

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2022

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL *MADE IN ITALY*
(**URSO**)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(**SALVINI**)

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023

Presentato il 9 agosto 2024

ONOREVOLI DEPUTATI! — L'articolo 47, commi 1 e 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99, richiede al Governo di presentare ogni anno alle Camere un disegno di legge al fine « di rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo e amministrativo, all'apertura dei mercati, di promuovere lo sviluppo della concorrenza e di garantire la tutela dei consumatori ».

Il rispetto della cadenza annuale del disegno di legge in questione e della sua approvazione assume carattere fondamentale al fine di assicurare una piena e perdurante apertura alla concorrenza dell'intero sistema economico nazionale, consentendo di far fronte a situazioni sopravvenute capaci altrimenti di alterare la struttura concorrenziale di singoli mercati.

Si reputa, pertanto, necessario dare seguito all'approvazione delle leggi annuali

per il mercato e la concorrenza avvenuta nel 2022 (legge 5 agosto 2022, n. 118) e nel 2023 (legge 30 dicembre 2023, n. 214) introducendo così una prassi virtuosa sin qui priva di riscontri nella recente storia istituzionale e legislativa italiana, nella quale non si è mai assistito all'approvazione della legge in discorso per tre annualità consecutive.

Il presente disegno di legge si inserisce poi a pieno titolo nel quadro delle misure e degli interventi di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), sotto un duplice profilo.

In primo luogo, l'approvazione annuale di una legge sulla concorrenza rientra tra gli impegni assunti dallo Stato italiano al cui rispetto risulta subordinato lo stanziamento dei fondi previsti nell'ambito dello stesso PNRR (si veda pagina 75 del mede-

simo Piano e pagina 109 dell'allegato alla proposta di decisione di esecuzione del Consiglio del 24 novembre 2023, contenente puntuali modifiche al PNRR italiano).

Secondariamente, il disegno di legge in questione contiene, in apertura, previsioni volte ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi intermedi fissati nel quadro del PNRR relativi al riordino delle concessioni autostradali (si veda pagina 123 della decisione di esecuzione del Consiglio del 24 novembre 2023, in particolare l'intervento M1C2-11), allo scopo di realizzare un modello di maggiore efficienza in linea con la visione europea, che concepisca la concessione quale strumento contrattuale in grado di garantire un'efficace collaborazione tra la parte pubblica e la parte privata. La riforma intende così modellare la concessione in base alle esigenze del mercato, assicurando la realizzazione degli interventi necessari e la prestazione di un servizio efficiente all'utenza.

Sempre in una prospettiva di adeguamento agli obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea, si è deciso di affrontare in questa sede l'annoso tema della portabilità dei dati delle scatole nere nel settore assicurativo (si veda pagina 128 della decisione di esecuzione del Consiglio del 24 novembre 2023). In particolare, viene individuato un complesso di dati che il consumatore può richiedere all'impresa la quale gestisce i dispositivi elettronici al fine di garantire la continuità del servizio di trattamento dei dati da parte della nuova compagnia assicurativa.

In aggiunta a quanto sinora descritto, sono state poi inserite norme di dettaglio volte a favorire la diffusione della concorrenza in ulteriori settori.

Sempre nel settore assicurativo si provvede a contrastare il fenomeno delle frodi assicurative, conferendo alle imprese assicurative la possibilità di istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori.

Si provvede, inoltre, in materia di funzioni svolte dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, ad aggiornare la normativa relativa al monito-

raggio e alla rilevazione dei prezzi e delle tariffe dei prodotti di consumo, attraverso l'individuazione di criteri e modalità di svolgimento della relativa attività. Nello stesso ambito viene aggiornata la normativa relativa alla raccolta e pubblicazione degli usi locali, attraverso l'individuazione di una sanzione *ad hoc* in caso di violazione delle norme sulla composizione dei comitati tecnici.

Si introduce poi una disciplina del fenomeno della cosiddetta « *shrinkflation* », ovvero la pratica dei produttori di ridurre la quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo però il prezzo sostanzialmente invariato. Ciò si traduce in un modo per aumentare i prezzi senza che il consumatore se ne accorga. Vengono, a tal fine, individuati obblighi puntuali di trasparenza a carico dei fabbricanti di prodotti.

Si interviene, inoltre, sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, al fine di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio e di promuovere condizioni di effettiva concorrenzialità del settore.

In materia di strutture amovibili (*dehors*) funzionali all'attività d'impresa si interviene con la previsione di un generale riordino e coordinamento della relativa disciplina concessoria, oltre all'adeguamento dei regolamenti comunali circa i requisiti tecnici ed estetici che devono caratterizzare tali installazioni.

Infine, sono disposte misure in materia di *start-up* innovative che, in coerenza con gli obiettivi generali del presente disegno di legge, effettuano il riesame e l'aggiornamento della legislazione vigente attraverso un nuovo quadro normativo chiaro e favorevole, in grado di facilitare gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali, offrendo ulteriori incentivi fiscali che si affiancano a quelli già presenti.

Si evidenzia che le disposizioni qui brevemente descritte sono state in parte ricavate da documenti di autorità amministrative indipendenti e, in particolare, dalla segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 22 giugno 2023,

« Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2023 » (atto di segnalazione n. 1893).

Di seguito si illustra, pertanto, l'articolo del disegno di legge, allo scopo di farne emergere le ragioni di fondo e gli obiettivi perseguiti.

CAPO I (DISPOSIZIONI IN TEMA DI RIORDINO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI)

OBIETTIVI PNRR.

Tra gli obiettivi del PNRR da conseguire entro il 31 dicembre 2024, in particolare nell'ambito dell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, rientra l'adozione della legge annuale per la concorrenza 2023, la quale dovrà comprendere alcune misure relative al settore autostradale. Tra queste rileva la previsione di un quadro normativo per le concessioni autostradali all'interno del quale rendere obbligatorio lo svolgimento delle gare per i contratti di concessione autostradale, impedendone il rinnovo automatico. A tali misure se ne aggiungono altre, in particolare in materia di affidamenti *in house* e risoluzione del contratto.

L'obiettivo principale della riforma consiste, invero, nel migliorare e agevolare l'imprenditorialità e le condizioni concorrenziali, al fine di favorire un'allocazione più efficiente delle risorse, con aumenti di produttività. Gli investimenti e le riforme previsti nell'ambito della citata componente contribuiscono a dare seguito alle raccomandazioni specifiche rivolte all'Italia nel 2019, che sottolineavano la necessità di « affrontare le restrizioni alla concorrenza, [...] anche mediante una nuova legge annuale sulla concorrenza ».

Nel dettaglio, l'allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 5 dicembre 2023, che modifica la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia, indica i seguenti ambiti di intervento nel settore autostradale:

rendere obbligatorio lo svolgimento di gare per i contratti di concessione auto-

stradale e impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione, prevedendo a livello normativo maggiori e più stringenti garanzie dirette a evitare che la prosecuzione del rapporto concessorio scaduto si protragga oltre il tempo necessario per l'espletamento delle procedure di gara, così determinando una proroga di fatto della concessione, anche valutando il ricorso a disincentivi economici o meccanismi sostitutivi in caso di inerzia dell'ente concedente;

disciplinare l'affidamento *in house*, alla luce del principio di auto-organizzazione previsto dall'articolo 7 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e degli obblighi di motivazione ivi stabiliti, anche con riferimento ai vantaggi previsti per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione;

disciplinare l'obbligo di esternalizzazione, prevedendo, tra l'altro, limitazioni e graduazioni in funzione dell'importanza, sia qualitativa che quantitativa, delle concessioni, nonché percentuali differenziate, anche in base alla menzionata logica dimensionale;

limitare l'affidamento delle concessioni sotto il profilo oggettivo, individuando, come ambito ottimale di gestione, un'estensione chilometrica tendenzialmente compresa tra 180 e 315 chilometri;

approntare misure idonee a garantire l'effettivo avvio delle gare a cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici;

imporre ai concessionari di garantire la piena e tempestiva attuazione del modello normativo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in materia di prezzi e procedure di gara delle subconcessioni per la fornitura di servizi di ricarica di veicoli elettrici;

assicurare che i diritti di accesso siano idonei a incentivare gli investimenti e si basino su una metodologia di *price cap* sostenuta da un'analisi comparativa traspa-

rente dei costi dell'intero settore economico, secondo criteri chiari, uniformi e trasparenti;

migliorare l'efficienza delle procedure amministrative relative ai contratti di concessione.

LO STATO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ITALIA.

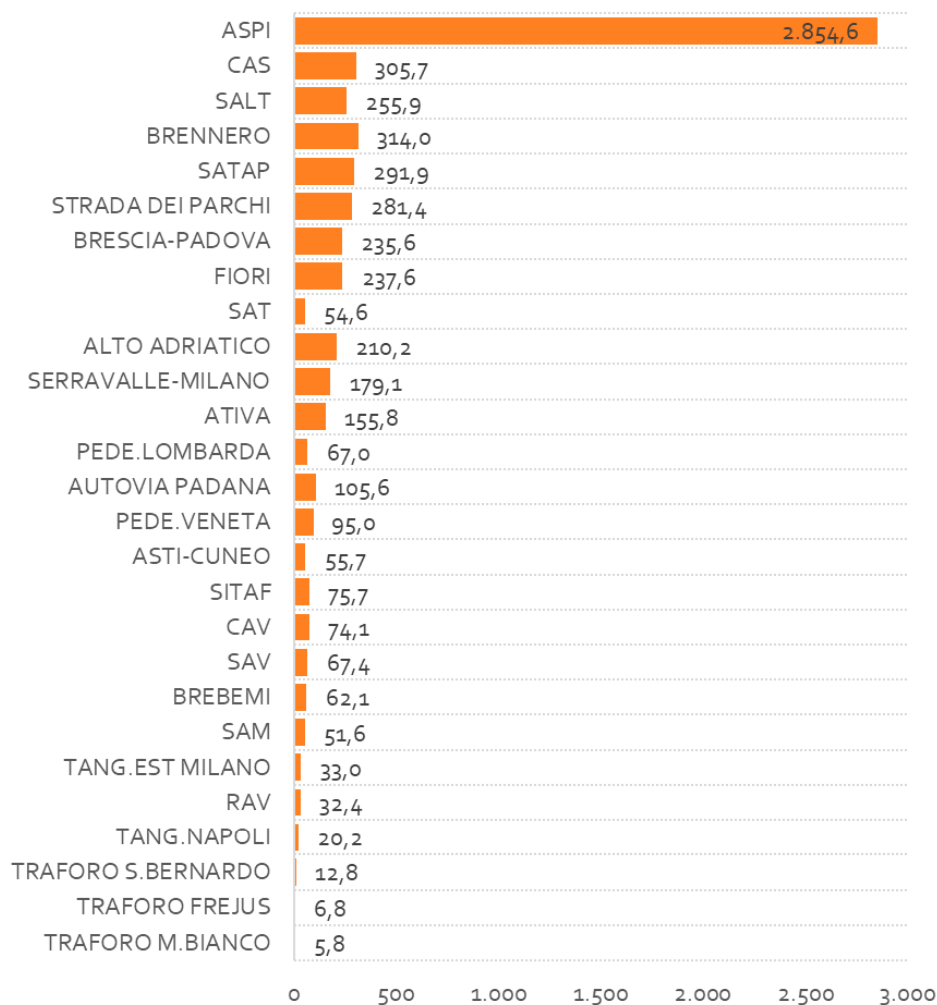
Si evidenzia, preliminarmente, che la rete autostradale italiana costituisce un sistema infrastrutturale articolato e caratte-

rizzato, a causa della particolare orografia del territorio, da un numero di opere d'arte superiore a quello delle altre realtà europee.

La sua lunghezza è di circa 7.016,4 chilometri di tratte in esercizio, sulle quali transita circa il 90 per cento del trasporto di merci via terra e circa il 25 per cento della mobilità nazionale.

