speciali e di una struttura di supporto tecnico-amministrativo, con risorse finanziarie dedicate.

Nota operativa

Per le opere commissariate o oggetto di priorità progettuale, si raccomanda di verificare tempestivamente la pubblicazione e l'efficacia dei provvedimenti di nomina dei commissari e delle relative strutture di supporto. È opportuno coordinarsi con i commissari per la trasmissione della documentazione tecnica e amministrativa necessaria all'avvio delle attività, assicurando la tracciabilità delle comunicazioni e delle decisioni assunte. In caso di accesso a risorse dedicate, occorre predisporre e conservare un fascicolo di progetto aggiornato, comprensivo di tutti gli atti rilevanti (delibere, convenzioni, cronoprogrammi, relazioni tecniche, corrispondenza con il commissario e con le amministrazioni coinvolte), così da agevolare eventuali controlli e garantire la trasparenza delle procedure.

Interventi nel settore del gas

Vengono stanziate nuove risorse per aumentare la capacità di liquefazione e di rigassificazione del GNL, favorendo la realizzazione di progetti strategici già valutati e pronti all'avvio. Queste misure mirano a diversificare le fonti di approvvigionamento, sostenere la transizione energetica e garantire una maggiore resilienza del sistema gas italiano di fronte alle sfide del mercato e alle crisi internazionali.

Nello specifico l'ammontare dello stanziamento ammonta complessivamente a 35 milioni di euro tra il 2027 e il 2029.

Le risorse sono destinate in via prioritaria a progetti relativi a opere strategiche e di pubblica utilità già oggetto di valutazione per l'ammissione al finanziamento secondo i parametri di cui al dm 388/2021, che abbiano ottenuto i necessari permessi di costruzione e di esercizio, non abbiano beneficiato di altri finanziamenti a valere sul Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), prevedano l'avvio entro sei mesi dall'assegnazione e contribuiscano a ridurre i divari infrastrutturali.

I soggetti interessati devono presentare domanda entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) valuterà le istanze secondo criteri oggettivi e monitorerà l'attuazione degli interventi.

Queste misure, coerenti con le strategie del Piano Nazionale di ripresa e Resilienza (PNRR), mirano a rafforzare la sicurezza energetica nazionale, diversificare le fonti di approvvigionamento e sostenere la transizione energetica, anche in risposta alle crisi internazionali.

La copertura finanziaria è garantita tramite la riduzione di fondi già esistenti, come il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile e altri fondi speciali di bilancio.

Nota operativa

Per accedere ai finanziamenti destinati all'incremento della capacità di stoccaggio e rigassificazione del GNL, i soggetti interessati devono presentare domanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, allegando il progetto corredata di cronoprogrammi procedurali e finanziari e della documentazione che attesti il possesso dei permessi di costruzione e di esercizio.

È necessario verificare che il progetto non abbia già beneficiato di altri finanziamenti a valere sul Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), che sia previsto l'avvio dei lavori entro sei mesi dall'assegnazione del contributo e che siano rispettati i requisiti previsti dal DM 388/2021.

Si raccomanda di conservare copia di tutta la documentazione inviata e delle comunicazioni ricevute dal Ministero, per agevolare eventuali controlli e monitoraggi successivi.

Interventi nel settore della logistica

Si prevede l'istituzione del Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto tra privati nel settore della logistica (CIGAL), una piattaforma digitale istituita presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Il CIGAL ha la funzione di raccogliere, integrare e rendere disponibili informazioni fondamentali per la verifica della conformità dei soggetti appaltatori alle normative fiscali, contributive e di lavoro, promuovendo così trasparenza, legalità e sostenibilità nel comparto logistico.

La piattaforma sarà alimentata da dati provenienti da numerosi enti pubblici, tra cui Ministeri, INPS, INAIL, Agenzia delle Entrate, Ispettorato nazionale del lavoro, Unioncamere, Regioni e Province autonome, garantendo una visione unificata e aggiornata delle informazioni rilevanti.

Unioncamere avrà il compito di sviluppare e gestire tecnicamente il sistema, nel rispetto della normativa sulla privacy.

Un decreto interministeriale definirà i criteri tecnici e le regole operative del CIGAL, istituendo anche un tavolo tecnico per il suo sviluppo e aggiornamento. Particolare attenzione è riservata al monitoraggio delle sanzioni irrogate per violazioni in materia fiscale, contributiva e di lavoro, con una sezione dedicata all'interno della piattaforma. Le organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro più rappresentative potranno partecipare al monitoraggio del funzionamento del CIGAL, anche attraverso consultazioni periodiche sui dati raccolti e sulle criticità del settore.

L'obiettivo complessivo di queste misure è rafforzare la tracciabilità e la legalità dei contratti di appalto nella logistica, prevenire fenomeni di irregolarità e dumping contrattuale, tutelare imprese, lavoratori ed erario, e favorire una programmazione più efficace delle attività di vigilanza e delle politiche di settore.

Nota operativa

In vista dell'operatività del CIGAL, si raccomanda agli enti e ai soggetti coinvolti di predisporre i sistemi informativi e le procedure interne per la raccolta, l'aggiornamento e la trasmissione dei dati richiesti dalla piattaforma, secondo i criteri che saranno definiti dal decreto interministeriale attuativo.

È opportuno individuare referenti interni per la gestione dei flussi informativi e per il monitoraggio delle sanzioni e delle segnalazioni relative ai contratti di appalto nel settore logistico.

Si suggerisce inoltre di monitorare le comunicazioni ufficiali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e di Unioncamere per aggiornamenti sulle modalità operative e sulle tempistiche di avvio della piattaforma.

Modifiche al Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 36/2023

Si interviene su diverse disposizioni del Codice dei contratti pubblici riguardanti: gli incentivi per le funzioni tecniche a favore del personale con qualifica dirigenziale; l'anticipazione del prezzo per i servizi di ingegneria e architettura; i criteri ambientali minimi per gli interventi di ristrutturazione, le procedure per l'esecuzione di lavori in circostanze di somma urgenza e per gli eventi di protezione civile; gli attestati di qualificazione per l'esecuzione di appalti pubblici; la disciplina relativa al Collegio consultivo tecnico per gli appalti pubblici.

Incentivi alle funzioni tecniche

Attraverso una modifica dell'art. 45, d.lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici), viene ammessa la corresponsione degli incentivi per funzioni tecniche al personale con qualifica dirigenziale, in deroga al regime di onnicomprensività stabilito in generale per il pubblico impiego.

- **Obblighi informativi:** Le amministrazioni che erogano tali incentivi ai dirigenti devono trasmettere agli organi di controllo le informazioni sugli importi corrisposti e sul numero dei beneficiari.
- **Decorrenza:** Le nuove regole si applicano alle funzioni tecniche svolte dal 31 dicembre 2024, anche per procedure già in corso a tale data.
- **Ripartizione:** Le modalità di ripartizione degli incentivi ai dirigenti sono demandate alle stazioni appaltanti secondo i rispettivi ordinamenti.
- **Copertura:** Gli oneri sono posti a carico delle risorse già accantonate nei quadri economici delle singole procedure.

Anticipazione del prezzo per i servizi di ingegneria e architettura

Nei documenti di gara potrà essere previsto un anticipo del prezzo fino al 10% del valore del contratto, nei limiti delle disponibilità del quadro economico, per i servizi di ingegneria e architettura. In questo modo si potrebbe dover disporre di risorse immediate per la progettazione. La modifica riguarda gli art. 125 d.lgs. 36/2023 e l'art. 33 all. II.14 del medesimo d.lgs. 36/2023.

Per effetto della modifica, quindi, i servizi di ingegneria e architettura non sono più sottratti all'istituto dell'anticipazione del prezzo, a differenza della generalità dei contratti di servizi e fornitura.

Procedure di somma urgenza e di protezione civile

La disciplina che il Codice dei contratti pubblici dedica alle procedure di somma urgenza e di protezione civile viene riorganizzata. L'intervento si concretizza nella modifica dell'art.140 d.lgs. 36/2023 e nell'introduzione del nuovo art. 140 bis, sicché, per effetto della novella, la disciplina risulta ripartita in due distinti articoli:

- art. 140, dedicato alle procedure in circostanze di somma urgenza
- art. 140-bis ove vengono ricollocate le norme sulle procedure per gli eventi di protezione civile, espunte dal testo dell'art. 140.

Questi alcuni degli aspetti principali della disciplina come modificata.

- **Soglie e limiti:** si chiarisce che l'affidamento diretto in somma urgenza è consentito entro 500.000 euro o, se superiore, solo per quanto indispensabile a rimuovere il pericolo, e comunque entro la soglia europea.
- **Servizi tecnici:** in caso di somma urgenza, possono essere acquisiti anche servizi tecnici necessari se l'amministrazione non dispone di adeguate professionalità.
- **Deroghe:** in caso di emergenze di protezione civile, sono previste deroghe a vari articoli del Codice dei contratti pubblici (es. esclusione automatica offerte anomale, semplificazione delle procedure, utilizzo del criterio del minor prezzo).