Allo stato, la rete autostradale italiana in esercizio è gestita tramite rapporti concessori con società concessionarie pubbliche e private, di seguito riportate:

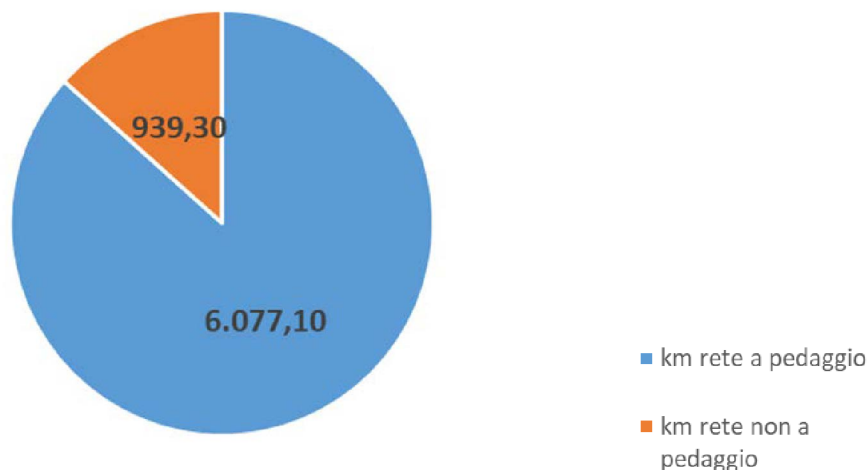
Rete in concessione (Km gestiti)



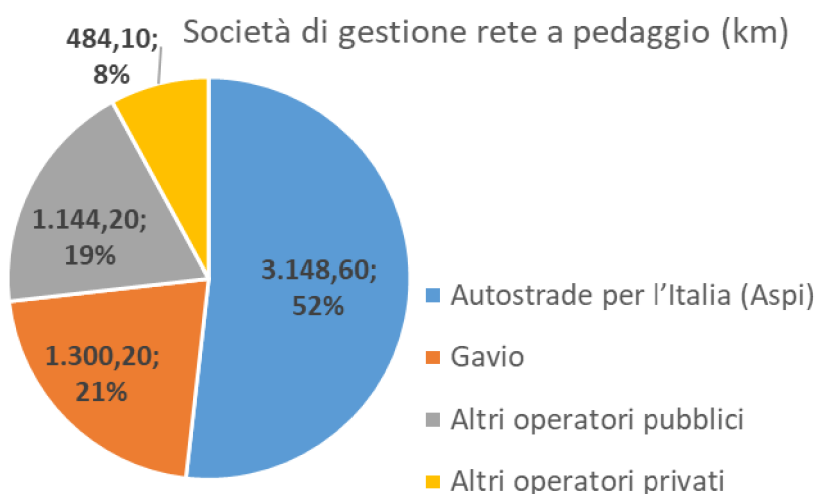
In particolare, la rete a pedaggio è gestita tramite 26 rapporti concessori e si sviluppa per 6.077,1 chilometri in esercizio,

mentre la rete autostradale non a pedaggio è gestita dall'ANAS Spa e si estende per 939,3 chilometri in esercizio.

Analisi del settore autostradale (km)



Allo stato attuale le 26 concessioni esistenti vedono due maggiori operatori di mercato: il gruppo ASPI, con circa 3.149 chilometri gestiti, e il gruppo Gavio, che gestisce circa 1.300 chilometri.



Per la maggior parte della rete, il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre, per la restante parte, soggetti concedenti sono le regioni Veneto ed Emilia-Romagna e la società Concessioni autostradali lombarde Spa (CAL) (società del gruppo ANAS partecipata per il 50 per cento dall'ANAS Spa e per il restante 50 per cento dall'Azienda regionale per l'innovazione e gli acquisti Spa (ARIA), partecipata al 100 per cento dalla regione

Lombardia e che opera secondo il modello dell'organismo *in house*.

Nel dettaglio:

la regione Veneto è concedente per la superstrada pedemontana veneta;

la regione Emilia-Romagna è concedente per l'autostrada cispadana Reggiolo;

la CAL è concedente per la A35 Brescia-Bergamo-Milano – nota come BRE-

BEMI –, la A36 pedemontana lombarda e la A58 tangenziale est di Milano (TEM).

Nell'ambito delle concessioni autostradali per le quali il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 17 scadranno nei prossimi quindici anni e per queste sarà necessario procedere ad un nuovo affidamento.

In via generale, risulta necessaria una riforma dell'intero settore che non sia confinata all'interno di disposizioni più o meno generali riguardanti il regime concessorio, ma vada a creare un quadro normativo specifico per il settore autostradale, dando specifica autonomia ad un settore strategico del Paese, anche in vista di una transizione sostenibile del trasporto su gomma, dello sviluppo tecnologico che è sempre più legato all'utilizzo di mezzi a combustibili alternativi (tra cui i principali sono l'elettricità e l'idrogeno) e a guida autonoma (cosiddette *smart road*), in piena aderenza agli obiettivi prefissati dal PNRR.

OBIETTIVI DELLA RIFORMA SULLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI.

Le disposizioni in esame, in stretta coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR dianzi indicati, intendono operare un generale riordino della normativa inerente al settore autostradale, in particolare mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, la semplificazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico-finanziari e la ridefinizione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione. Ciò, con l'intento di rafforzare gli strumenti di *governance* attribuiti al concedente, in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenza tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al miglior coordinamento degli interventi di manutenzione tra i singoli concessionari al fine di conte-

nere il più possibile gli impatti sulla mobilità, nonché alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.

La proposta di riforma tende a realizzare un modello di maggiore efficienza, coerente con la visione europea, che concepisce la concessione quale strumento contrattuale in grado di garantire un'efficace collaborazione tra la parte pubblica e la parte privata.

La riforma intende così modellare la concessione alle esigenze del mercato, assicurando la realizzazione degli interventi necessari e la prestazione di un servizio efficiente all'utenza.

Sul punto, assumono rilevanza anche le misure di semplificazione introdotte con riguardo alle procedure di approvazione degli aggiornamenti dei piani economico-finanziari che accedono a ciascuna convenzione, finalizzate a intensificare i controlli finanziari sui concessionari da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e a rendere più tempestive le azioni del concedente nell'ambito dei rinnovi dei periodi regolari.

Peraltro, nel prevedere espressamente che i nuovi affidamenti relativi alle concessioni autostradali devono tener conto degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali definiti dall'ART, la riforma persegue obiettivi di incremento dell'efficienza delle singole concessioni, evitando al contempo, mediante la ridefinizione delle tratte, che possano verificarsi situazioni di monopolio nel settore autostradale.

Le medesime finalità di garantire l'accesso al mercato ispirano anche la previsione per la quale la durata dei contratti concessori non possa in ogni caso essere superiore a quindici anni, tenuto conto che si tratta di un periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati con un margine di ritorno sul capitale investito. Ciò posto, è fatta salva la possibilità di derogare al suddetto termine solo nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni.

ILLUSTRAZIONE DELL'ARTICOLATO.

Nel dettaglio, il capo I, si compone di sette sezioni suddivise in 16 articoli. In particolare, le sezioni riguardano:

- I. finalità e ambito di applicazione;
- II. aggiudicazione delle concessioni autostradali;
- III. affidamenti *in house*;
- IV. contratto di concessione;
- V. tariffe autostradali e piano degli investimenti;
- VI. disposizioni transitorie relative alle concessioni autostradali in essere;
- VII. disposizioni finali.

L'articolo 1, unico articolo della sezione I (Finalità e ambito di applicazione), individua le finalità nei termini dianzi illustrati (comma 1) e definisce il campo di applicazione delle disposizioni recate dalla proposta normativa. Al riguardo, si precisa che le disposizioni in esame costituiscono norme speciali di settore destinate a integrare e specificare le disposizioni del libro IV, parte II, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, dedicata ai contratti di concessione in generale (comma 2).

L'articolo in esame contiene, inoltre, le definizioni dei termini utilizzati nel capo I, in relazione sia agli elementi soggettivi (ad esempio: « Autorità nazionale anticorruzione »; « ente concedente »; « concessionari »; « società *in house* ») che a quelli oggettivi (ad esempio: « convenzione »; « piano economico-finanziario ») (comma 3). Rilevano in particolare, ai fini dell'ambito di applicazione delle disposizioni del presente capo, le definizioni di « manutenzione ordinaria » e « manutenzione straordinaria », al fine di assicurare omogeneità nella classificazione delle attività che il concessionario autostradale è tenuto a svolgere.

La sezione II (Aggiudicazione delle concessioni autostradali) comprende gli articoli 2, 3 e 4 ed è volta a disciplinare le modalità di affidamento delle concessioni

autostradali, anche con riferimento al rispetto degli ambiti ottimali di gestione, nonché i criteri secondo i quali deve procedersi all'aggiudicazione della concessione.

L'articolo 2 prevede che i nuovi affidamenti relativi alle concessioni autostradali devono tenere conto degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali individuati dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (lettera introdotta dall'articolo 16, comma 2, lettera *b*), del disegno di legge in esame).

Al riguardo, si evidenzia che, con la delibera 23 giugno 2016, n. 70, l'ART ha avuto modo di chiarire che costituiscono ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, in assenza di significative economie di scala, quelli corrispondenti ad un'estesa chilometrica non inferiore, per singola concessione, a 180 chilometri, e tendenzialmente ricompresa nell'intervallo tra 180 e 315 chilometri: ciò, in quanto, per estese chilometriche inferiori a 180 chilometri, si registrerebbe la presenza di significative inefficienze di costo, mentre, per estese chilometriche superiori ad un valore nell'intorno di 315 chilometri, non si rilevarebbe la presenza di ulteriori significative economie di scala. In tal modo, si provvede a correggere un'inefficienza dell'attuale sistema di affidamento delle tratte, in quanto l'individuazione di un ambito ottimale di gestione consente di prevenire elevati valori di subentro, che incidono sulle condizioni economiche delle gare, e di migliorare le condizioni di bancabilità dei piani di investimento alla base delle concessioni, ossia della loro sostenibilità finanziaria.

Appare opportuno, infine, evidenziare che detta disposizione si pone come direttamente attuativa dello specifico *requirement* contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, il quale prescrive di « imporre alle autorità concedenti di designare le concessioni per tratte autostradali, assegnate mediante procedura pubblica, tenendo conto

delle stime di efficienza di scala e dei costi dei concessionari autostradali elaborate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ».

L'articolo 3, al comma 1, stabilisce innanzitutto che l'ente concedente (cioè il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) aggiudica le concessioni autostradali nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 182 del codice dei contratti pubblici, ovvero mediante il ricorso a procedure di gara di evidenza pubblica previa pubblicazione di apposito bando di concessione, al fine di attenuare gli effetti distortivi della concorrenza, connessi alla posizione di privilegio attribuita al concessionario.

La disposizione è coerente con quanto previsto dall'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2012, ha istituito presso il predetto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali al fine di attribuire alla stessa le funzioni di concedente in luogo dell'ANAS Spa. Tali funzioni, data la mancata costituzione dell'Agenzia, per effetto dell'articolo 11, comma 5, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, a decorrere dal 1° ottobre 2012, sono state trasferite *ex lege* al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono oggi esercitate dalla Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali, in relazione alla rete stradale, e dalla Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale, in relazione alla rete autostradale, in virtù dell'articolo 4, commi 3, lettera *a*), e 4, lettera *a*), del regolamento di riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 ottobre 2023, n. 186.

Conseguentemente, il comma 2 dell'articolo 3 in esame limita il ricorso all'affidamento diretto esclusivamente ai casi in cui, all'esito delle procedure di cui al successivo articolo 5 (relative agli affidamenti

in house), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritenga di affidare la concessione autostradale:

alla società *in house* costituita ai sensi dell'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (cioè la società costituita per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house*, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);

ovvero a una società *in house* diversa, anche appositamente costituita, secondo quanto previsto dall'articolo 186, comma 7, del codice dei contratti pubblici, che consente al predetto Ministero di affidare le concessioni autostradali relative ad autostrade che interessano una o più regioni a società *in house* di altre amministrazioni pubbliche, anche appositamente costituite.

La disposizione in esame deve in ogni caso essere interpretata alla luce del generale principio di auto-organizzazione amministrativa enunciato dall'articolo 7 del codice dei contratti pubblici e degli obblighi di motivazione ivi previsti per le forme di affidamento *in house*, anche con riferimento ai vantaggi per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione.

Il comma 3, in attuazione dello specifico impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, sancisce che il concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 193 del codice dei contratti pubblici, ovvero facendo ricorso al *project financing*. Tale previsione persegue una *ratio* antielusiva del divieto di proroga delle concessioni autostradali contenuto nell'articolo 178, comma 5, del codice dei contratti pubblici, in quanto è finalizzata ad evitare che, in sede di primo riaffidamento delle concessioni autostradali, i concessionari autostradali uscenti possano avere una

posizione di vantaggio di fatto, quali proponenti nel *project financing*, giovandosi del diritto di prelazione previsto dall'articolo 193, commi 4 e 8, del citato codice.

L'articolo 4 prevede, al comma 1, che i bandi di gara relativi agli affidamenti di cui all'articolo 3, comma 1, disciplinino:

a) l'oggetto del contratto di concessione per i servizi di gestione e interventi di manutenzione ordinaria, nonché per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dal concedente;

b) i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziario dei concorrenti, in applicazione delle disposizioni del codice dei contratti pubblici;

c) le modalità di presentazione dell'offerta. Sul punto, si precisa che l'offerta dovrà indicare distintamente gli elementi qualitativi e di costo o di prezzo relativi alle attività:

di gestione e manutenzione ordinaria, tenuto conto della ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura (tale ricostruzione, come di seguito specificato, costituisce un allegato *ad hoc* al bando);

di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria;

d) il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo ai sensi dell'articolo 108, comma 4, del codice dei contratti pubblici, finalizzato a garantire una valutazione delle offerte in condizioni di concorrenza effettiva in modo da individuare un vantaggio economico complessivo per l'ente concedente. In particolare, si prevede che i criteri di aggiudicazione indichino i maggiori punteggi da attribuire alle offerte in relazione a specifici livelli di servizio, quali i servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura stradale e l'installazione di punti di ricarica elettrica, come definiti dalle delibere dell'ART. Tra i criteri di aggiudicazione rientrano, tra l'altro, aspetti qua-

litativi ambientali e sociali connessi all'oggetto della concessione o relativi all'innovazione;

e) la durata massima del contratto di concessione, che non può comunque superare quindici anni, come previsto dal successivo articolo 10, comma 1.

Infine, il comma 2 dispone che l'ente concedente:

a) pubblica in allegato al bando di gara la ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura, predisposta dall'ente concedente stesso sulla base degli elementi forniti dal concessionario uscente e delle verifiche sull'infrastruttura effettuate in proprio o tramite l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), ai fini della formulazione di offerte corredate di un piano di manutenzioni ordinarie;

b) pone a base di gara per la progettazione e l'esecuzione di lavori e opere di manutenzione straordinaria almeno un progetto di fattibilità redatto sulla base dell'articolo 41, comma 6, lettera a), del codice dei contratti pubblici. L'articolo 41, comma 6, del codice dei contratti pubblici indica i contenuti del progetto di fattibilità tecnico-economica: in particolare, la norma richiamata prevede che a base di gara l'ente concedente ponga un progetto di fattibilità che individui « tra più soluzioni possibili, quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire ». Tale previsione, invero, si pone in coerenza con quanto previsto dall'articolo 185, comma 1, del codice dei contratti pubblici in tema di concessioni, a mente del quale « Per l'aggiudicazione dei contratti di cui al presente Titolo, l'ente concedente pone a base di gara almeno un progetto di fattibilità ».

Appare opportuno evidenziare che le disposizioni contenute negli articoli 3 e 4 si pongono come direttamente attuativi dei seguenti specifici impegni contenuti nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi

annuali sulla concorrenza: (i) « rendere obbligatoria la gara d'appalto per i contratti di concessione per le autostrade e rafforzare l'applicabilità del quadro normativo per il rilascio delle concessioni autostradali (...), fatta salva la modalità *in house* entro i limiti stabiliti dal diritto dell'UE »; (ii) « richiedere una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione »; (iii) « garantire la piena e tempestiva attuazione del quadro normativo dell'ART per la tutela dei diritti degli utenti e per la fornitura di livelli di servizio adeguati »; e (iv) « imporre l'installazione di un numero minimo di punti di ricarica elettrici [...] e il pieno rispetto del quadro normativo elaborato dall'ART per la tutela dei diritti degli utenti e la fornitura di adeguati livelli di servizio, come criteri di aggiudicazione per nuove concessioni autostradali ».

L'articolo 5, unico articolo della sezione III (Affidamenti *in house*), disciplina la procedura relativa all'affidamento diretto *in house*.

Nel dettaglio, il comma 1 prevede che, ai fini dell'affidamento *in house* di una concessione autostradale, l'ente concedente effettua preventivamente la valutazione delle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del codice dei contratti pubblici, e, quindi, avuto riguardo agli obblighi di motivazione ivi previsti con riferimento ai vantaggi per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione, anche in relazione al perseguimento di obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche.

Quanto all'*iter*, l'ente concedente predispone una proposta di convenzione con il relativo piano economico-finanziario (PEF), elaborato sulla base del modello di tariffazione predisposto dall'ART, e la sottopone all'affidatario per la sottoscrizione, che deve avvenire entro trenta giorni dalla ricezione della proposta (comma 2).

Quindi, la proposta di affidamento, unitamente allo schema di convenzione e al

relativo PEF sottoscritti dalle parti, deve essere trasmessa dal concedente all'ART e all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), che esprimono il parere di competenza entro il termine di trenta giorni, prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali (comma 3).

La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle eventuali prescrizioni contenute nei pareri espressi dall'ART e dall'ANAC, sono trasmessi tempestivamente dal concedente, con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che è tenuto a deliberare nel termine di trenta giorni, differibile di ulteriori quindici giorni soltanto per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali (comma 4). L'esame del CIPESS si intende svolto con esito positivo in caso di mancata deliberazione entro i richiamati termini.

Entro i successivi trenta giorni dalla deliberazione del CIPESS, il concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, trasmette all'affidatario la proposta definitiva di convenzione con il relativo PEF per la sottoscrizione, che deve avvenire entro il termine di trenta giorni (comma 5). Il citato termine di trenta giorni previsto per la sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione da parte dell'affidatario è da intendersi perentorio. Invero, nel caso di inutile decorso del termine, il comma 7 impone che si proceda a un nuovo affidamento.

La proposta di convenzione, una volta sottoscritta, è infine approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (comma 6).

Il comma 8 precisa che la proposta di convenzione di cui al comma 2 è redatta nel rispetto delle disposizioni di cui alla sezione IV, in quanto compatibili.

Il comma 9, infine, prevede che all'aggiornamento o alla revisione delle convenzioni di concessione e dei relativi PEF debba procedersi secondo le medesime modalità

sopra illustrate, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del codice dei contratti pubblici.

Appare opportuno, infine, evidenziare che l'articolo in esame si pone come direttamente attuativo dello specifico impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza, il quale prescrive che « per quanto riguarda gli affidamenti *in house*, la legge deve: (i) richiedere una verifica *ex ante* obbligatoria della legalità dell'affidamento *in house* e vietare l'avvio della procedura di gara o degli affidamenti *in house* in assenza di tale verifica; (ii) conferire all'Autorità per la regolamentazione dei trasporti (ART) strumenti e poteri adeguati per eseguire le verifiche summenzionate e il sostegno (giuridico) dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC); (iii) imporre l'installazione di un numero minimo di punti di ricarica elettrica, la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci e il pieno rispetto del quadro normativo elaborato dall'ART per la tutela dei diritti degli utenti e la fornitura di adeguati livelli di servizio, come criteri di aggiudicazione per nuove concessioni autostradali ».

La sezione IV (Contratto di concessione) comprende gli articoli da 6 a 11 ed è volta a disciplinare l'oggetto del contratto di concessione autostradale, i criteri di remunerazione della concessione, lo schema di convenzione da porre a base dell'affidamento, l'approvazione e l'aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi PEF, la durata delle concessioni nonché i casi di estinzione del contratto di concessione.

Nel dettaglio, l'articolo 6, comma 1, definisce l'oggetto del contratto di concessione autostradale, specificando le due tipologie di attività e dando specifica attuazione all'impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza volto a « richiedere una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione ». In-

vero, si specifica che il contratto di concessione ha a oggetto:

a) da un lato, l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura;

b) dall'altro lato, in relazione ai progetti di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b), posti a base di gara (cioè un progetto di fattibilità in forma semplificata volto ad individuare, tra più soluzioni possibili, quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività), la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per gli aspetti di cui all'articolo 41, comma 6, lettere b), c), d), e), f) e g), del codice dei contratti pubblici (sulla base del progetto di fattibilità posto a base di gara), la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione e dai relativi aggiornamenti, in coerenza con quanto previsto dallo schema di convenzione posto a base dell'affidamento.

In relazione alle attività di cui alla lettera a), il comma 2 precisa che il concessionario deve assicurare le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011 (sul punto, si evidenzia lo specifico impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12, che richiede di « garantire la piena e tempestiva attuazione del quadro normativo dell'ART per la tutela dei diritti degli utenti e per la fornitura di livelli di servizio adeguati »).

Al comma 3, si precisa che sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177 del codice dei contratti pubblici. Invero, l'articolo 177 citato prevede espressamente che « l'aggiudicazione di una concessione comporta il trasferimento al concessionario di un rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi e comprende un rischio dal lato della domanda o dal lato dell'offerta o da entrambi ». Il cosiddetto « rischio operativo » è da intendersi o quale « rischio della domanda », legato alla maggiore o

minore domanda dei servizi prestati ad opera degli utenti, o quale « rischio dell'offerta », che si ha nel caso in cui la remunerazione dell'affidatario sia subordinata all'effettiva capacità di mettere l'opera o i servizi a disposizione dell'utenza o dell'ente concedente. Sul punto, occorre preliminarmente evidenziare che le linee guida n. 9, approvate dall'ANAC con la delibera n. 318 del 28 marzo 2018, in tema di trasferimento dei rischi al concessionario nei contratti di partenariato pubblico privato, hanno espressamente sancito che « è necessario che sia trasferito in capo all'operatore economico, oltre che il rischio di costruzione, anche il rischio di disponibilità o, nei casi di attività redditizia verso l'esterno, il rischio di domanda dei servizi resi, per il periodo di gestione dell'opera ».

Il comma 4, invece, in stretta aderenza all'impegno contenuto nell'intervento M1C2-11-12, volto a « imporre [...] la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci », prevede che tra i lavori e le opere di cui alla citata lettera *b*) sia compresa espressamente la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011.

I commi 5 e 6 precisano, infine, che nella realizzazione di nuove opere il concessionario è autorizzato ad espropriare in nome e per conto dell'ente concedente le aree di sedime necessarie, come individuate in sede di progettazione delle medesime opere. Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera. Il rischio espropri, connesso a ritardi imputabili al concessionario o a maggiori costi di espropriazione per errata progettazione imputabile al concessionario, è posto a carico del concessionario medesimo. Una volta ultimate, le opere sono trasferite gratuitamente, libere da pegni e gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio stradale dello Stato, ai sensi dell'ar-

ticolo 822 del codice civile, all'esito della verifica della corretta esecuzione dei lavori e del collaudo da parte del concedente. Il menzionato trasferimento avviene tramite sottoscrizione di apposito verbale di consegna, sottoscritto dall'ente concedente e dal concessionario, che costituisce titolo per la trascrizione, l'intavolazione e la voltura catastale dell'opera.

L'articolo 7 individua i criteri di remunerazione della concessione. Nel dettaglio, al comma 1 si prevede che le attività di gestione e manutenzione ordinaria, così come le attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, sono remunerate mediante riscossione da parte del concessionario delle tariffe da pedaggio di cui al successivo articolo 12, comma 3, lettera *a*).

Al comma 2 si precisa che gli oneri relativi alla progettazione sono a carico del concessionario fino alla definitiva approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica da parte dell'ente concedente.

Infine, il comma 3 prevede che gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria sono soggetti alle clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici in relazione ad eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente. Tale previsione, in particolare, mira ad assicurare un contenimento dei prezzi in sede di aggiornamento degli atti convenzionali, anche alla luce della necessità di ridurre la durata massima delle concessioni.

L'articolo 8, comma 1, prevede che per ciascuna concessione autostradale sia posto a base dell'affidamento uno schema di convenzione che definisce:

a) con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi del-

l'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011;

b) con riferimento all'installazione di punti di ricarica elettrica, le prestazioni a carico del concessionario in coerenza con le misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a) ed e), del decreto-legge n. 201 del 2011.

Sul punto, si evidenzia che la disposizione è funzionale all'attuazione dei seguenti impegni del PNRR: «garantire la piena e tempestiva attuazione del quadro normativo dell'ART per la tutela dei diritti degli utenti e per la fornitura di livelli di servizio adeguati» e «imporre l'installazione di un numero minimo di punti di ricarica elettrici [...] e il pieno rispetto del quadro normativo elaborato dall'ART per la tutela dei diritti degli utenti e la fornitura di adeguati livelli di servizio, come criteri di aggiudicazione per nuove concessioni autostradali».

Il comma 2 dispone, inoltre, ulteriori contenuti definiti dallo schema di convenzione, in particolare:

a) i criteri per lo svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio dell'ente concedente nei confronti dei concessionari al fine di potenziare l'efficacia e promuovere la capillarità anche avvalendosi del supporto operativo dell'ANSFISA;

b) il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, tenendo conto della redditività della concessione e dell'applicazione di aliquote di ammortamento tecnico-regolatorie, parametrata alla vita utile degli *asset* reversibili;

c) il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sull'esecuzione degli interventi infrastrutturali nonché sui relativi costi di realizzazione;

d) le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle at-

tività di controllo e monitoraggio, tenuto conto, altresì, dei meccanismi di penalità previsti dalle delibere dell'ART.

L'articolo 9, comma 1, nel precisare che la stipulazione del contratto di concessione avviene mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario, di una convenzione corredata del PEF, prevede che quest'ultima sia predisposta e approvata nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4, di seguito descritta.

All'esito dell'affidamento della concessione, il concedente, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, deve predisporre una proposta di convenzione con il relativo PEF e, previa trasmissione all'ART, che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni, deve poi sottoporla all'affidatario per la sottoscrizione, che deve avvenire entro trenta giorni. Quindi, la proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguato alle eventuali prescrizioni contenute nel parere e sottoscritti dalle parti, sono trasmessi dal concedente, con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile, al CIPESS, che deve deliberare nel termine di trenta giorni, differibile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. L'esame del CIPESS si intende svolto con esito positivo in caso di mancata deliberazione entro i termini indicati. Entro i successivi trenta giorni, l'ente concedente trasmette all'affidatario per la sottoscrizione, che deve avvenire entro trenta giorni, la proposta definitiva di convenzione, adeguata alle eventuali prescrizioni contenute nella deliberazione del CIPESS (comma 2). La proposta di convenzione, una volta sottoscritta, è infine approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (comma 3).