Disposizioni transitorie in merito alle qualificazioni

Viene introdotto un regime transitorio sulle qualificazioni, ovverosia in materia di certificati necessari per la partecipazione alla gara e la qualificazione dell'appaltatore (cd. attestazioni SOA).

La disciplina transitoria opera nel senso che:

- per tutte le procedure avviate (mediante pubblicazione del bando o invio della lettera di invito) **prima del 31 dicembre 2024** continuano ad applicarsi le regole sulla qualificazione vigenti al 1° luglio 2023, più favorevoli per le imprese;
- per le **procedure avviate successivamente** si applicano le nuove regole di qualificazione (più restrittive) introdotte dal d.lgs. 209/2024 (il Correttivo al Codice dei contratti pubblici).

In concreto, queste le implicazioni:

- **regole di qualificazione applicabili alle procedure avviate fino al 31 dicembre 2024**
 - l'appaltatore può utilizzare, ai fini della propria qualificazione, anche i lavori eseguiti tramite subappalto, scomputando dal valore complessivo dell'appalto quanto eseguito in subappalto.
 - i subappaltatori possono richiedere alle stazioni appaltanti i certificati relativi alle prestazioni eseguite, da utilizzare per la propria qualificazione.
 - l'impresa affidataria può utilizzare i lavori delle categorie scorporabili (cioè lavorazioni specialistiche) per l'intero importo, ai fini dell'attestazione SOA.
- **regole di qualificazione applicabili alle procedure avviate dal 31 dicembre 2024**
 - le imprese dovranno rispettare requisiti più stringenti rispetto al passato. In particolare:
 - **Lavori in subappalto:** i lavori eseguiti in subappalto potranno essere utilizzati dal subappaltatore solo per calcolare la cifra d'affari complessiva, ma non più per ottenere o rinnovare l'attestazione SOA nella specifica categoria di lavori eseguiti in subappalto.
 - **Categorie scorporabili:** i lavori relativi alle cosiddette "categorie scorporabili" (cioè lavorazioni specialistiche) potranno essere utilizzati dall'impresa affidataria solo per determinare la cifra d'affari complessiva, ma non più per ottenere l'attestazione SOA nella categoria specifica.

Collegio Consultivo Tecnico (CCT)

Sono apportate alcune modifiche alla disciplina generale del CCT.

- **Nomina dei componenti**

Viene chiarito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nomina un componente del CCT non solo quando partecipa al finanziamento della spesa, ma anche quando svolge il ruolo di concedente (cioè quando è l'ente che affida la concessione).

Si rafforza quindi il ruolo del Ministero nella composizione del CCT, con la presenza di un rappresentante anche nei casi in cui non sia direttamente finanziatore.

- **Requisiti di esperienza e qualificazione**

Si precisa che l'esperienza e la qualificazione dei componenti del CCT possono essere dimostrate dal possesso di uno o più dei requisiti previsti dalla norma (e non più solo uno).

Tra i requisiti è aggiunto il dottorato di ricerca nelle materie degli appalti, delle concessioni e degli investimenti pubblici, anche in relazione allo specifico oggetto del contratto.

- **Cumulabilità dei requisiti**

Per il calcolo del periodo minimo di esperienza richiesto (cinque anni per i membri, dieci anni per il presidente), si chiarisce che si può sommare il tempo necessario per acquisire ciascun requisito di qualificazione, anche cumulativamente.

In concreto, se un soggetto ha maturato esperienza in più ambiti o con più titoli, può sommare i periodi per raggiungere il requisito minimo.

- **Chiarimento sulla qualifica di dirigente o funzionario**

Si specifica che la qualifica di dirigente o funzionario, ai fini della prova dell'esperienza, è riferita ai soggetti in impiego presso amministrazioni pubbliche come definite dall'art.1 c. 2 d.lgs. 165/2001 (cioè tutte le amministrazioni pubbliche, comprese scuole, enti locali, enti del Sistema Sanitario Nazionale, ecc.).

- **Soppressione dell'elenco dei presidenti**

Si elimina l'obbligo per l'Osservatorio del CCT di tenere un elenco dei soggetti appartenenti o appartenuti alle amministrazioni pubbliche in possesso dei requisiti per svolgere il ruolo di presidente del Collegio.

Criteri ambientali minimi (CAM) per affidamenti di interventi di ristrutturazione

Per i contratti relativi alle categorie di appalto riferite agli interventi di ristrutturazione, inclusi quelli comportanti demolizione e ricostruzione, viene previsto di far riferimento ai criteri ambientali minimi relativi agli interventi edilizi (di cui al dm 23 giugno 2022 n. 256 e al dm 5 agosto 2024).

Di conseguenza, non si deve attendere l'emanazione di nuovi CAM specifici per le ristrutturazioni, ma si applicano quelli già esistenti.

I CAM edilizia sono già strutturati per garantire elevati standard di sostenibilità ambientale (es. efficienza energetica, materiali a basso impatto, gestione dei rifiuti, ecc.).

Nota operativa

Incentivi per funzioni tecniche

Verificare che la corresponsione degli incentivi ai dirigenti sia accompagnata dalla trasmissione delle informazioni agli organi di controllo e che la copertura degli oneri avvenga esclusivamente con le risorse già accantonate nei quadri economici delle singole procedure.

Anticipazione del prezzo

Nei documenti di gara per servizi di ingegneria e architettura, si dovrà valutare l'opportunità di prevedere l'anticipazione del prezzo fino al 10%, assicurandosi che ciò sia compatibile con le disponibilità del quadro economico.

Somma urgenza e protezione civile

Applicare le nuove regole sulle procedure di somma urgenza e per eventi di protezione civile, prestando particolare attenzione alle soglie, ai limiti e alle deroghe introdotte, e documentando puntualmente le motivazioni delle scelte adottate.

Qualificazione e regime transitorio

Per le procedure avviate entro il 31 dicembre 2024, applicare le regole transitorie sulle attestazioni SOA; per quelle successive, assicurarsi che i requisiti di qualificazione siano conformi alle nuove disposizioni.

Collegio Consultivo Tecnico (CCT)

In caso di costituzione del CCT, accertare la corretta nomina dei componenti, la verifica e la cumulabilità dei requisiti di esperienza e qualificazione, e la formale documentazione delle esperienze professionali.

Criteri ambientali minimi (CAM)

Per gli affidamenti relativi a interventi di ristrutturazione, applicare i CAM edilizia già vigenti, senza attendere l'emanazione di nuovi criteri specifici, e assicurare la coerenza con gli standard di sostenibilità ambientale richiesti.

*** *** ***

Si raccomanda di aggiornare tempestivamente le procedure interne e la modulistica alla luce delle recenti modifiche al Codice dei contratti pubblici.

Si suggerisce di conservare in modo ordinato tutta la documentazione a supporto delle scelte e delle procedure adottate, così da garantire la tracciabilità, la trasparenza e la piena conformità ai nuovi obblighi normativi.

Modifiche al Codice della protezione civile

Viene introdotto l'art. 46-bis nel Codice della protezione civile (d.lgs. 1/2018), al fine di disciplinare le procedure di affidamento di contratti pubblici in occasione delle emergenze di protezione civile. La previsione deve essere coordinata con la disciplina sulle procedure di protezione civile direttamente inserita nel Codice dei contratti pubblici al nuovo art. 140 bis (v. retro).

Gli aspetti principali della disciplina delineata nel nuovo art. 46 bis d.lgs. 1/2018:

- **Ambito di applicazione:**

Si applica agli affidamenti di contratti pubblici (lavori, servizi, forniture) necessari per fronteggiare le emergenze di protezione civile di rilievo locale, regionale o nazionale.

- **Informativa antimafia provvisoria**

Per accelerare le procedure, è sufficiente acquisire un'informativa antimafia provvisoria (rilasciata subito dopo la consultazione della Banca dati nazionale antimafia e delle altre banche dati disponibili). Il contratto stipulato resta però subordinato a condizione risolutiva: se, al termine delle verifiche, emergono cause interdittive, l'amministrazione recede dal contratto e paga solo quanto già eseguito e le spese sostenute.

- **Affidamento con appalto integrato e procedura negoziata:**

In caso di emergenze straordinarie, è possibile affidare congiuntamente progettazione ed esecuzione dei lavori (appalto integrato) tramite procedura negoziata senza bando, anche avvalendosi di Consip o di altre centrali di committenza.

- **Deroghe e semplificazioni:**

Sono previste deroghe e semplificazioni alle procedure ordinarie per garantire la tempestività degli interventi, sempre nel rispetto dei principi generali e dei vincoli europei.