Al riguardo, si precisa che la proposta di convenzione, che è oggetto di sottoscrizione all'esito della procedura di affidamento della concessione, si limiterà a recepire i contenuti dell'offerta formulata dall'aggiudicatario sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento. In tal senso, le espressioni contenute nel presente arti-

colo (ad esempio « proposta di convenzione », « ricezione della proposta ») sono state utilizzate al solo fine di meglio definire la scansione temporale delle fasi relative all'iter di approvazione delle convenzioni di concessione.

Si evidenzia che il procedimento di approvazione della convenzione delineato dalla proposta mira a fornire un quadro normativo unitario e chiaro, definendo in modo scandito i ruoli e le tempistiche della procedura.

Il termine di trenta giorni previsto per la sottoscrizione della proposta di convenzione, nonché il termine di trenta giorni previsto per la sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione, sono da intendersi perentori. Invero, nel caso di inutile decorso di tali termini, il comma 4, nel prevedere che l'affidatario decade dall'aggiudicazione del contratto, impone che si proceda allo scorrimento della graduatoria o a un nuovo affidamento, peraltro senza riconoscimento di alcun indennizzo o rimborso delle spese sostenute da parte dell'affidatario.

Il comma 5 prevede che eventuali aggiornamenti o revisioni della convenzione e del relativo PEF nel periodo di validità del contratto possano avvenire nel rispetto delle procedure previste per l'approvazione della convenzione e nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del codice dei contratti pubblici, che disciplinano, rispettivamente, le ipotesi di modifica dei contratti di concessione durante il periodo di efficacia e le ipotesi di revisione del contratto.

Il comma 6 precisa che, in ogni caso, gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni e dei relativi PEF, condivisi tra le parti, devono essere approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con la precisazione che non trovano applicazione le disposizioni dell'articolo 192, comma 3, del codice dei contratti pubblici, il quale impone che, nei casi di opere di interesse statale ovvero finanziate con contributo a carico dello Stato per le quali non sia già prevista l'espressione del CIPESS, la revisione sia

subordinata alla previa valutazione del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Il decreto in esame deve dare conto delle modalità di copertura finanziaria, a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5.

Si evidenzia che il procedimento di aggiornamento o revisione previsto dall'articolo 5, comma 5, del presente disegno di legge semplifica, con finalità di accelerazione, quello attualmente disciplinato dall'articolo 43, commi 1 e 2, del decreto-legge n. 201 del 2011, il quale, con riferimento alle convenzioni vigenti al dicembre 2011, prevede che: se gli aggiornamenti o le revisioni comportano variazioni o modificazioni al piano degli investimenti già previsto, sono sottoposti, sentita l'ART in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, al parere del CIPESS, che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni, e sono poi approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze; se, invece, l'aggiornamento o la revisione non comporta variazioni o modificazioni al piano degli investimenti, gli atti aggiuntivi sono approvati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, senza l'intervento del CIPESS.

Quanto alla durata del contratto di concessione di cui alla presente sezione, l'articolo 10, comma 1, prevede che questa sia determinata dal concedente in funzione dei servizi e lavori richiesti al concessionario e che non possa in ogni caso superare quindici anni. Tale previsione si pone in continuità con quanto previsto dall'articolo 178 del codice dei contratti pubblici, il quale prevede, infatti, che la durata dei contratti concessori deve essere parametrata dall'ente concedente all'oggetto contrattuale, tenendo in considerazione il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario

rio recuperi gli investimenti effettuati con un margine di ritorno sul capitale investito. Ciò posto, è fatta salva la possibilità di derogare al suddetto termine solo nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni.

In relazione all'ipotesi di concessioni scadute il comma 2 precisa che l'ente concedente procede ad un nuovo affidamento. Nelle more della procedura per l'affidamento della concessione resta comunque fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici, a mente del quale, al termine della concessione aggiudicata senza gara, « per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle procedure di selezione del concessionario, la gestione delle tratte autostradali è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, in relazione alla specificità della tratta autostradale, per garantire adeguati *standard* di sicurezza e viabilità, valuta il modello più idoneo della gestione transitoria anche in relazione alle condizioni economiche ».

La disposizione in argomento, pertanto, contribuisce, da un lato, a scongiurare l'ipotesi di proroghe di fatto dei contratti scaduti, impedendo al concessionario uscente di estrarre dalla concessione rendite da extraprofitto (il livello tariffario rimane costante a fronte di investimenti ormai esauriti), e, dall'altro, a stimolare la dinamicità del settore e la sua capacità di contribuire alla crescita economica e all'adeguamento delle infrastrutture di trasporto, considerato che nei periodi di *prorogatio* le concessionarie scadute non raccolgono né impiegano capitali per nuovi investimenti. Inoltre, si evidenzia che l'articolo in esame è funzionale all'attuazione del seguente impegno del PNRR: « impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione ».

L'articolo 11 disciplina la cessazione del rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, dell'esercizio delle procedure di risoluzione o recesso, armonizzando e razionalizzando il quadro normativo vigente al fine di assicurare l'organicità della disciplina della materia.

In via generale, il comma 1 prevede che trovino applicazione le disposizioni di carattere generale di cui all'articolo 190 del codice dei contratti pubblici, salvo quanto previsto dal presente articolo, che detta, in tal modo, norme speciali appositamente dedicate al settore delle concessioni autostradali.

Per i casi in cui l'estinzione della concessione è determinata da motivi di pubblico interesse, il comma 2 rinvia a quanto disposto dall'articolo 190, comma 4, del codice dei contratti pubblici, che disciplina specificamente tale fattispecie.

In relazione all'ipotesi di estinzione della concessione per inadempimento del concessionario, il comma 3, richiamando l'articolo 190, comma 4, lettera *a*), del codice dei contratti pubblici, prevede che spettino al concessionario esclusivamente il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, oppure, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal concessionario, e ciò anche in presenza di clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, le quali sono da intendersi nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, e quindi oggetto di sostituzione automatica, senza che possa operare alcuna risoluzione di diritto. Tale disposizione si pone in continuità con quanto già previsto a normativa vigente dall'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8.

Il comma 4, invece, disciplina esplicitamente le fattispecie che configurano un inadempimento del concessionario a cui consegue l'estinzione della concessione. In particolare, l'estinzione della concessione per inadempimento del concessionario è disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del concedente, nelle ipotesi di:

a) mancato assolvimento degli obblighi convenzionali relativi alla gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura che determinano seri e comprovati pericoli per la sicurezza della circolazione, per la corretta gestione del traffico e per la fruibilità auto-

stradale o che compromettono lo stato di conservazione del patrimonio autostradale;

b) mancato assolvimento degli obblighi relativi alla progettazione o all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria consistenti in ritardi nella realizzazione delle predette attività per cause non imputabili al concedente;

c) qualunque altro inadempimento delle obbligazioni convenzionali da parte del concessionario che comprometta la buona riuscita delle prestazioni.

Ai fini dell'esercizio della facoltà di cui al comma 4, l'ente concedente chiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e sugli eventuali danni causati dal concessionario. Tale verifica può essere conclusa successivamente all'estinzione della concessione nelle sole ipotesi di somma urgenza e conclamato inadempimento, motivate dall'ente concedente nel decreto di cui al comma 4 (comma 5).

Ai sensi del comma 6, l'importo da corrispondere a favore del concessionario in conseguenza dell'intervenuta estinzione per inadempimento deve essere determinato, entro i successivi dodici mesi, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa verifica delle voci di bilancio e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione. Si precisa che il concedente ha comunque diritto al risarcimento dei danni eventualmente cagionati dall'inadempimento del concessionario, i quali sono determinati anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA nel caso di inadempimento degli obblighi di manutenzione e di realizzazione dei lavori. Tale disposizione si pone in continuità con quanto già previsto a normativa vigente dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108.

Infine, nell'ipotesi di estinzione di concessioni autostradali, il comma 7, nelle more dello svolgimento delle procedure di affidamento a un nuovo concessionario e per il tempo strettamente necessario alla sua indi-

viduazione, prevede che si applichi il sopra richiamato articolo 178, comma 5, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici.

Si precisa che sono comunque fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio ed è fatta salva la possibilità per il concedente di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile.

La disposizione ricalca quanto già stabilito per la società ANAS Spa dall'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in base al quale: « In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento ».

Infine, si precisa che l'articolo in esame è funzionale all'attuazione del seguente impegno del PNRR: « condizioni di risoluzione e annullamento del contratto di concessione:

semplificare/chiarire la regolamentazione delle condizioni di risoluzione e di annullamento del contratto, anche al fine di mantenere un livello adeguato di contendibilità delle concessioni per i mercati interessati;

per la risoluzione del contratto nell'interesse pubblico, la legge deve prevedere almeno una compensazione adeguata per consentire al concessionario di recuperare gli investimenti non completamente ammortizzati.

quanto alla risoluzione del contratto per grave inadempimento, la legge deve pre-

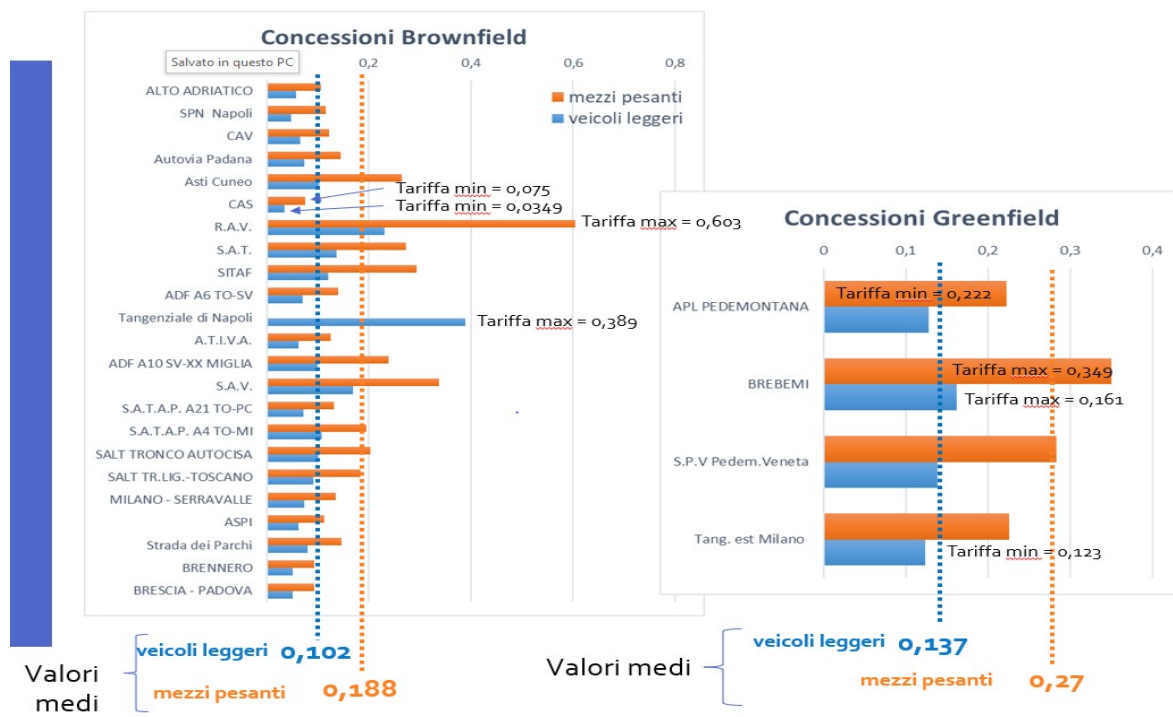
vedere un giusto equilibrio tra risarcimento dei danni richiesto al concessionario e una compensazione ragionevole per gli investimenti non ancora recuperati. I casi di inadempimento grave devono essere esplicitamente individuati dalla legge ».

L'articolo 12, collocato all'interno della sezione V (Tariffe autostradali e piano degli investimenti), disciplina la procedura relativa alla fissazione e all'aggiornamento delle tariffe autostradali.

Al riguardo, occorre premettere che l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 ha attribuito i compiti relativi alla determinazione delle tariffe all'ART, sebbene la stessa sia divenuta operativa solo a partire dal 2014. Inizialmente, l'attività dell'Autorità era circoscritta alle future concessioni, ma, a seguito del crollo del viadotto Morandi a Genova, con il decreto-legge n. 109 del 2018 le facoltà esercitate dall'ART sono state estese anche alle concessioni in essere. Nell'ambito del quadro normativo vigente, pertanto, al concedente, in sede di aggiornamento ovvero di revisione delle convenzioni di concessione, spetta soltanto il compito di verificare, sentita l'ART, la corretta applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi nella tariffa.

In ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 37, comma 2, lettera g), del decreto-legge n. 201 del 2011, con la delibera n. 16 del 2019 l'ART ha basato il sistema tariffario sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, nell'intento di definire un contesto di riferimento stabile per ogni periodo regolatorio di durata quinquennale, in grado di fornire incentivi « di periodo » per il conseguimento di recuperi di produttività e la riduzione dei costi, a beneficio delle tariffe a carico dell'utenza finale. L'Autorità ha successivamente definito, con le delibere da n. 64 a n. 79 del 2019, il sistema tariffario di pedaggio basato sul *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale, anche per ciascuna concessione in vigore, con l'obiettivo di ricondurre la redditività delle gestioni autostradali a livelli di mercato per assicurare il necessario riequilibrio del rispettivo posizionamento del concedente e della concessionaria nei rapporti contrattuali aventi a oggetto la gestione di tratte autostradali con, inoltre, benefici per gli utenti, in termini di tariffe più eque, trasparenti e sostenibili.

A fini di completezza si riportano di seguito i dati relativi ai livelli tariffari attualmente applicati dalle società concessionarie lungo la rete a pedaggio in applicazione del sistema tariffario summenzionato.



Ciò premesso, occorre altresì evidenziare che l'articolo 1, comma 1, della legge 21 febbraio 2024, n. 15 (legge di delegazione europea 2022-2023), prevede che il Governo è delegato ad adottare, secondo i termini, le procedure e i principi e criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, nonché quelli specifici stabiliti dalla legge medesima, i decreti legislativi per l'attuazione e il recepimento degli atti dell'Unione europea ivi indicati.

In particolare, è in corso di recepimento nell'ordinamento nazionale la direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture.

Considerato che i progressi verso il raggiungimento degli obiettivi strategici – definiti dalla Commissione europea nel libro bianco del 28 marzo 2011 intitolato « Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile » (COM (2011) 144 final) e relativi alla piena ap-

plicazione dei principi « chi inquina paga » e « chi utilizza paga ») – avevano subito un arresto, nella comunicazione del 20 luglio 2016, dal titolo « Una strategia europea per una mobilità a basse emissioni » (COM (2016) 501 final), la stessa Commissione europea aveva annunciato che avrebbe proposto la modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per inserirvi anche un elemento di differenziazione collegato all'anidride carbonica (CO₂) e per estendere l'ambito di applicazione della citata direttiva anche ai veicoli pesanti non destinati al trasporto di merci e ai veicoli leggeri, tra cui le autovetture.

La direttiva (UE) 2022/362, pertanto, in coerenza con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli, nonché con l'obiettivo di realizzare un equo mercato interno del trasporto su strada, eliminando le distorsioni della concorrenza tra gli utenti, ha introdotto modifiche alla direttiva 1999/62/CE.

Alla luce del quadro illustrato, il comma 1, in relazione alle nuove concessioni au-

tostradali, prevede che con delibera dell'ART, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge n. 201 del 2011 (lettera introdotta dall'articolo 16, comma 2, lettera *b*), del disegno di legge in esame), sia definito, nel rispetto dei criteri di cui al successivo comma 2, il sistema per l'individuazione delle tariffe autostradali, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflativo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF, in coerenza con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2022/362. Il pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.

Il comma 2 precisa che tali tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate sulla base del predetto sistema tariffario, tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti. Il medesimo comma, inoltre, precisa che le tariffe sono indicate nello schema di convenzione da porre a base dell'affidamento e garantiscono l'integrale copertura dei seguenti oneri:

a) l'onere per il sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, finalizzato a recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;

b) l'onere per il recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al miglior funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;

c) l'onere volto a remunerare eventuali costi esterni, come definiti dall'articolo 2, paragrafo 1, numero 9), della direttiva 1999/62/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2022/362.

Il comma 3 prevede che, sulla base del sistema tariffario definito dall'ART, nello schema di convenzione posto a base del-

l'affidamento il concedente indichi le tariffe da applicare alla tratta autostradale, garantendo in ogni caso la continuità del livello di tariffazione in essere, e le quote dei citati oneri, destinate, rispettivamente:

a) alla remunerazione delle attività di gestione e di manutenzione ordinaria e delle attività relative alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, tramite l'applicazione della componente tariffaria di gestione (Tg) e della componente tariffaria di costruzione (Tk), di competenza del concessionario;

b) al recupero degli oneri menzionati alla lettera *b)* del precedente comma 2, tramite l'applicazione della componente tariffaria per oneri integrativi (Toi), di competenza dell'ente concedente.

Come anticipato, il comma 4 dispone che le tariffe da pedaggio sono integralmente riscosse dal concessionario. Si prevede che il concessionario provveda ad accantonare annualmente nel proprio bilancio di esercizio, in un fondo vincolato, la quota delle risorse di cui al primo periodo relative alla componente tariffaria per oneri integrativi di cui al comma 3, lettera *b)*, sopra illustrato.

Il comma 5 prescrive che ogni anno, con la legge di bilancio, nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, sia definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da destinare, per una quota, al Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e, per una quota, al Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle risorse dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata. L'utilizzo effettivo delle risorse iscritte nei Fondi è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria di cui al primo periodo nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio di cui al

successivo comma 6 emerga che le risorse incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi di cui sopra sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili.

Il comma 6 dispone che, al fine di determinare l'importo da iscrivere, per quota, nei due Fondi, il Ministero delle infrastrutture trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 31 luglio di ogni anno, la previsione delle risorse della componente tariffaria di cui al secondo periodo del comma 4 che si stima di incassare nell'anno successivo e, in corso d'anno, su base trimestrale, le informazioni di monitoraggio degli incassi dei singoli concessionari.

Il comma 7 prevede che le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale siano ripartite, con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 ottobre di ogni anno, per essere destinate alla realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione all'intero sistema autostradale nazionale o alla copertura degli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti. I decreti indicano la tipologia di investimento, il beneficiario e l'importo dei lavori per ciascun anno di costruzione. Con i medesimi decreti le risorse del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni sono destinate al riequilibrio economico-finanziario delle concessioni affidate dall'ente concedente, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato.

L'articolo 13 prevede l'adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle nuove concessioni. Il Piano è adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, ed è predisposto tenuto conto delle relazioni sugli investi-

menti trasmesse dai concessionari uscenti al termine della concessione. Il Piano ha durata decennale. All'aggiornamento del Piano si può procedere con cadenza biennale secondo la medesima procedura prevista per la sua adozione.

Il comma 2, inoltre, prevede che sulla base del Piano, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento per le concessioni scadute o in scadenza, sia individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, nel rispetto dei seguenti criteri di priorità:

a) maturità progettuale delle opere;

b) rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento dei livelli di sicurezza della circolazione;

c) incidenza sulla viabilità delle cantierizzazioni, tenendo conto della necessità di assicurare volumi di traffico sostenibili per i percorsi alternativi, nel rispetto dei prescritti livelli di sicurezza della circolazione;

d) (in stretta aderenza a quanto richiesto dalla M1C2-11-12) individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto di merci.

Tale disposizione, invero, assicura una programmazione e pianificazione delle opere e degli interventi da realizzare sull'infrastruttura autostradale nel suo complesso. Nel dettaglio, la *ratio* dell'articolo in esame è quella di coordinare in modo omogeneo a livello nazionale gli interventi da realizzare, anche in un'ottica di razionalizzazione dei medesimi, prevedendo criteri di priorità che assicurino uno sviluppo costante dell'intera infrastruttura nazionale.

La sezione VI (Disposizioni transitorie relative alle concessioni autostradali in essere) comprende gli articoli 14 e 15 e reca la disciplina transitoria, applicabile alle concessioni autostradali in essere, e la disciplina relativa all'obbligo di esternalizzazione.

L'articolo 14, al comma 1, chiarisce innanzitutto che la procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, alla data di entrata in vigore

del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, rimane quella delineata dall'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, il quale ha disposto l'obbligo, da parte delle società concessionarie, di procedere entro il 30 marzo 2024 alla predisposizione di una proposta aggiornata di PEF sviluppata in conformità alla regolamentazione dell'ART nonché alle disposizioni rese dal concedente, e ha fissato al 31 dicembre 2024 il termine massimo per la conclusione della procedura di aggiornamento. Per completezza, si ricorda che, al fine di escludere il progressivo rinvio degli adeguamenti tariffari e la concentrazione in un unico anno di un adeguamento tariffario comprensivo anche delle annualità pregresse, tale disposizione ha anche previsto il riconoscimento di un aggiornamento tariffario, dal 1° gennaio 2024, relativo alla sola componente dell'inflazione dell'anno 2024 e pari al 2,3 per cento, corrispondente all'indice d'inflazione indicato dalla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza deliberato dal Consiglio dei ministri il 27 settembre 2023.

Il comma 2 disciplina, quindi, la procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore delle norme proposte, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale. Nel dettaglio, si prevede, in maniera del tutto simile a quanto previsto dal menzionato articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019, l'obbligo, da parte delle società concessionarie, di procedere, entro il 30 marzo dell'anno di scadenza del periodo regolatorio, alla predisposizione di una proposta aggiornata di PEF sviluppata in conformità alla regolamentazione dell'ART e nel rispetto dei requisiti prescritti dall'articolo 8, comma 1, per lo schema di convenzione a base dell'affidamento, e viene fissato al 31 dicembre del medesimo anno il termine massimo per la conclusione della procedura di aggiornamento, previo recepimento nelle proposte di aggiornamento

dei PEF delle rettifiche richieste dall'ente concedente all'esito delle verifiche effettuate sui piani di investimento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, si prevede, altresì, un incremento tariffario corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno. Si specifica, infine, che gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari, sono definiti in sede di aggiornamento dei PEF.

Il comma 3 prevede che il concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF presentati dai concessionari nelle ipotesi summenzionate, sia chiamato a verificare l'ammontare degli investimenti da realizzare, distinguendo: *a)* la quota di oneri di investimento di competenza del concessionario, secondo quanto previsto nella convenzione; *b)* la quota di oneri di investimento da finanziare in sede di aggiornamento del PEF a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro; *c)* la quota residua di oneri di investimento, di competenza del concessionario o da finanziare in sede di aggiornamento del PEF, che non può essere coperta nell'ambito di quanto previsto dalle lettere *a)* e *b)*.

Tale articolo è funzionale all'attuazione del seguente impegno in relazione alle concessioni in essere: «impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione, anche attraverso un sostanziale miglioramento dell'efficienza gestionale di tutte le procedure tecnico-amministrative connesse all'aggiornamento periodico dei piani economico e finanziari e alla loro attuazione annuale».

L'articolo 15, con una disposizione di rinvio, mira a confermare che alle concessioni autostradali in essere non affidate con la formula della finanza di progetto, ovvero con procedure di gara di evidenza pubblica secondo il diritto dell'Unione europea, si applicano le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture, stabilita convenzionalmente dal concedente e dal concessionario ai sensi dell'articolo 186, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti

pubblici, che ha introdotto un sistema flessibile di individuazione delle quote di lavori, servizi e forniture da affidare a terzi, da stabilire all'interno di un intervallo determinato e secondo parametri legislativamente previsti.

In particolare, il citato articolo 186 prevede che, al fine di fissare la quota di esternalizzazione nell'intervallo tra il 50 e il 60 per cento, l'ente concedente deve tenere conto delle dimensioni economiche e dei caratteri dell'impresa, dell'epoca di assegnazione della concessione, della sua durata residua, del suo oggetto, del suo valore economico e dell'entità degli investimenti effettuati. Con specifico riferimento alle concessioni autostradali, le quote e i criteri di determinazione sono individuati sulla base degli importi risultanti dai PEF e si prevedono meccanismi di recupero in caso di mancato rispetto delle quote di affidamento.

Il rinvio operato all'articolo 186 assume particolare rilevanza se si considera che l'assenza di un regime di esternalizzazione determina inevitabilmente un maggior ricorso da parte del concessionario alla gestione *in house* delle attività di costruzione dell'appalto, con un correlato aumento del potere di pressione che il concessionario detiene, in virtù della sua posizione di dominanza sullo specifico mercato, acquisita in base al precedente affidamento senza gara. A fronte del rafforzamento della rendita dei concessionari e delle aziende di servizi e costruzioni *in house*, si avrebbe una perdita di posizioni di mercato e di occasioni da parte di piccole e medie imprese alle quali le attività potrebbero, invece, essere esternalizzate, con maggiori benefici in termini di efficienza.

Sul punto si segnala l'adozione della delibera dell'ANAC n. 265 del 20 giugno 2023 « Provvedimento adottato ai sensi dell'articolo 186 commi 2 e 5, del decreto legislativo n. 36 del 31 marzo 2023, recante indicazioni sulle modalità di calcolo delle quote di esternalizzazione dei contratti di lavori, servizi e forniture da parte dei titolari di concessioni di lavori e di servizi pubblici non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea ».

L'articolo in esame, inoltre, è funzionale all'attuazione del seguente impegno del PNRR: « Stabilire, ai sensi dell'articolo 186, paragrafo 2, del decreto legislativo n. 36/2023, l'obbligo per i concessionari autostradali di affidare a terzi, mediante procedure di evidenza pubblica, tra il 50 per cento e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture. Le quote sono calcolate in base agli importi dei piani economici e finanziari allegati ai documenti di concessione e tenendo conto delle dimensioni e delle caratteristiche economiche del concessionario, della durata dell'aggiudicazione, della durata residua, dell'oggetto e del valore economico della concessione e dell'importo degli investimenti effettuati ».

La sezione VII contiene le disposizioni finali del capo in esame.

In particolare, l'articolo 16, al comma 1, definisce l'ambito di applicazione del capo in commento, limitandolo alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, fatto salvo, in ogni caso, quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. Resta in ogni caso esclusa l'applicazione dell'articolo 10 alle concessioni in essere.