Nota operativa

In caso di affidamento di contratti pubblici per emergenze di protezione civile, si dovrà acquisire tempestivamente l'informativa antimafia provvisoria e formalizzare nei contratti la condizione risolutiva, specificando che il rapporto potrà essere sciolto in caso di esito negativo delle verifiche.

In caso di appalto integrato tramite procedura negoziata senza bando, la motivazione dell'urgenza e la scelta della centrale di committenza dovranno essere adeguatamente documentate.

Per ogni deroga o semplificazione applicata si dovrà motivare e documentare puntualmente le ragioni e conservarne traccia nel fascicolo di gara.

Si raccomanda di garantire la tracciabilità di tutte le fasi procedurali e di aggiornare tempestivamente la documentazione in caso di subentro di cause interdittive o di recesso.

Rafforzamento del monitoraggio finanziario delle opere strategiche

Si rafforza il sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti prioritari.

Viene autorizzata una spesa aggiuntiva per il funzionamento e la manutenzione evolutiva dei sistemi informativi di monitoraggio (MGO), in attuazione dell'art. 36 del d.l. 90/2014. L'obiettivo del sistema di monitoraggio è garantire la tracciabilità dei flussi finanziari e la trasparenza nell'utilizzo delle risorse pubbliche per tutte le grandi opere strategiche e gli insediamenti produttivi prioritari, a prescindere dalla fonte di finanziamento.

Nota operativa

Si raccomanda la tempestiva e completa trasmissione dei dati richiesti dai sistemi informativi di monitoraggio (MGO), secondo le modalità e le tempistiche stabilite dalla normativa vigente.

È necessario verificare la coerenza e la correttezza delle informazioni inserite, mantenere aggiornata la documentazione di supporto e collaborare con le strutture centrali per la risoluzione di eventuali criticità. La tracciabilità dei flussi finanziari e la trasparenza nell'utilizzo delle risorse pubbliche devono essere garantite per tutte le opere strategiche e gli insediamenti prioritari, indipendentemente dalla fonte di finanziamento.

Classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica

È delineata una disciplina transitoria per la classificazione degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica, volta a superare le incertezze interpretative relative ai concetti di "normale affollamento" e "affollamento significativo".

In attesa dell'aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni, al fine di garantire uniformità e certezza nell'applicazione delle verifiche sismiche agli uffici pubblici, viene stabilito che per "normale affollamento" si intende quello con indice di affollamento pari o inferiore a 3,5, mentre per "affollamento significativo" si intende quello con indice superiore a 3,5.

L'indice di affollamento è determinato in base al numero medio di persone presenti contemporaneamente nell'edificio in un determinato periodo di tempo, rapportato alle caratteristiche geometriche dell'immobile, secondo i criteri e la metodologia di calcolo definiti nell'Allegato A.

Nota operativa

Si raccomanda di applicare scrupolosamente la disciplina transitoria per la classificazione degli edifici ai fini della verifica sismica, utilizzando l'indice di affollamento come parametro di riferimento.

È necessario calcolare l'indice secondo i criteri e la metodologia definiti nell'Allegato A, documentando puntualmente i dati utilizzati e i risultati ottenuti.

Si suggerisce di conservare tutta la documentazione relativa ai calcoli e alle valutazioni effettuate, così da garantire la tracciabilità delle scelte e agevolare eventuali controlli o richieste di chiarimento da parte delle autorità competenti.

Completamento degli interventi infrastrutturali e messa in sicurezza delle strade nei piccoli comuni

Sono introdotte delle misure che mirano a garantire la sicurezza e la funzionalità della rete stradale nei piccoli comuni, favorendo la tempestiva realizzazione degli investimenti e il miglioramento della mobilità locale. Più precisamente, si interviene con modifiche e integrazioni sulle disposizioni che regolano la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali, con particolare attenzione ai piccoli comuni.

Vengono incrementate le risorse del "Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni" per gli anni 2025 e 2026, al fine di sostenere ulteriori interventi di ripristino e adeguamento delle infrastrutture viarie locali. Vengono inoltre estesi i termini per la stipula dei contratti e per la conclusione dei lavori finanziati, così da favorire una più efficace realizzazione degli interventi.

È previsto anche un rafforzamento delle attività di monitoraggio e di cognizione dello stato di attuazione degli interventi, con la possibilità di revoca dei finanziamenti in caso di mancato rispetto delle tempistiche.

Nota operativa

È necessario di programmare con attenzione le attività di progettazione, affidamento e realizzazione degli interventi finanziati dal Fondo investimenti stradali nei piccoli comuni, rispettando rigorosamente i nuovi termini previsti per la stipula dei contratti e la conclusione dei lavori.

È fondamentale monitorare costantemente lo stato di avanzamento degli interventi e aggiornare tempestivamente la documentazione richiesta, anche ai fini delle verifiche e delle cognizioni periodiche.

In caso di ritardi o inadempienze, è prevista la possibilità di revoca dei finanziamenti: si suggerisce quindi di conservare ogni atto e comunicazione utile a dimostrare il rispetto delle tempistiche e la corretta esecuzione delle opere.

Completamento degli interventi sull'autostrada Salerno–Reggio Calabria

Si interviene per garantire la rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per il miglioramento della viabilità e della sicurezza lungo uno dei principali assi autostradali del Mezzogiorno.

Sono configurate misure urgenti per accelerare il completamento dei lotti già finanziati compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 Salerno–Reggio Calabria.

A tal fine, l'amministratore delegato pro tempore di ANAS SpA è nominato Commissario straordinario, con i poteri e le funzioni già previsti per i cosiddetti "commissari sblocca cantieri".

Il Commissario può nominare un sub-commissario scelto tra il personale ANAS e, per lo svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi delle strutture di ANAS, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Non sono previsti compensi aggiuntivi per il Commissario e l'eventuale sub-commissario.

Nota operativa

Sarà necessario coordinare efficacemente le attività di tutti i soggetti coinvolti in particolare con le strutture di ANAS, le amministrazioni centrali e periferiche e gli enti territoriali, assicurando la tracciabilità delle decisioni e delle fasi di avanzamento dei lavori.

È fondamentale documentare puntualmente tutte le attività e le collaborazioni, anche in assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si suggerisce di conservare ogni atto e comunicazione utile a dimostrare la regolarità delle procedure e il rispetto delle tempistiche, così da agevolare eventuali verifiche o controlli.

Messa in sicurezza e adeguamento del traforo del Gran Sasso

È disposto il trasferimento delle competenze relative agli interventi di adeguamento e messa in sicurezza del traforo del Gran Sasso dal Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25 al Commissario straordinario già nominato per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso.

A tal fine, le risorse finanziarie già destinate a tali interventi vengono riallocate e attribuite al nuovo Commissario, che opererà entro i limiti delle risorse disponibili e senza nuovi oneri per la finanza pubblica.

Inoltre, viene stabilito che il Commissario uscente trasmetta una relazione dettagliata sullo stato di attuazione degli interventi e sugli impegni finanziari assunti.

Si disciplina, altresì, la tempistica per l'aggiornamento dei cronoprogrammi procedurali relativi agli investimenti, al fine di garantire la continuità e la tempestiva realizzazione delle opere necessarie per la sicurezza del traforo e dell'area del Gran Sasso.

Nota operativa

In caso di trasferimento di competenze tra soggetti responsabili di opere pubbliche o infrastrutturali, è importante garantire una transizione ordinata e trasparente.

Occorre assicurare la puntuale trasmissione delle informazioni relative allo stato di avanzamento degli interventi, agli impegni finanziari e alle risorse disponibili.

La continuità delle attività e il rispetto dei cronoprogrammi procedurali rappresentano elementi essenziali per il buon esito delle opere e per la corretta gestione delle risorse pubbliche.

È necessario documentare in modo accurato tutte le fasi della transizione e di mantenere aggiornati i piani di lavoro, così da favorire la trasparenza, la tracciabilità e la tempestiva realizzazione degli interventi previsti.

Tavolo tecnico per le opere pubbliche incompiute

Si prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un tavolo tecnico dedicato al rafforzamento dell'attività di monitoraggio delle opere pubbliche incompiute, con particolare attenzione ai piccoli comuni.

Il tavolo è composto da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, delle regioni e delle province autonome. Tra i suoi compiti rientrano la definizione dei criteri per individuare le opere da avviare prioritariamente a realizzazione, la proposta di percorsi per migliorare i processi di monitoraggio e l'identificazione delle principali criticità che ostacolano il completamento delle opere.

L'istituzione del tavolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e si inserisce nell'ambito delle strategie volte a favorire la ripresa e il completamento degli investimenti infrastrutturali sul territorio.

Nota operativa

Si renderà necessario che tutti i soggetti coinvolti collaborino attivamente con il tavolo tecnico, fornendo dati aggiornati, segnalazioni e documentazione utile a individuare le opere pubbliche incompiute e le relative criticità.