Ai commi successivi sono introdotte, invece, le necessarie modifiche alla normativa vigente in un'ottica di coordinamento e di razionalizzazione della materia, anche mediante il ricorso alla tecnica dell'abrogazione differita, in modo da tenere conto dei tempi di attuazione delle nuove norme, comprendenti un periodo transitorio, a partire dal 2025, legato alla graduale scadenza delle concessioni in essere.

CAPO II (DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RILEVAZIONE DEI PREZZI E DEGLI USI COMMERCIALI E CONCERNENTI IL SETTORE ASSICURATIVO, I TRASPORTI, LE STRUTTURE AMOVIBILI FUNZIONALI ALL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI ESERCIZI E LA CONCORRENZA)

L'articolo 17 interviene sulla disciplina in materia di attività di rilevazione dei prezzi e delle tariffe svolta dalle camere di

commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA) al fine di rimuovere alcune criticità concorrenziali.

L'articolo 2, comma 2, lettera c), della legge 29 dicembre 1993, n. 580, come modificato dal decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 219, dispone che le CCIAA, singolarmente o in forma associata, nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza, svolgono, tra le altre, funzioni relative all'attività di rilevazione dei prezzi e delle tariffe. Tale attività, svolta secondo modalità che possono variare da ente a ente, è finalizzata, secondo l'interpretazione storica delle normative succedutesi nel tempo, a rendere il mercato maggiormente trasparente e a colmare eventuali lacune nelle compravendite. Lo scopo della rilevazione è l'individuazione di un prezzo medio e a volte anche del prezzo minimo e di quello massimo di un'ampia gamma di prodotti agroalimentari (prodotti agricoli, pasta, riso, vini eccetera) e, in alcuni casi, di prodotti dell'industria tessile, chimica, siderurgica, della carta, nonché relativi agli immobili.

La disposizione si pone l'obiettivo di superare le criticità evidenziate nella segnalazione del luglio 2023 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) per il corretto espletamento dell'attività di monitoraggio.

In particolare, rispetto all'oggetto di rilevazione e tenuto conto della mancanza di uniformità del monitoraggio da parte delle singole CCIAA, è stata rilevata la necessità di circoscrivere l'attività di rilevazione esclusivamente a prodotti espressamente individuati, per i quali tale attività si renda effettivamente necessaria e proporzionata rispetto agli obiettivi di interesse generale, e per i quali risulti strettamente necessaria in virtù delle loro particolari caratteristiche (come l'estrema volatilità del prezzo) o della presenza di eventuali lacune nella compravendita; inoltre per le medesime finalità si ritiene opportuno prevedere univoche modalità di rilevazione (cadenze temporali, soggetti coinvolti eccetera).

La disposizione prevede, da un lato, che il Garante per la sorveglianza dei prezzi, di cui all'articolo 2, comma 198, della legge 24

dicembre 2007, n. 244, individui espressamente i prodotti che saranno oggetto di rilevazione, sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale, anche alla luce delle risultanze del monitoraggio svolto dal Garante ai sensi dell'articolo 2, comma 199-bis, della medesima legge, con l'obiettivo di assicurare maggiore uniformità degli ambiti di intervento delle CCIAA nell'esercizio dell'attività di rilevazione dei prezzi. Dall'altro lato si prevede che il Garante per la sorveglianza dei prezzi adotti apposite linee guida che definiscano le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe, nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e garantendo altresì l'imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento.

L'articolo 18 interviene sulla disciplina della raccolta e pubblicazione degli usi locali di competenza delle CCIAA e attuata dalle relative commissioni provinciali attraverso un apposito comitato tecnico. La materia è regolata dal testo unico di cui al regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, le cui disposizioni definiscono l'articolazione essenziale della procedura di accertamento (esperimento delle indagini necessarie da parte dell'ente e predisposizione dello schema della raccolta, invito alle associazioni professionali interessate a formulare eventuali osservazioni sullo schema predisposto, pubblicazione del testo definitivo e revisione almeno quinquennale della raccolta) e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 27 gennaio 1947, n. 152. Al fine di garantire l'imparzialità nelle predette attività di rilevazione, già con il decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (cosiddetto « decreto Bersani »), il legislatore è intervenuto escludendo che i rappresentanti di categorie che abbiano un interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione degli usi possano partecipare ai comitati tecnici delle CCIAA e, quindi, effettuare direttamente l'attività di rilevazione (articolo 11, comma 5). L'obiettivo è quello di rafforzare il contenuto normativo della predetta disposizione, anche alla luce delle indicazioni for-

nite dall'AGCM con la segnalazione del luglio 2023, in modo da evitare possibili conflitti di interesse. A tal fine si introduce un meccanismo sanzionatorio demandando alle commissioni provinciali (istituite ai sensi dell'articolo 34 del testo unico di cui al regio decreto n. 2011 del 1934) il compito di assicurare il rispetto della disposizione citata. Qualora la commissione provinciale accerti la violazione di tale divieto, la disposizione in esame prevede che quest'ultima dichiari la decadenza del comitato tecnico. In caso di inerzia della commissione provinciale, la CCIAA, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, provvede alla revoca della commissione provinciale.

Gli articoli 19 e 20 intervengono nel settore delle assicurazioni private.

In particolare, l'articolo 19 si inserisce nel complesso di norme che regolano la materia dei dispositivi elettronici per il monitoraggio dei dati dell'attività di circolazione dei veicoli a motore (cosiddetta « scatola nera »). Si tratta di un obiettivo inserito nella decisione di esecuzione del Consiglio del 24 novembre 2023.

La legge 4 agosto 2018, n. 124, ha introdotto l'articolo 132-ter del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, che disciplina le diverse condizioni che danno luogo ad uno sconto sul prezzo della polizza, in caso di stipulazione di un contratto di assicurazione contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli. Una di queste condizioni, prevista dal comma 1, la lettera b), è costituita dall'installazione, su proposta dell'impresa di assicurazione, di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati « scatola nera ». Sebbene non siano stati adottati i decreti attuativi sui parametri tecnologici volti ad assicurare la portabilità e l'interoperabilità dei dati registrati dai dispositivi elettronici, le scatole nere hanno comunque trovato diffusione sul mercato assicurativo, anche in virtù degli sconti iniziali praticati dalle assicurazioni per i nuovi clienti.

Sul punto l'AGCM ha rilevato, nella segnalazione del 22 giugno 2023 (AS1893), un

concreto rischio di cosiddetto *lock-in*, ossia di fidelizzazione « forzata » derivante dall'applicazione della riduzione del premio dal secondo anno di installazione della scatola nera solo nei casi in cui l'assicurato non cambi compagnia, che determina pratiche distorsive della concorrenza consistenti nell'imposizione di costi ai clienti per la disinstallazione dei dispositivi elettronici e di clausole penali in caso di restituzione degli stessi, rafforzando di fatto il fenomeno di *lock-in*.

La norma, nelle more della piena interoperabilità dei dispositivi, vieta alle imprese assicuratrici di prevedere clausole contrattuali che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi e alla scadenza annuale del contratto, i meccanismi elettronici di cui all'articolo 132-ter, fermo restando il diritto dell'impresa assicurativa a ottenerne la restituzione. Tali clausole, se apposte, sono nulle, mentre il contratto rimane valido per il resto. L'obiettivo perseguito è quello di favorire la mobilità della domanda in ambito assicurativo e di ridurre il fenomeno del *lock-in* descritto.

Il comma 2 stabilisce un meccanismo di portabilità dei dati registrati dalle scatole nere. Si prevede infatti che il consumatore può richiedere, per il tramite della compagnia assicurativa, all'impresa che gestisce i dispositivi elettronici, un complesso di dati registrati dal dispositivo elettronico durante la circolazione, che comprende in particolare: la percorrenza complessiva; la percorrenza differenziata in funzione delle diverse tipologie di strade percorse; l'orario, diurno o notturno, di percorrenza negli ultimi dodici mesi. Tali dati devono essere forniti in un formato strutturato, con modalità di uso comune e leggibile da dispositivo automatico, e ciò al fine di garantire la continuità del servizio di trattamento dei dati da parte della nuova compagnia assicurativa. Tale assunto riprende il recente regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2023, riguardante norme di armonizzazione sull'accesso equo ai dati e sul loro utilizzo, laddove all'articolo 30, nel disciplinare gli aspetti tecnici del passaggio

di dati, prevede che i fornitori di servizi di trattamento dei dati adottano tutte le misure ragionevoli in loro potere, anche alla luce del principio di buona fede, per far sì che il cliente raggiunga l'equivalenza funzionale nell'utilizzo dei dati richiesti in portabilità.

Infine, il comma 3 stabilisce un meccanismo di compensazione monetaria per la messa a disposizione dei dati. Si prevede infatti che l'utilizzo dei dati di cui al comma 2 da parte della nuova compagnia assicurativa è subordinato al versamento di un compenso *una tantum* non superiore a 20 euro a favore dell'impresa che gestisce il dispositivo elettronico, e che quindi ha fornito i dati. Il meccanismo descritto riprende le disposizioni dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2023/2854, che prevede un compenso concordato tra il titolare dei dati e il destinatario degli stessi che sia non discriminatorio e ragionevole, e che può includere un margine.

L'articolo 20 consente alle imprese assicurative di istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori al fine di rendere più efficaci la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti. In particolare, si prevede che l'alimentazione del sistema è effettuata da parte delle singole imprese assicurative, che possono utilizzare i dati del sistema informativo per finalità connesse con la liquidazione dei sinistri. Il sistema stesso è sottoposto alla vigilanza dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) che, con proprio regolamento da adottare sentito il Garante per la protezione dei dati personali e l'AGCM, previa consultazione delle imprese di assicurazione e della relativa associazione rappresentativa, definisce le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo e le tipologie di dati da trattare.

I costi relativi alla realizzazione e alla gestione del sistema informativo antifrode sono completamente a carico delle imprese assicurative partecipanti.

La disposizione quindi, nel migliorare la trasparenza, la sicurezza e l'efficienza delle operazioni assicurative, mira a contrastare le frodi assicurative, proteggendo così gli

interessi degli assicurati e preservando l'integrità del mercato assicurativo nel suo complesso, attraverso una stretta collaborazione tra le imprese assicuratrici, le autorità di regolamentazione e le istituzioni competenti.

L'articolo 21 interviene sul codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, al fine disciplinare il fenomeno della cosiddetta « *Shrinkflation* », ovvero la pratica dei produttori volta a ridurre la quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo però il prezzo sostanzialmente invariato o, addirittura, aumentandolo, con la conseguenza di disorientare il consumatore che si trova a subire un aumento dei prezzi in maniera poco trasparente.

Ai sensi della normativa vigente, i fabbricanti di prodotti destinati al consumo devono garantire che le informazioni relative alla quantità del prodotto (peso e volume) siano veritiere, nonché chiaramente visibili e leggibili dal consumatore sul pre-confezionamento del prodotto.

Può accadere però che alcuni prodotti subiscano una variazione al ribasso della quantità inserita nel pre-confezionamento, a fronte di prezzi di acquisto invariati o in aumento. Infatti, la diminuzione del valore nominale della quantità di prodotto potrebbe accompagnarsi al mantenimento del prezzo precedente: ciò comporta un aumento del prezzo reale per unità di misura del prodotto, senza che venga però annunciato dai produttori e senza che risulti evidente ai consumatori al momento dell'acquisto.

Per tutelare i consumatori rispetto all'effettiva quantità di prodotto acquistata e al costo realmente sostenuto, la norma in esame introduce l'articolo 15-*bis* del codice del consumo, prevedendo a carico dei produttori l'obbligo di garantire trasparenza, in caso di riduzione della quantità del prodotto rispetto al peso o al volume precedente, specificando l'eventuale aumento di prezzo indicato in misura percentuale. Tale adempimento deve essere assicurato tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica. Tali informa-

zioni sono aggiuntive a quelle già previste ai sensi dell'articolo 15 del codice del consumo.

Viene stabilito, inoltre, che l'obbligo di informazione appena descritto si applica per un periodo di sei mesi decorrente dalla data in cui il prodotto è messo in vendita nella sua quantità ridotta.

Si segnala che la Francia ha provveduto a notificare una norma simile ai sensi alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione.

L'articolo 22 interviene sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, con l'intento di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio e di promuovere condizioni di effettiva concorrenzialità del settore.

In particolare, il comma 1 interviene sull'articolo 10-*bis* del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, che ha istituito il registro per le imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea mediante autovettura e motocarrozze. Al fine di dare effettività a tale misura, finalizzata *in primis* a fronteggiare il grave fenomeno dell'abusivismo, in caso di mancata iscrizione nel registro si prevede l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 11-*bis* della legge 15 gennaio 1992, n. 21, che vanno dalla sospensione alla revoca dal ruolo dei conducenti di cui all'articolo 6 della medesima legge. Per consentire, inoltre, la completezza e l'esautività dei dati ivi contenuti, nonché la possibilità di accesso ai medesimi ai fini dell'adozione di ulteriori provvedimenti di competenza (quali l'autorizzazione all'accesso e al transito in zone a traffico limitato o su corsie riservate), si prevede che i comuni possano consultare il registro predetto, al fine di verificare la veridicità dei dati ivi contenuti, e procedano alla ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero delle licenze e delle autorizzazioni per ciascun comune, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti all'esito della ricognizione. I comuni consultano il registro anche ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza per i quali si renda necessario l'accesso ai dati contenuti nel registro stesso e comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi agli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea adottati.