La condivisione tempestiva delle informazioni e la partecipazione ai percorsi di monitoraggio favoriscono una più efficace programmazione degli interventi e la selezione delle opere da avviare prioritariamente a realizzazione.

Una puntuale raccolta e trasmissione dei dati contribuisce inoltre a garantire trasparenza, tracciabilità e buon esito delle strategie di completamento delle infrastrutture sul territorio.

Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

Si stabilisce un incremento delle risorse destinate al fondo per la funzionalità delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, con l'obiettivo di sostenere interventi straordinari di adeguamento infrastrutturale. Il fondo viene aumentato di 1 milione di euro per il 2025 e di 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027.

La copertura finanziaria è assicurata mediante l'utilizzo di risorse già disponibili e la riduzione di specifici fondi di riserva. Queste misure sono finalizzate a rafforzare la capacità operativa e la sicurezza delle Capitanerie di Porto, garantendo un adeguato livello di efficienza e di servizio nelle attività di controllo e tutela del traffico marittimo e portuale.

Nota operativa

Sarà necessario programmare con attenzione gli interventi straordinari di adeguamento infrastrutturale, assicurando la coerenza con le priorità operative e le esigenze di sicurezza.

È importante monitorare l'utilizzo delle risorse aggiuntive, documentare puntualmente le spese sostenute e rispettare le procedure di rendicontazione previste.

Una gestione efficiente e trasparente dei fondi contribuirà a rafforzare la capacità operativa e a garantire un elevato livello di servizio nelle attività di controllo e tutela del traffico marittimo e portuale.

Valutazione di impatto ambientale per progetti di difesa nazionale

Si interviene con una disposizione urgente in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA) per progetti o parti di progetti aventi come unico obiettivo la difesa nazionale.

Viene stabilito che, in questi casi, il decreto con cui il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica – di concerto con il Ministro della cultura – può escludere l'applicazione delle procedure ordinarie di VIA deve essere adottato entro trenta giorni dall'adozione del provvedimento di competenza del Ministro della difesa.

La norma si applica sia alle infrastrutture militari individuate dal codice dell'ordinamento militare sia a quelle previste da specifici regolamenti.

L'obiettivo è garantire tempi certi e accelerati per la realizzazione di opere strategiche per la difesa nazionale, assicurando comunque il rispetto delle procedure di tutela ambientale nei limiti previsti dalla legge.

Nota operativa

Si raccomanda di attivarsi tempestivamente ai fini dell'esclusione dalla procedura ordinaria di VIA, assicurando la trasmissione completa della documentazione necessaria e il rispetto delle tempistiche previste dalla norma.

È importante garantire la massima collaborazione e monitorare con attenzione i termini procedurali, così da evitare ritardi nell'adozione dei provvedimenti e assicurare la realizzazione delle opere strategiche nel rispetto delle tutele ambientali previste.

SETTORE DEI TRASPORTI

2

Tra gli ambiti di intervento dell'articolato è incluso il settore dei trasporti.

Le nuove disposizioni intervengono su diversi aspetti operativi e regolatori: dalla disciplina dei tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico delle merci e delle relative responsabilità tra i soggetti della filiera, all'ammodernamento della flotta veicolare e al potenziamento delle infrastrutture digitali e informative.

Sono inoltre introdotte novità in materia di autorizzazioni alla circolazione di prova, di trasparenza e pubblicità delle apparecchiature per il controllo della velocità, nonché modifiche volte a rafforzare la sicurezza informatica e gestionale degli uffici della Motorizzazione civile. Completano il quadro la proroga delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 e la possibilità per le regioni di adottare misure compensative in materia di qualità dell'aria.

Tempi di attesa (franchigia), responsabilità e indennizzo nel trasporto merci su strada

Sono prescritte misure finalizzate a garantire maggiore certezza nei rapporti tra i soggetti della filiera logistica e a tutelare il vettore rispetto ai tempi morti non dipendenti dalla propria attività.

È delineata una nuova disciplina dei tempi di attesa ("franchigia") per le operazioni di carico e scarico delle merci nel trasporto su strada. Il periodo di franchigia, cioè il tempo massimo di attesa del vettore per poter effettuare tali operazioni, è fissato in 90 minuti per ciascuna operazione, decorrenti dall'arrivo del veicolo al luogo di carico o scarico. In tale periodo sono compresi anche i tempi di attesa dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario della merce.

Il committente, il destinatario della merce o altro soggetto della filiera è tenuto a fornire al vettore indicazioni circa il luogo, l'orario e le modalità di accesso per le operazioni. In caso di mancato rispetto di tale onere, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo tramite il proprio sistema di geolocalizzazione o il tachigrafo intelligente di seconda generazione.

Se il periodo di franchigia viene superato per causa imputabile al committente o al caricatore, questi sono responsabili in solido e devono corrispondere al vettore un indennizzo pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo, rivalutato annualmente secondo l'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

L'indennizzo non è dovuto se il ritardo è imputabile al vettore.

Nota operativa

Per evitare contestazioni, occorre documentare sempre l'orario di arrivo al luogo di carico/scarico tramite il sistema di geolocalizzazione del veicolo o il tachigrafo intelligente di seconda generazione. Allegare tale documentazione alle richieste di indennizzo e conservarla per almeno un anno. L'indennizzo è dovuto solo se il ritardo è imputabile al committente o al caricatore.

Poteri sanzionatori e di diffida dell'AGCM

Le nuove norme attribuiscono all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) poteri sanzionatori e di diffida in caso di violazioni dei contratti di trasporto di merci su strada, qualora tali violazioni integrino anche i presupposti dell'abuso di dipendenza economica o di violazione diffusa e reiterata delle norme sui ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali. L'AGCM può intervenire d'ufficio, su segnalazione del creditore o del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

Nota operativa

In caso di ritardi nei pagamenti o altre violazioni contrattuali, è possibile segnalare la situazione all'AGCM anche tramite il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori. L'AGCM può intervenire anche d'ufficio. Si devono conservare tutte le comunicazioni e i documenti relativi alla violazione.

Modifiche su imballaggi e unità di movimentazione

Si interviene sulla disciplina relativa agli imballaggi e alle unità di movimentazione delle merci nel trasporto su strada. In particolare, viene precisato che, nei casi in cui la merce da trasportare sia imballata o stivata su apposite unità per la movimentazione, per mezzo di servizi ancillari resi da soggetti che, nell'esecuzione del trasporto, abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni a favore del vettore, il vettore stesso è esonerato, al termine dell'operazione di trasporto, da ogni obbligo di gestione e restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate. Questa modifica chiarisce e rafforza la posizione del vettore, evitando che su di esso gravino obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente connessi al trasporto, quando la gestione degli imballaggi è affidata a soggetti terzi nell'ambito di servizi accessori.

Nota operativa

Se la gestione degli imballaggi è affidata a terzi (es. operatori logistici), occorre indicare chiaramente nei documenti di trasporto chi è responsabile. In caso di contestazioni, sarà possibile dimostrare che la restituzione degli imballaggi non ricade sul vettore.

Pianificazione e monitoraggio dei corridoi per i trasporti eccezionali tramite AINOP

Il decreto prevede il potenziamento dell'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP) quale infrastruttura di riferimento nazionale per la condivisione e l'aggiornamento dei dati territoriali e infrastrutturali rilevanti ai fini dell'individuazione, inserimento e validazione dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità.

L'AINOP viene integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio dei transiti, anche tramite interoperabilità con sistemi informativi geografici già in uso da parte di concessionari, enti proprietari della rete stradale, regioni ed enti regionali, nonché con i sistemi telematici dell'Albo nazionale degli autotrasportatori e con la piattaforma del Documento unico di circolazione e proprietà.

Nota operativa

Prima di programmare un trasporto eccezionale, occorre consultare l'AINOP per verificare i corridoi disponibili e le eventuali restrizioni. Si deve avere l'accortezza di verificare sempre la versione più aggiornata e di conservare copia delle autorizzazioni ottenute tramite i sistemi telematici integrati.

Motorizzazione civile e sicurezza

È stabilito uno specifico stanziamento di risorse finalizzato al rafforzamento della sicurezza informatica e gestionale delle infrastrutture digitali degli Uffici centrali e territoriali della Motorizzazione civile. L'obiettivo è garantire una maggiore protezione dei sistemi e una migliore capacità di risposta alle minacce informatiche, assicurando così la continuità e l'affidabilità dei servizi digitali erogati dall'amministrazione.

Nota operativa

Occorre verificare periodicamente la sicurezza delle credenziali di accesso ai servizi digitali della Motorizzazione e segnalare tempestivamente eventuali anomalie o accessi non autorizzati.

Autorizzazioni alla circolazione di prova per veicoli nei porti

Viene introdotta una maggiore flessibilità nella disciplina delle autorizzazioni alla circolazione di prova, in particolare per le imprese che svolgono attività di imbarco, sbarco e movimentazione di veicoli non ancora immatricolati nelle aree portuali e retroportuali.

È ora possibile rilasciare un numero di autorizzazioni commisurato al numero effettivo di dipendenti e addetti impiegati nelle attività operative, come attestato dall'Autorità di sistema portuale, facilitando così le esigenze operative delle imprese del settore.

Nota operativa

Per ottenere un numero adeguato di autorizzazioni alla circolazione di prova in relazione al numero di dipendenti e addetti, occorre presentare la documentazione aggiornata sul personale addetto alle attività operative, come richiesto dall'Autorità di sistema portuale. Si deve conservare copia delle autorizzazioni rilasciate.

Obbligo di pubblicazione dei dati sulle apparecchiature per il controllo della velocità

Le amministrazioni e gli enti da cui dipendono gli organi di polizia stradale sono tenuti a comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi alle apparecchiature utilizzate per l'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità.

La pubblicazione di tali dati sul portale istituzionale del Ministero costituisce condizione necessaria per il legittimo utilizzo delle apparecchiature stesse, rafforzando così la trasparenza e la regolarità dei controlli su strada. Il modello informatico da utilizzare per la trasmissione dei dati dovrà essere definito dal MIT con apposito decreto attuativo da assumere entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione. L'obbligo di pubblicazione dei dati acquista efficacia decorsi 60 giorni dalla data di adozione del decreto attuativo.

Nota operativa

Verificare sul portale del MIT che risultino i dati relativi all'apparecchiatura utilizzata per i controlli. L'obbligo di pubblicazione dei dati diventa efficace 60 giorni dopo l'adozione del decreto attuativo.

Limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5

Il decreto proroga al 1º ottobre 2026 l'entrata in vigore delle limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel Euro 5 nelle aree urbane dei comuni con più di 100.000 abitanti, presso i quali opera un adeguato servizio di trasporto pubblico locale e in cui risultano superati i valori limite di PM10 o NO2. Decoro tale termine, le regioni possono adottare, in alternativa, misure compensative idonee a garantire la riduzione delle emissioni inquinanti in coerenza con i vincoli europei, senza obbligo di introdurre il divieto.

Nota operativa

Monitorare le ordinanze regionali e comunali per verificare l'eventuale introduzione di limitazioni o misure compensative per i veicoli diesel Euro 5, soprattutto nelle aree urbane con più di 100.000 abitanti. Pianifica per tempo eventuali sostituzioni di veicoli o adeguamenti della flotta.

SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

3

Sono introdotte misure finalizzate a rendere più certe e trasparenti le regole per i concessionari portuali e marittimi, rafforzare la pianificazione delle aree portuali, tutelare e valorizzare i luoghi di memoria e il patrimonio ambientale, e sostenere la logistica e la capacità amministrativa del settore.

Portualità e demanio marittimo

Un primo aspetto di intervento riguarda l'aggiornamento annuale dei canoni delle concessioni demaniali marittime. Viene precisato che in assenza dell'indice dei valori per il mercato all'ingrosso (non più prodotto dall'ISTAT) si utilizza l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali. Questa modifica garantisce certezza e uniformità nel calcolo dei canoni dovuti dai concessionari di aree demaniali marittime.

Un altro profilo di disciplina concerne la pianificazione portuale. Si precisa inoltre che la funzione caratterizzante delle aree portuali e retroportuali, come definite nei Piani Regolatori Portuali (PRP), si riferisce all'insieme delle aree considerate nel piano e non alle singole porzioni o ai singoli compendi affidati in concessione. L'obiettivo è assicurare omogeneità e coerenza nella pianificazione e gestione delle aree portuali.

Viene regolata la stagione balneare. Il periodo è fissato dalla terza settimana di maggio alla terza settimana di settembre di ogni anno, con la possibilità per regioni ed enti locali di anticipare o posticipare l'inizio e la fine di una settimana. Fuori da questo periodo, le strutture balneari possono comunque aprire se garantiscono il servizio di assistenza ai bagnanti o, in assenza di questo, solo per fini elioterapici.

Inoltre, si interviene con disposizioni giuslavoristiche, che riguardano l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, nonché, il personale preposto ai compartimenti e ai circondari delle zone marittime.

Quanto all'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto, le disposizioni intervengono sul periodo di operatività.

Quanto alle previsioni sul personale preposto a compartimenti e circondari delle zone marittime, è abrogata la disposizione del Codice della navigazione che prevedeva che il direttore marittimo assumesse anche il ruolo di capo del compartimento in cui ha sede la direzione marittima. Resta invece la previsione per cui il capo del compartimento è anche capo del circondario in cui ha sede l'ufficio del compartimento. Sono inoltre quantificati e coperti gli oneri derivanti dalla nuova disciplina per il personale preposto a capo dei compartimenti in cui hanno sede gli uffici della direzione marittima.

Nota operativa

Le Autorità portuali, i concessionari e gli operatori devono applicare i nuovi criteri per l'aggiornamento dei canoni demaniali marittimi, utilizzando l'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali se manca l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso.

Nella pianificazione e gestione delle aree portuali e retroportuali, occorre riferirsi all'intera area come individuata dal Piano regolatore portuale, non alle singole concessioni.

Per la stagione balneare, le strutture devono rispettare i nuovi limiti temporali e le condizioni di apertura fuori stagione.

Autorità per la Laguna di Venezia: nuove competenze e funzioni

Si prevede che la Commissione tecnico-consultiva incaricata di esprimere parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare operi, non più presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, ma presso l'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque. Le funzioni di segreteria della Commissione sono trasferite alla stessa Autorità.

Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti antecedentemente al trasferimento.

Questo rafforza la governance e la tutela ambientale della laguna.

Nota operativa

Tutte le istanze e le comunicazioni relative alla movimentazione dei sedimenti nella laguna di Venezia devono ora essere indirizzate all'Autorità per la Laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque, che svolge anche le funzioni di segreteria della Commissione tecnico-consultiva. Gli operatori e le amministrazioni interessate devono aggiornare i propri riferimenti amministrativi e adeguare le procedure interne a questo nuovo assetto.

Rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.A.

Il decreto prevede uno stanziamento di risorse specifiche per potenziare la capacità amministrativa della società RAM S.p.A. (Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A.), società in-house del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

RAM S.p.A. svolge un ruolo di supporto tecnico e operativo per l'attuazione delle politiche pubbliche in materia di logistica, trasporto marittimo, portualità ed economia del mare. Le risorse stanziate sono destinate sia alla stipula di convenzioni tra RAM e il Ministero per attività di assistenza tecnica, sia all'assunzione di personale a tempo determinato per il triennio 2025-2027, in deroga ai limiti ordinari sulle assunzioni nelle società pubbliche.

L'obiettivo è rafforzare la struttura organizzativa di RAM, così da renderla più efficiente nel supportare le strategie nazionali di sviluppo della logistica e dei porti.

Nota operativa

RAM S.p.A. può stipulare nuove convenzioni con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per attività di supporto e assistenza tecnica. È possibile assumere personale a tempo determinato in deroga ai limiti ordinari, ma occorre rispettare le procedure di selezione e la copertura finanziaria prevista.

Personale di ENAC Servizi S.r.l.

È stata introdotta una norma che consente di conferire l'incarico di Amministratore unico di ENAC Servizi S.r.l. anche a dipendenti di ENAC.

In tal caso, il dipendente è collocato in aspettativa non retribuita dall'amministrazione di appartenenza, con congelamento delle corrispondenti facoltà assunzionali per la durata dell'incarico. Il compenso dell'amministratore unico è determinato secondo le disposizioni vigenti e gli oneri retributivi e previdenziali sono interamente a carico di ENAC Servizi S.r.l.

Questa previsione è stata espressamente introdotta in deroga al divieto generale per i dipendenti pubblici di ricoprire incarichi di amministratore nelle società a partecipazione pubblica controllate o vigilate dalla stessa amministrazione.

Nota operativa

L'incarico di amministratore unico di ENAC Servizi S.r.l. può essere conferito anche a dipendenti ENAC, che saranno collocati in aspettativa non retribuita per la durata dell'incarico. Gli oneri retributivi e previdenziali sono a carico della società. Prima di conferire l'incarico, occorre verificare la sospensione delle corrispondenti facoltà assunzionali presso l'amministrazione di provenienza.

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI, PROCEDURE DI INFRAZIONE, VINCOLI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PNRR

4

Si prevede un pacchetto di misure volte a rafforzare la capacità di realizzazione e gestione delle infrastrutture strategiche e dei servizi di trasporto, in linea con gli impegni assunti dall'Italia nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e con le esigenze di adeguamento alla normativa europea.

In particolare, le misure in materia di revisione prezzi nei contratti pubblici, rafforzamento del monitoraggio finanziario delle opere strategiche, semplificazione delle procedure amministrative e rafforzamento della trasparenza sono state adottate anche in risposta alle osservazioni e ai rilievi della Commissione europea, con l'obiettivo di prevenire o sanare procedure di infrazione nei settori degli appalti pubblici, della concorrenza, della trasparenza e della gestione delle risorse pubbliche.