Ciò consentirà altresì di procedere ad una ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero delle licenze e delle autorizzazioni per ciascun comune.

Il comma 2 modifica invece gli articoli 85 e 86 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di razionalizzare ed equiparare le sanzioni nei confronti dei trasgressori delle norme di cui alla legge n. 21 del 1992, in materia di trasporto pubblico non di linea, sia che si tratti di taxi che di noleggio con conducente, distinguendo le fattispecie di abusivismo in assenza del titolo abilitativo dalle violazioni sostanziali della citata legge e da quelle « lievi ».

In particolare, la lettera *a*) novella l'articolo 85, sostituendone i commi 4 e 4-*bis* e inserendovi il comma 4-*ter*.

In particolare, il comma 4 viene riformulato e riferito alla fattispecie del mero abusivismo in relazione all'esercizio dell'attività di noleggio con conducente, aggravando le sanzioni rispetto alla disciplina vigente e conformandole, nella sostanza, a quelle previste dall'articolo 86 per l'esercizio abusivo dell'attività di taxi.

Il nuovo comma 4-*bis* sanziona le fattispecie di esercizio irregolare dell'attività di noleggio con esclusivo riferimento alle ipotesi di violazioni sostanziali della legge n. 21 del 1992 riferite all'obbligo di rientro in rimessa e al foglio di servizio, graduando sia le sanzioni pecuniarie che quelle accessorie in considerazione della frequenza della violazione perpetrata.

In particolare:

alla lettera *a*), per la prima violazione, si applicano la sanzione pecuniaria da euro 178 a euro 672 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese;

alla lettera *b*), per la seconda violazione, si applicano la sanzione pecuniaria da euro 264 a euro 1.010 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da uno a due mesi;

alla lettera *c*), per la terza violazione, si applicano la sanzione pecuniaria da euro 356 a euro 1.344 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi;

alla lettera *d*), per le violazioni successive alla terza, si applicano la sanzione pecuniaria da euro 528 a euro 2.020 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi.

Il nuovo comma 4-*ter* è riferito, invece, alle sanzioni « lievi » diverse da quelle di cui al comma 4-*bis*, come novellato dal comma 2, che vengono sanzionate a mezzo del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338.

La lettera *b*) interviene sull'articolo 86, sostituendone i commi 3 e 3-*bis*, sulla falsariga di quanto fatto per il servizio di noleggio con conducente.

Si prevede, in particolare, al novellato comma 3, lettere *a*), *b*) e *c*), che la violazione, da parte del titolare di licenza di taxi, delle norme della legge n. 21 del 1992, considerate qualificanti ai fini del servizio taxi, sia sanzionata:

alla lettera *a*), per la prima violazione, con la sanzione pecuniaria da euro 178 a euro 672 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese;

alla lettera *b*), per la seconda violazione, con la sanzione pecuniaria da euro 264 a euro 1.010 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da uno a due mesi;

alla lettera *c*), per la terza violazione, con la sanzione pecuniaria da euro 356 a euro 1.344 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di

circolazione per un periodo da due a quattro mesi;

alla lettera *d*), per le violazioni successive alla terza, con la sanzione pecuniaria da euro 528 a euro 2.020 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi.

Si tratta, nello specifico, delle norme che prevedono che:

il servizio di taxi si rivolge ad un'utenza indifferenziata, con obbligo di prestazione a carico del titolare della licenza, che lo stazionamento avviene in luogo pubblico, che le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti e che il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale (articolo 2);

le autovetture adibite al servizio di taxi sono munite di tassametro omologato, attraverso la sola lettura del quale è deducibile il corrispettivo da pagare e che l'esistenza di ogni eventuale supplemento tariffario è portata a conoscenza dell'utenza mediante avvisi chiaramente leggibili posti sul cruscotto dell'autovettura (articolo 12, commi 1 e 2);

il servizio di taxi è effettuato a richiesta diretta del trasportato dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassametro omologato sulla base di tariffe determinate dalle competenti autorità amministrative.

Il nuovo comma 3-*bis* è riferito, invece alle sanzioni « lievi » diverse dalle fattispecie di abusivismo di cui al comma 2 e da quelle di cui al comma 3, che vengono sanzionate a mezzo del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338.

Il comma 3 prevede disposizioni di carattere transitorio, differendo l'entrata in vigore delle modifiche di cui al comma 2 (relative agli articoli 85 e 86 del codice della strada) al decorso di un termine di sei mesi dalla data di pubblicazione del decreto attuativo del foglio di servizio di cui all'articolo 11 della legge n. 21 del 1992,

come modificato dall'articolo 10-*bis* del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12.

L'articolo 23 interviene in materia di strutture amovibili (*dehors*) funzionali all'attività di impresa. Il comma 1 conferisce al Governo una delega, da esercitare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge, per l'adozione di un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale e paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata. Tale decreto legislativo sarà adottato su proposta del Ministero delle imprese e del *made in Italy* e del Ministro della cultura, di concerto con il Ministro dell'interno.

Il comma 2 elenca gli specifici criteri e principi direttivi che informeranno la produzione legislativa delegata. In particolare, si prevede:

a) l'esclusione delle autorizzazioni previste dagli articoli 21, 106, comma 2-*bis*, e 146 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili nelle aree di cui all'articolo 10, comma 4, lettera g), del medesimo codice, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie, le strade o gli spazi aperti urbani strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;

b) la definizione delle modalità di individuazione dei siti archeologici e degli altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;

c) l'introduzione dell'istituto del silenzio assenso per le aree strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale di cui alla lettera a);

d) l'individuazione dei criteri finalizzati a valutare la compatibilità degli inter-

venti sottoposti ad autorizzazione, di cui alla lettera a), con la tutela dell'interesse culturale e paesaggistico sulla base dei seguenti parametri di riferimento: mantenimento della fruibilità del patrimonio culturale; progettazione integrata con lo spazio circostante; decoro e omogeneità degli elementi di arredo; chiare delimitazioni e perimetrazioni degli elementi e delle strutture amovibili;

e) la previsione che il diniego dell'autorizzazione possa essere opposto solo quando non sia possibile dettare specifiche prescrizioni di armonizzazione che consentano la compatibilità degli interventi;

f) la previsione, per le aree strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale di cui alla lettera a), di misure di semplificazione delle procedure amministrative, anche prescindendo dall'autorizzazione nel caso in cui l'elemento o la struttura amovibile sia conforme ad accordi, protocolli, regolamenti o altre intese in materia di occupazione di suolo pubblico, elaborati con gli uffici territorialmente competenti del Ministero della cultura;

g) la previsione di procedure omogenee nell'intero territorio nazionale, secondo principi di massima semplificazione dei procedimenti edilizi;

h) la previsione di un regime sanzionatorio adeguato in caso di violazioni;

i) la previsione che le disposizioni attuative dei criteri di cui alle lettere da a) a g) si applichino anche alle strutture amovibili che hanno fruito delle deroghe di cui all'articolo 9-*ter*, comma 5, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176. In tale caso l'istanza è presentata entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo;

l) l'individuazione di criteri uniformi cui i comuni devono adeguare i propri regolamenti, al fine di garantire zone adeguate per il passaggio dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità

motoria, nel caso di occupazione di marciapiedi.

Il comma 3 disciplina il procedimento per l'esercizio della delega.

Il comma 4 proroga fino alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, e comunque non oltre il 31 dicembre 2025, l'efficacia delle autorizzazioni e delle concessioni per l'autorizzazione temporanea del suolo pubblico rilasciate ai sensi dell'articolo 9-ter, commi 4 e 5, del decreto-legge n. 137 del 2020.

CAPO III (DISPOSIZIONI IN MATERIA DI START-UP)

Il presente capo, formulato attraverso il confronto con il mondo produttivo e, in particolare, con le istanze pervenute dai principali portatori di interessi riferiti al sistema delle *start-up*, dà attuazione agli obiettivi previsti dalla missione 1, componente 2, del PNRR, approvati dalla Commissione europea in data 24 novembre 2023, che, al punto M1C2-11, prevedono l'inserimento, nell'ambito della legge annuale sulla concorrenza, di norme volte ad effettuare il riesame e l'aggiornamento della legislazione in materia di *start-up*, piccole e medie imprese (PMI) innovative e capitale di rischio al fine di razionalizzare la disciplina esistente, rivedendo la definizione di *start-up* e promuovendo gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

Il sistema delle *start-up* rappresenta un motore fondamentale per l'innovazione, la crescita economica e la competitività del Paese. L'aggiornamento della legislazione vigente non è solo un passo necessario, ma un imperativo strategico per promuovere l'imprenditorialità, attrarre investimenti e generare occupazione qualificata.

Il testo, in armonia con gli obiettivi generali del presente disegno di legge sulla concorrenza, fornisce un nuovo quadro normativo chiaro e favorevole, facilitando l'accesso ai finanziamenti e offrendo ulteriori incentivi fiscali che si affiancano a quelli già presenti o in fase di approvazione in Parlamento; attraverso tale intervento, viene stimolata la collaborazione tra il settore pubblico, i cen-

tri di ricerca e le imprese, creando un ambiente propizio all'innovazione. La promozione di un contesto normativo stabile e attrattivo per le *start-up* è essenziale per trattenere i talenti locali e attrarne di nuovi, contrastando il fenomeno della « fuga dei cervelli » e contribuendo alla crescita sostenibile del Paese. Il Governo, nell'ambito di una visione strategica per la crescita e la competitività del Paese, ha continuato e continua a promuovere, attraverso queste disposizioni, politiche e iniziative volte a sostenere le *start-up*.

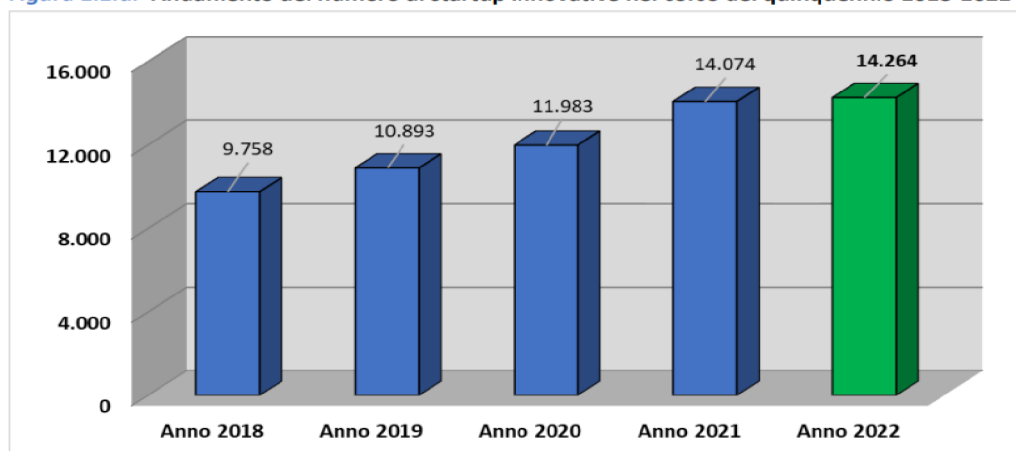
Nel 2012, con il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, fu adottato il cosiddetto « *Start-up Act* » italiano, ovvero sia il sistema di norme e agevolazioni volte a creare un ambiente favorevole alla nascita e allo sviluppo di un tessuto produttivo digitale e innovativo nel nostro Paese; in dieci anni, il numero delle *start-up* innovative è passato dalle 1.467 unità registrate nel 2013 alle 14.708 alla data del 1° ottobre 2022, crescendo mediamente del 29 per cento all'anno. Per quanto riguarda l'occupazione, nel corso del 2022 il numero dei lavoratori occupati nelle *start-up* innovative ha superato le 23.800 unità, dato in aumento del 10,8 per cento rispetto al 2021. A livello geografico, il 35 per cento circa delle *start-up* innovative è localizzato nell'Italia nord-occidentale, con la Lombardia in testa (27,6 per cento del totale nazionale). Significativa è anche la presenza di *start-up* nel Mezzogiorno: più di un'impresa su quattro, infatti, opera al sud. In particolare, è la Campania a distinguersi con oltre 1.400 *start-up*, unica regione meridionale a superare quota 1.000. Da segnalare il calo (-1,7 per cento) delle *start-up* presenti nel nord-est, sebbene il loro numero complessivo raggiunga comunque la considerevole cifra di 2.500 imprese, con il Veneto a fare da capofila. Infine, è cospicuo – e in leggera crescita – anche il bacino delle *start-up* residenti nell'Italia centrale (più di 3.000 imprese), ove il Lazio guida il gruppo con quasi il 13 per cento del totale nazionale.