Revisione dei prezzi

L'intervento riguarda due profili:

- l'estensione del meccanismo revisionale ai contratti di lavori aggiudicati sulla base di offerte risalenti al periodo 1° luglio 2023/31 dicembre 2023;
- limiti all'applicazione delle variazioni in diminuzione.

Applicazione dell'art. 60 d.lgs. 36/2023

È prevista l'applicazione del sistema di revisione prezzi stabilito dal d.lgs. 36/2023 ai contratti pubblici di lavori privi di meccanismi revisionali realmente operativi o di altre forme di contribuzione pubblica per il caro materiali.

La novella riguarda i contratti aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023, i quali per effetto delle sovrapposizioni normative sono rimasti al di fuori del sistema revisionale.

Per questi contratti:

- si applica la disciplina della revisione prezzi prevista dall'art. 60 del Codice dei contratti pubblici, anche in deroga a quanto previsto dalle clausole contrattuali o dai documenti di gara;
- la revisione prezzi può essere riconosciuta solo se c'è sufficiente copertura finanziaria nel quadro economico dell'intervento e se almeno il 50% delle somme accantonate per imprevisti (al netto degli impegni già assunti) è disponibile;
- la revisione scatta se la variazione del costo dell'opera supera il 3% dell'importo complessivo e si applica al 90% della parte eccedente tale soglia, secondo gli indici di costo individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- le stazioni appaltanti possono utilizzare per la copertura: le somme per imprevisti, i ribassi d'asta e le risorse disponibili da altri interventi ultimati.

La misura mira a garantire la continuità dei lavori pubblici e la sostenibilità economica dei contratti, superando i vuoti normativi e le incertezze applicative per i contratti stipulati in un periodo di forte oscillazione dei prezzi dei materiali.

Limiti all'applicazione delle variazioni in diminuzione

Si introduce una modifica al Decreto Aiuti (d.l. 50/2022 conv. con modific. in l. 91/2022) in modo da limitare la variazione dei prezzi in diminuzione alle sole lavorazioni effettuate o contabilizzate nel 2025.

Nota operativa 

Per i contratti di lavori aggiudicati con offerte presentate tra il 1° luglio e il 31 dicembre 2023 si applica la revisione prezzi secondo l'art. 60 del Codice dei contratti pubblici, anche in deroga alle clausole contrattuali.

La revisione è possibile solo se almeno il 50% delle somme per imprevisti è disponibile. Scatta se la variazione del costo supera il 3% dell'importo complessivo e si applica al 90% della parte eccedente.

La variazione dei prezzi in diminuzione si applica solo alle lavorazioni eseguite o contabilizzate nel 2025.

Interventi su linee ferroviarie e servizi

Si tratta delle misure finalizzate a garantire la continuità, la regolarità e il potenziamento dei servizi pubblici di trasporto, con particolare attenzione sia alle esigenze dei territori sia al rispetto degli obiettivi e delle tempistiche del PNRR.

In particolare, è autorizzata una specifica spesa per lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del nuovo contratto di servizio Intercity di media e lunga percorrenza per il periodo 2027-2041. Tali attività sono necessarie per garantire la prosecuzione e la qualità del servizio ferroviario nazionale a media e lunga percorrenza, in vista della scadenza del contratto attuale e dell'obbligo di affidamento tramite gara pubblica secondo la normativa europea. Le risorse stanziate sono destinate a coprire le attività tecniche, amministrative e di supporto necessarie per la predisposizione della documentazione e per l'espletamento delle procedure di gara.

Inoltre, viene prorogata per tutto il 2025 la disciplina transitoria che consente una gestione semplificata delle varianti ai progetti definitivi delle infrastrutture strategiche già inserite negli strumenti di programmazione approvati e per le quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia stata avviata prima del 19 aprile 2016. In questi casi, le varianti possono essere approvate direttamente dal soggetto aggiudicatore, anche ai fini della localizzazione e, se necessario, previa convocazione della Conferenza di servizi, purché il valore della variante non superi il 50% del valore del progetto approvato. Solo in caso di superamento di tale soglia, la variante deve essere approvata dal CIPESS. Questa disciplina mira ad assicurare la continuità e la tempestività nella realizzazione delle infrastrutture strategiche.

Sono disciplinati anche specifici profili di sicurezza. Viene introdotta la possibilità che, in caso di avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello, la sostituzione delle barriere possa essere effettuata non solo dall'addetto alla custodia, ma anche da personale del gestore dell'infrastruttura, dal personale dell'equipaggio del treno o da soggetti terzi adeguatamente formati e incaricati, al fine di garantire maggiore tempestività e sicurezza nella gestione delle emergenze.

In caso di interruzione della circolazione ferroviaria, l'apposizione delle protezioni può essere effettuata anche dal personale delle imprese affidatarie delle attività di manutenzione o costruzione dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero da soggetti incaricati da queste ultime, purché in possesso di adeguata formazione.

È stabilito un significativo aumento degli importi delle sanzioni amministrative e delle ammende previste per le violazioni delle norme in materia di sicurezza e di regolarità della circolazione ferroviaria.

Nota operativa 

È fondamentale programmare con attenzione le attività tecniche e amministrative necessarie per la predisposizione della documentazione e l'espletamento delle procedure di gara per i nuovi contratti di servizio, assicurando la continuità e la qualità dei servizi ferroviari.

In caso di varianti ai progetti definitivi, è fondamentale rispettare la disciplina transitoria e documentare puntualmente le motivazioni e le procedure adottate, soprattutto in relazione ai limiti di valore e alle eventuali convocazioni della Conferenza di servizi.

Per quanto riguarda la sicurezza, si suggerisce di aggiornare le procedure interne e di garantire un'adeguata formazione al personale incaricato della gestione delle emergenze e delle attività di manutenzione, anche alla luce dell'aumento delle sanzioni per le violazioni delle norme di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria.

Riordino della disciplina delle concessioni autostradali

Si interviene in modo organico sulla disciplina delle concessioni autostradali, con l'obiettivo di garantire trasparenza e concorrenza nell'affidamento delle concessioni, e assicurare la coerenza con i principi europei e con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Definizione del valore di subentro

Viene chiarito che il valore di subentro (cioè l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante) si applica nei casi di durata dell'affidamento inferiore al tempo di recupero dell'ammortamento o di cessazione anticipata non imputabile al concessionario, secondo quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici.

Sistema tariffario

Si stabilisce che alle concessioni autostradali affidate secondo la nuova disciplina si applica il sistema tariffario definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), in coerenza con i criteri europei e nazionali.

Aggiornamento dei piani economico-finanziari (PEF)

Vengono disciplinate le procedure di aggiornamento dei PEF, sia per le concessioni affidate dal Ministero delle infrastrutture sia per quelle affidate da altri enti concedenti, garantendo uniformità e trasparenza.

L'intento è di rafforzare la trasparenza, la sostenibilità e la coerenza delle procedure di aggiornamento del PEF, riconoscendone il ruolo strategico nella gestione delle concessioni e nella programmazione degli investimenti.

In particolare, il nuovo quadro normativo prevede che le procedure di aggiornamento del PEF si applichino in modo uniforme su tutto il territorio nazionale, anche alle tratte autostradali in cui l'ente concedente non sia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma altri soggetti pubblici, così da evitare disparità di trattamento e garantire regole chiare e trasparenti per tutti gli operatori. L'aggiornamento del PEF deve essere conforme alle prescrizioni vincolanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), che esercita un controllo regolatorio sulle condizioni economiche delle concessioni, in particolare sulle tariffe e sugli investimenti programmati.

Le proposte di aggiornamento sono sottoposte al parere dell'ART e, solo successivamente, possono essere approvate dal CIPESS, assicurando così un doppio livello di controllo pubblico e regolatorio. Un elemento di rilievo è rappresentato dal rinvio al sistema tariffario definito dall'ART, che sostituisce il riferimento a singole delibere e garantisce maggiore stabilità e trasparenza nella determinazione delle tariffe autostradali, con effetti diretti sulla sostenibilità economico-finanziaria delle concessioni e sulla tutela dell'utenza.

In via transitoria, fino al 31 dicembre 2026, è inoltre consentito inserire lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento delle concessioni anche prima dell'adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali, così da evitare blocchi negli investimenti e garantire la continuità della gestione e della sicurezza della rete.

L'ente concedente, infine, è tenuto a indicare nello schema di convenzione le tariffe da applicare, determinate secondo il sistema tariffario ART, assicurando così la massima trasparenza e prevedibilità per gli utenti e per gli operatori economici. Nel complesso, le modifiche introdotte mirano a rendere il sistema delle concessioni autostradali più trasparente, competitivo e conforme alle regole europee, prevenendo il rischio di procedure di infrazione e assicurando la sostenibilità degli investimenti infrastrutturali strategici.

Piano nazionale degli investimenti autostradali

Si prevede l'adozione di un Piano nazionale degli investimenti autostradali, che individua i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni da affidare. In via transitoria, fino al 31 dicembre 2026, è consentito inserire lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento anche prima dell'adozione del Piano.

Si prevede l'adozione di un Piano nazionale degli investimenti autostradali, che individua i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni da affidare.

In via transitoria, fino al 31 dicembre 2026, è consentito inserire lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento anche prima dell'adozione del Piano.

Affidamento e convenzioni

Sono disciplinate le modalità di affidamento delle concessioni (gara pubblica o affidamento in house), con obbligo di adeguamento alle prescrizioni vincolanti dell'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e dell'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione).

È prevista la sottoscrizione di nuove convenzioni uniche tra Ministero e ANAS, con durata fino a 50 anni.

Ruolo del CIPESS

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) è coinvolto nell'approvazione delle convenzioni e dei PEF.

Clausole di stand still

Viene eliminata la clausola che subordinava l'efficacia della nuova convenzione unica tra Ministero e ANAS alla notifica preventiva alla Commissione europea, in quanto la Commissione ha chiarito che non si tratta di aiuti di Stato.

Nota operativa

Sarà necessario aggiornare tempestivamente le procedure interne e la documentazione contrattuale, assicurando la piena conformità alle prescrizioni vincolanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e dell'ANAC.

È fondamentale garantire la trasparenza nella determinazione delle tariffe e nella redazione dei piani economico-finanziari (PEF), nonché documentare puntualmente tutte le fasi di aggiornamento e approvazione, anche in vista dei controlli da parte di ART e CIPESS.

Particolare attenzione va riservata alla gestione della fase transitoria e all'inserimento delle opere di manutenzione straordinaria, così da evitare blocchi negli investimenti e assicurare la continuità e la sicurezza della rete autostradale.

Oneri di servizio pubblico e tariffe nel trasporto aereo

Le nuove regole introducono una maggiore flessibilità nella disciplina delle tariffe applicate sulle rotte aeree soggette a oneri di servizio pubblico (OSP), cioè quelle rotte per le quali lo Stato impone obblighi particolari alle compagnie aeree per garantire collegamenti regolari e accessibili, soprattutto verso aree svantaggiate o insulari.

In base alla nuova disciplina, l'amministrazione competente può fissare un tetto massimo alle tariffe praticabili dalle compagnie aeree solo quando vi sia il rischio concreto di aumenti di prezzo legati, ad esempio, alla stagionalità o a eventi straordinari. Non è più obbligatorio imporre sempre un limite tariffario, ma la misura diventa facoltativa e deve essere adeguatamente motivata e indicata nell'atto che impone l'OSP.

Se, a seguito dell'imposizione dell'OSP, nessuna compagnia aerea accetta di operare la rotta alle condizioni richieste e si procede quindi con una gara per affidare il servizio a un unico vettore, il livello massimo tariffario deve essere specificato anche nel bando di gara.

L'obiettivo della norma è tutelare i passeggeri da rincari ingiustificati, garantendo al tempo stesso la sostenibilità economica dei collegamenti e una maggiore coerenza con le regole europee e le esigenze del mercato.

Nota operativa

Occorre valutare attentamente, caso per caso, la necessità di fissare un tetto massimo alle tariffe sulle rotte soggette a OSP, motivando adeguatamente la scelta e indicandola chiaramente nell'atto di imposizione e, se del caso, nel bando di gara.

È importante monitorare costantemente l'andamento dei prezzi e le condizioni di mercato, così da intervenire tempestivamente in presenza di rischi concreti di rincari ingiustificati.

Una corretta applicazione della disciplina contribuisce a tutelare i passeggeri e a garantire la sostenibilità dei collegamenti aerei nelle aree svantaggiate o insulari.

Accelerazione e semplificazione delle procedure per il PNRR

Sono previste misure per accelerare e semplificare le procedure amministrative e autorizzative relative agli investimenti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Si segnalano le disposizioni dirette ad accelerare la realizzazione di nuovi impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, in linea con gli obiettivi europei e del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC).

In questa ottica, viene rafforzata la disciplina delle cosiddette "zone di accelerazione", cioè aree del territorio nazionale in cui l'installazione di impianti a fonti rinnovabili è semplificata e più rapida.

Le Regioni e le Province autonome sono tenute a individuare queste zone di accelerazione, che comprendono almeno le aree industriali già mappate dal Gestore dei servizi energetici (GSE) e altre aree idonee definite dalla normativa vigente.

Per queste zone, le procedure autorizzative sono più snelle e, in molti casi, non è richiesto il parere vincolante dell'autorità paesaggistica. Si prevede inoltre che, in caso di ritardi da parte delle Regioni nell'individuazione delle zone di accelerazione, il Ministero dell'ambiente possa esercitare poteri sostitutivi per garantire il rispetto delle scadenze e degli obiettivi di sviluppo delle rinnovabili. Vengono anche ridotti i tempi delle valutazioni ambientali strategiche (VAS) per i piani regionali che individuano tali zone: i termini siano dimezzati rispetto a quelli ordinari. L'obiettivo delle norme è favorire la diffusione delle energie rinnovabili, semplificando e velocizzando le procedure amministrative, così da contribuire al raggiungimento dei target di decarbonizzazione e alla sicurezza energetica nazionale.

Inoltre, viene disciplinato il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture danneggiate da eventi calamitosi. Si prevede l'inserimento nel programma degli interventi urgenti adottato dal Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi alluvionali del 2023, di ulteriori interventi di riparazione, ripristino e ricostruzione di infrastrutture stradali di interesse nazionale, con particolare riferimento alle regioni Emilia-Romagna, Marche e Toscana. Tali interventi sono finanziati a valere sulle risorse del fondo unico ANAS e sono affidati ad ANAS SpA in qualità di soggetto attuatore.

Un altro profilo specificamente trattato dalle nuove norme attiene alle attività di controllo sull'avanzamento degli interventi finanziati dal PNRR. Le misure tendono al rafforzamento delle strutture amministrative e tecniche. Viene esteso l'ambito delle attività affidate alle Unità di Missione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso le altre amministrazioni centrali. Tali Unità potranno occuparsi, oltre che dei controlli sostanziali sull'avanzamento degli interventi, anche del supporto tecnico ai soggetti attuatori, della raccolta e gestione dei dati, della predisposizione di report e della gestione dei flussi informativi tramite la piattaforma ReGiS, in linea con le esigenze di monitoraggio e rendicontazione richieste dal PNRR.

Inoltre, è prevista la possibilità di prorogare, fino al 31 dicembre 2026 e nei limiti delle risorse disponibili, i contratti degli esperti incaricati dalle Unità di Missione per il PNRR presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso le altre amministrazioni centrali.

Nota operativa

Occorre programmare con attenzione le attività necessarie per l'individuazione delle zone di accelerazione e per l'applicazione delle procedure semplificate, assicurando il rispetto delle scadenze e la tempestiva trasmissione dei dati richiesti. In caso di ritardi, è importante collaborare attivamente con il Ministero dell'ambiente per evitare l'attivazione dei poteri sostitutivi. Si raccomanda di documentare puntualmente tutte le attività di controllo, monitoraggio e supporto tecnico, anche in vista della proroga dei contratti degli esperti e della rendicontazione delle attività finanziate dal PNRR.

EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNAZIONALE

5

Si inseriscono previsioni riconducibili al quadro delle politiche di sostegno agli eventi sportivi di rilievo internazionale e di rafforzamento delle strutture amministrative centrali, riconoscendo il valore strategico che tali manifestazioni e la loro efficiente organizzazione rivestono per il sistema Paese. Le misure adottate mirano a garantire la tempestiva realizzazione delle opere e degli interventi necessari per il successo di appuntamenti sportivi di portata globale, a valorizzare l'immagine dell'Italia sulla scena internazionale e a potenziare la capacità operativa delle amministrazioni coinvolte.

Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026

All'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA sono attribuite le funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali e impiantistici ritenuti essenziali per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

Tali interventi comprendono, tra l'altro, la realizzazione di nuove opere di presa idrica, impianti a fune, parcheggi e svincoli stradali, nonché il collegamento tra versanti montani, tutti finalizzati a garantire la piena funzionalità e accessibilità delle sedi olimpiche e a rispettare le tempistiche imposte dal calendario internazionale.

Nota operativa

È necessario assicurare un costante coordinamento tra le diverse amministrazioni, enti e società appaltatrici, programmando con attenzione le attività e monitorando l'avanzamento dei lavori.

È fondamentale rispettare le tempistiche imposte dal calendario internazionale e documentare puntualmente ogni fase degli interventi, così da garantire la piena funzionalità delle infrastrutture e la regolarità dello svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali.

Gran Premi di Formula 1

È stabilita l'assegnazione di un contributo straordinario pluriennale alla Federazione sportiva nazionale-Automobile Club d'Italia (ACI), destinato a sostenere l'organizzazione e la gestione dei due Gran Premi di Formula 1 che si svolgono in Italia: il Gran Premio del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna e il Gran Premio d'Italia.

Il riconoscimento di queste risorse riflette l'importanza di tali manifestazioni non solo sotto il profilo sportivo, ma anche per il loro impatto economico, turistico e di immagine internazionale per il Paese.

Nota operativa

Occorre programmare con attenzione l'utilizzo delle risorse assegnate, assicurando la massima trasparenza e il rispetto delle procedure di rendicontazione previste.

È importante documentare puntualmente le spese sostenute e valorizzare gli impatti economici, turistici e di immagine generati dagli eventi, così da garantire la piena efficacia del contributo straordinario e la corretta rendicontazione ai fini dei controlli amministrativi e contabili.

Rafforzamento del supporto amministrativo per grandi eventi

È disposto un incremento delle risorse destinate all'ordinamento, all'organizzazione e alle funzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri, con l'obiettivo di assicurare un adeguato supporto amministrativo e gestionale per la realizzazione di eventi e iniziative di rilievo nazionale e internazionale. La finalità è di garantire la tempestiva realizzazione delle opere e degli interventi connessi a grandi eventi sportivi, a valorizzare il ruolo dell'Italia come sede di manifestazioni di prestigio e a rafforzare la capacità operativa e gestionale delle strutture pubbliche coinvolte, in linea con gli standard richiesti a livello internazionale.

Nota operativa

Si rende necessario programmare con attenzione l'utilizzo delle risorse aggiuntive, assicurando la massima trasparenza e il rispetto delle procedure di rendicontazione.

È importante documentare puntualmente le attività svolte e le spese sostenute, così da garantire efficienza, tempestività e conformità agli standard richiesti per la realizzazione di eventi e iniziative di rilievo nazionale e internazionale.

CONTINUITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

6

Vengono disposte misure finanziarie e organizzative finalizzate a sostenere la continuità e la qualità dei servizi pubblici di trasporto, a promuovere l'ammodernamento delle infrastrutture e a rispondere in modo tempestivo alle esigenze dei cittadini e dei territori, anche in coerenza con gli obiettivi di resilienza e sviluppo sostenibile previsti dal PNRR e dalla programmazione nazionale.

Ferrovia Circumetnea e potenziamento delle linee ferroviarie

Nello specifico, sono autorizzati specifici stanziamenti a favore della Gestione governativa della Ferrovia Circumetnea, al fine di assicurare la prosecuzione e la regolarità del servizio ferroviario locale in Sicilia.

Viene inoltre previsto, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA, che una quota delle risorse sia destinata al finanziamento di interventi per l'incremento della capacità e della frequenza del servizio sulla linea FL3 Roma Tiburtina-Viterbo Porta Fiorentina, rispondendo così alle esigenze di mobilità e di miglioramento dell'offerta ferroviaria nell'area metropolitana romana.

Nota operativa

Occorre programmare con attenzione l'utilizzo delle risorse stanziate, assicurando la tempestiva realizzazione degli interventi e la regolarità del servizio ferroviario locale.

È importante monitorare l'efficacia delle misure adottate, documentare puntualmente le attività svolte e garantire una comunicazione trasparente con gli utenti, in modo da rispondere efficacemente alle esigenze di mobilità nelle aree interessate.

Riqualificazione urbanistica connessa a nuove infrastrutture ferroviarie

Sono stabilite anche misure per la riqualificazione e la mitigazione urbanistica connesse alla realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie, in particolare per la tratta Battipaglia-Romagnano della linea ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, attraverso la stipula di un protocollo d'intesa tra il Ministero, RFI, la Regione Campania e i comuni interessati, e l'autorizzazione di risorse dedicate per il triennio 2026-2028.

Nota operativa

Gestione degli interventi di riqualificazione urbanistica: Si raccomanda a tutti i soggetti coinvolti di assicurare un efficace coordinamento tra Ministero, RFI, Regione e comuni interessati, programmando con attenzione le attività e monitorando l'avanzamento degli interventi. È fondamentale utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate e documentare puntualmente ogni fase, così da garantire la piena realizzazione delle opere di riqualificazione e mitigazione urbanistica connesse alle nuove infrastrutture ferroviarie.

TABELLE

INFRASTRUTTURE E LAVORI PUBBLICI

INFRASTRUTTURE E LAVORI PUBBLICI	d.l. 73/2025 conv. con mod. in l. 105/2025
Avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra Sicilia e Calabria	Art. 1
Interventi su altre grandi opere infrastrutturali	Artt. 1-ter, 1-quinquies, 1-sexies, 3-ter, 3-quater
Interventi nel settore del gas	Art. 1-bis
Interventi nel settore della logistica	Art. 1-quater
Modifiche al Codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. 36/2023	Art. 2
Modifiche al Codice della protezione civile	Art. 2, comma 2
Rafforzamento del monitoraggio finanziario delle opere strategiche	Art. 2-bis
Classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica	Art. 3
Completamento degli interventi infrastrutturali e messa in sicurezza delle strade nei piccoli comuni	Art. 3-bis
Completamento degli interventi sull'autostrada Salerno–Reggio Calabria	Art. 3-ter
Messa in sicurezza e adeguamento del traforo del Gran Sasso	Art. 3-quater
Tavolo tecnico per le opere pubbliche incompiute	Art. 3-quinquies
Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera	Art. 3-sexies
Valutazione di impatto ambientale per progetti di difesa nazionale	Art. 3-septies

SETTORE DEI TRASPORTI

SETTORE DEI TRASPORTI	d.l. 73/2025 conv. con mod. in l. 105/2025
Tempi di attesa (franchigia), responsabilità e indennizzo nel trasporto merci su strada	Art. 4, comma 1
Poteri sanzionatori e di diffida dell'AGCM	Art. 4, comma 2
Modifiche su imballaggi e unità di movimentazione	Art. 4, comma 2-bis
Pianificazione e monitoraggio dei corridoi per i trasporti eccezionali tramite AINOP	Art. 4, commi 3-bis e 3-ter
Motorizzazione civile e sicurezza	Art. 5, comma 1
Autorizzazioni alla circolazione di prova per veicoli nei porti	Art. 5, comma 3
Obbligo di pubblicazione dei dati sulle apparecchiature per il controllo della velocità (<i>decorrenza: efficacia dopo 60 giorni dall'adozione di apposito decreto attuativo</i>)	Art. 5, comma 3-bis
Limitazioni alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5 e misure compensative	Art. 5, comma 3-ter

SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

SETTORE PORTUALE E MARITTIMO	d.l. 73/2025 conv. con mod. in l. 105/2025
Portualità e demanio marittimo	Art. 6, commi 1, 1-bis, 2, 2-ter, 2-quater
Autorità per la Laguna di Venezia: nuove competenze e funzioni	Art. 7
Rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.A.	Art. 8
Personale di ENAC Servizi S.r.l.	Art. 8-bis

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI, PROCEDURE DI INFRAZIONE, VINCOLI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PNRR

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI, PROCEDURE DI INFRAZIONE, VINCOLI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PNRR	d.l. 73/2025 conv. con mod. in l. 105/2025
Revisione dei prezzi	Art. 9
Interventi su linee ferroviarie e servizi	Artt. 10, 10-bis, 10-ter
Riordino della disciplina delle concessioni autostradali	Artt. 11, 11-bis, 11-ter
Oneri di servizio pubblico e tariffe nel trasporto aereo	Art. 12
Accelerazione e semplificazione delle procedure per il PNRR	Artt. 13, 14, Allegato B

EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNAZIONALE

EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNAZIONALE	d.l. 73/2025 conv. con mod. in l. 105/2025
Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026	Art. 15, comma 1 e Allegato C
Gran Premi di Formula 1	Art. 15, comma 2
Rafforzamento del supporto amministrativo per grandi eventi	Art. 15, comma 2-bis

CONTINUITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

CONTINUITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI NEL SETTORE DEI TRASPORTI	d.l. 73/2025 conv. con mod. in l. 105/2025
Ferrovia Circumetnea e potenziamento delle linee ferroviarie	Art. 16, comma 1 e comma 1-bis
Riqualificazione urbanistica connessa a nuove infrastrutture ferroviarie	Art. 16-bis

Il contenuto della presente rassegna ha solo valore informativo e non costituisce un parere professionale.

STUDIO LEGALE
PADOVAN

Milano Foro Buonaparte 54 | T. +39 02.4814994
Roma via Sistina 23 | T. +39 06.98796392
litigation@studiopadovan.com
www.studiopadovan.com