È interessante notare anche l'incremento generalizzato, intervenuto nello stesso periodo, del numero di *start-up* per classe di addetti, particolarmente significativo nella

categoria con 50 o più dipendenti (+ 84,6 per cento). Con riferimento al valore della produzione, le *start-up* innovative hanno realizzato complessivamente un valore della produzione pari a circa 2,06 miliardi di euro (bilanci 2021). Rispetto alla precedente misurazione, il valore medio della produzione è notevolmente aumentato, passando da circa 152.142 euro a 254.472 euro per cia-

scuna impresa; questa importante e positiva *performance* dimostra il successo dell'iniziativa, che, tuttavia, necessita di un aggiornamento che sia in grado di continuare a sostenere lo sviluppo del settore e riesca ad intercettare i nuovi bisogni che vengono dalle imprese emergenti in settori strategici come quelli dell'intelligenza artificiale, della *cybersecurity* e dell'aero-spazio.

Figura 1.1.a: Andamento del numero di startup innovative nel corso del quinquennio 2018-2022



In Italia, le *start-up* e le PMI innovative rappresentano la linfa vitale per lo sviluppo di un'economia moderna e dinamica, in linea con gli obiettivi fondanti del PNRR. Esse non solo rappresentano l'essenza della creatività imprenditoriale, ma svolgono altresì un ruolo catalizzatore ai fini di una crescita sostenibile e orientata al futuro; la loro importanza va ben oltre la sfera economica in quanto si pongono come laboratori di idee imprenditoriali, generando un terreno fertile per l'innovazione, la ricerca, lo sviluppo con impatto sulla creazione di nuovi posti di lavoro, soprattutto tra i giovani talenti, con riduzione del divario generazionale.

In un contesto globale complesso e in costante evoluzione, caratterizzato dalla crescente inflazione e dalla instabilità politica internazionale, è, dunque, di cruciale importanza rafforzare e aggiornare la normativa esistente al fine di rendere meno vulnerabile la crescita economica del sistema delle *start-up*.

Vista l'importanza del settore, al fine di dare attuazione a quanto previsto dal citato obiettivo intermedio europeo, relativo al « riesame e all'aggiornamento della legislazione in materia di *Start up*, PMI innovative e capitale di rischio (ad esempio, *Start up Act* 2012) al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedere la definizione di *Start up* e promuovere gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali », con il presente capo si interviene in modo complementare a novellare e ad integrare l'impianto organico della legislazione vigente.

Alle presenti disposizioni sono da aggiungere altresì le norme contenute nel progetto di legge recante « Disposizioni per la promozione e lo sviluppo delle *start-up* e delle piccole e medie imprese innovative mediante agevolazioni fiscali e incentivi agli investimenti », approvato alla Camera dei deputati il 19 luglio 2023 (atto Camera n. 107), ora nella fase conclusiva di esame presso il Senato della Repubblica (atto Senato n. 816), in cui si prevedono incentivi

fiscali e agevolazioni agli investimenti di supporto per il settore nonché disposizioni di coordinamento del testo unico delle leggi in materia di intermediazione finanziaria con riferimento alle disposizioni sulle *start-up* e le PMI innovative.

In tale contesto, entrambi i testi costituiscono un intervento unico e coordinato per l'integrazione del sistema normativo esistente in un settore trainante per lo sviluppo e l'innovazione.

Con il presente capo si interviene in modo specifico sui seguenti aspetti:

a) aggiornamento organico delle definizioni: 1) di « *start-up* innovativa », prevedendone l'aggiornamento in termini temporali (sessanta mesi, non più a partire dalla sua creazione ma a partire dall'iscrizione al registro speciale delle camere di commercio) e di tipo qualitativo (microimpresa o PMI come definita dalla raccomandazione 2003/361/CE del 6 maggio 2003, con capitale di almeno 20.000 euro al secondo anno di iscrizione nella sezione speciale), in modo da identificare e favorire le imprese che svolgono una reale attività di innovazione; 2) di « incubatore certificato », in modo da comprendere tutti gli attori di maggiore rilievo del settore;

b) ampliamento del novero dei beneficiari degli strumenti di agevolazione fiscale previsti dall'attuale normativa, ossia in favore degli incubatori certificati, che rappresentano lo strumento principale di sviluppo delle nuove *start-up* innovative e che, alla fine del 2022, sono risultati pari a 57. È interessante notare che, rispetto al 2021, il peso percentuale dell'Italia settentrionale è diminuito (dal 61,7 per cento al 52,7 per cento), pur aumentando leggermente in termini assoluti, mentre guadagna rappresentanza l'area meridionale del Paese, che nel 2022 ospitava quasi un quarto degli incubatori italiani (quota in ascesa rispetto al 14,9 per cento del 2021), a dimostrazione che il settore rappresenta anche un volano per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia;

c) specifiche disposizioni volte a favorire investimenti in capitale, ossia in fondi di *venture capital*, da parte di investitori

istituzionali, attraverso l'elevazione del limite d'investimento degli enti di previdenza obbligatoria, nonché di investitori privati, prevedendo misure agevolative per l'ingresso e il soggiorno degli stranieri che intendono effettuare taluni investimenti. Tali misure sono di fondamentale importanza in quanto i fondi di *venture capital* rappresentano il principale strumento di finanziamento delle attività innovative di *start-up* e, in particolare, nei settori relativi a *Digital Transition* (30 per cento), *Green Transition* (19 per cento), *Space Techindustry* (15 per cento) e *Robotics* (12 per cento). Con lo sviluppo degli investimenti effettuati dagli investitori istituzionali in fondi di *venture capital* si agevola lo sviluppo del sistema dell'innovazione italiano, ricco di iniziative ed azioni di eccellenza, ma particolarmente giovane rispetto a quello di altre economie occidentali (Stati Uniti, Israele, Unione europea, Francia), come emerge ad esempio confrontando dimensioni e struttura del mercato del *venture capital* francese, che conta investimenti pari allo 0,4 per cento del prodotto interno lordo, rispetto quello italiano, in cui il rapporto tra prodotto interno lordo e investimenti si attesta sullo 0,1 per cento.

L'articolo 24 interviene sulla definizione di *start-up* innovativa, modificando il comma 2 dell'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012 al fine di concentrare le agevolazioni verso le imprese con le maggiori potenzialità innovative in termini di prodotti e servizi.

In particolare, con la lettera *a)* viene riformulata la definizione di *start-up* innovativa, che deve essere necessariamente una microimpresa o una PMI, come definita dalla raccomandazione 2003/361/CE del 6 maggio 2003. Tale requisito definisce il perimetro delle *start-up* innovative, al pari delle PMI innovative, evitando di agevolare i possibili casi sporadici in cui la maggioranza delle quote della *start-up* innovativa sia detenuta da grandi imprese.

Con la lettera *b)* si introducono due ulteriori requisiti della definizione di *start-up*, ossia quello di disporre di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro entro il secondo anno dall'iscrizione nella sezione speciale del registro delle imprese e quello di impiegare

entro tale periodo almeno un dipendente. L'obiettivo della modifica è quello di escludere i casi in cui non sia avvenuta una nascita (reale) dell'impresa. La soglia di 20.000 euro per il capitale sociale è stata scelta prendendo spunto da una delle condizioni richieste ai cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea per ottenere lo *start-up visa* in Italia, cioè la disponibilità di risorse finanziarie, dedicate alla *start-up* innovativa, accertate o certificate, non inferiori a 50.000 euro. Il valore del capitale minimo introdotto dalla presente disposizione è quindi inferiore alla metà di tale soglia.

Con la lettera *c*) si modifica la lettera *h*), numero 3), del comma 2 del suddetto articolo 25, il quale prevede che uno dei possibili requisiti per l'identificazione di una *start-up* innovativa è quello di « essere titolare o depositaria o licenziataria di almeno una privativa industriale relativa a una invenzione industriale, biotecnologica, a una topografia di prodotto a semiconduttori o a una nuova varietà vegetale ovvero sia titolare dei diritti relativi ad un programma per elaboratore originario registrato presso il Registro pubblico speciale per i programmi per elaboratore, purché tali privative siano direttamente afferenti all'oggetto sociale e all'attività di impresa »; con la disposizione in esame si sostituiscono le parole: « all'attività di impresa » con le seguenti: « e siano utilizzate dall'impresa », così da aderire in modo migliore all'attività e alla vita della *start-up*.

L'articolo 25, di natura transitoria, dispone che le *start-up* già iscritte nella sezione speciale del registro delle imprese hanno diritto di permanervi sulla base, alle condizioni e per il tempo previsto dalla normativa previgente, a condizione che dispongano di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro e impieghino almeno un dipendente entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore delle nuove norme.

Le disposizioni dell'articolo 26 intervengono sulla definizione di « incubatore certificato », attraverso la modifica del comma 7 dell'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012, prevedendo che possano essere incubatori certificati anche le società che hanno adeguata e comprovata esperienza in attività

di supporto e accelerazione delle *start-up* innovative.

Si prevede che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge siano aggiornati i criteri minimi di cui al decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy* di cui al comma 7 del suddetto articolo 25, con riferimento allo svolgimento di attività di supporto e accelerazione di *start-up* innovative, diversa dall'attività di incubazione e sviluppo.

Si prevede che gli incubatori certificati che svolgono l'attività di accelerazione di *start-up* siano iscritti in una sezione speciale del registro delle imprese e siano esclusi dall'ambito di applicazione delle disposizioni previste dagli articoli 26, comma 8, e 27 del suddetto decreto-legge n. 179 del 2012 e di quelle di cui all'articolo 28 del disegno di legge in esame.

L'articolo 27 prevede che, a decorrere dal periodo d'imposta 2025, agli incubatori certificati di cui all'articolo 25, comma 5, del decreto-legge n. 179 del 2012 sia concesso, nel limite di spesa complessivo di 1.800.000 euro annui a decorrere dal 2025, un contributo, sotto forma di credito d'imposta, pari all'8 per cento della somma investita nel capitale sociale di una o più *start-up* innovative, direttamente ovvero per il tramite di organismi di investimento collettivo del risparmio o di altre società che investano prevalentemente in *start-up* innovative. L'investimento massimo sul quale calcolare il credito d'imposta non può eccedere, in ciascun periodo d'imposta, l'importo di 500.000 euro e deve essere mantenuto per almeno tre anni. L'eventuale cessione, anche parziale, dell'investimento prima del decorso di tale termine comporta la decadenza dal beneficio e il recupero dello stesso, maggiorato degli interessi legali.

I criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta, nonché la definizione delle modalità di verifica, controllo ed eventuale recupero dei crediti d'imposta non spettanti, sono stabiliti, anche al fine di assicurare il rispetto del prescritto limite di spesa, con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da

adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della disposizione in esame.

I contributi sono concessi nei limiti previsti dal regolamento (UE) 2831/2023 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti *de minimis*.

L'articolo 28 prevede la modifica dei commi 88 e 92 dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, al fine di agevolare gli investimenti in *venture capital* da parte degli enti di previdenza obbligatoria e delle forme di previdenza complementare. I commi da 88 a 93 del predetto articolo 1 consentono, infatti, agli enti di previdenza obbligatoria (casce di previdenza private) e alle forme di previdenza complementare di effettuare investimenti qualificati per una quota fino al 10 per cento del loro attivo patrimoniale risultante dal rendiconto dell'esercizio precedente.

Attraverso la modifica introdotta, la suddetta quota d'investimento è diminuita all'8 per cento e si prevede che tale percentuale sia incrementata di un ulteriore 2 per cento per gli investimenti in fondi di *venture capital*, così come definiti dall'articolo 1, comma 89, lettera *b-ter*, della predetta legge.

L'articolo 29 interviene all'interno sul testo unico delle disposizioni concernenti la

disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, attraverso la modifica del comma 1, lettera *b*), dell'articolo 26-*bis*, rubricato « Ingresso e soggiorno per investitori » al fine di favorire gli investimenti privati di cittadini esteri anche in fondi per il *venture capital*. L'attuale formulazione dell'articolo 26-*bis* prevede la possibilità di concedere un visto agli investitori esteri provenienti da Stati non appartenenti all'Unione europea che effettuano investimenti di importo significativo (550.000 euro), in aree strategiche nazionali, con apporti rappresentativi nel capitale di società costituite e operanti in Italia, mantenuti per almeno due anni, ovvero di almeno 250.000 euro nel caso di *start-up* innovative. Con l'attuale disposizione si introduce anche la possibilità di effettuare tali investimenti per i medesimi importi anche in fondi per il *venture capital*.

CAPO IV (DISPOSIZIONI FINANZIARIE ED ENTRATA IN VIGORE)

Gli articoli 30 e 31 recano le disposizioni finanziarie e stabiliscono l'entrata in vigore della legge in esame nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

RELAZIONE TECNICA

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

Capo I – Disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali.

Obiettivi PNRR

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nell’ambito della ‘M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza’, ha previsto l’adozione della legge annuale per la concorrenza 2023 entro il 31 dicembre 2024, nella quale dovranno essere comprese misure volte a riformare il settore delle concessioni autostradali. Tra queste rileva la previsione di un quadro normativo all’interno del quale rendere obbligatorio lo svolgimento delle gare per i contratti di concessione autostradale, impedendone il rinnovo automatico. A tali misure se ne aggiungono altre, in particolare in materia di affidamenti *in house* e risoluzione del contratto.

Lo stato delle concessioni autostradali in Italia

Allo stato, la rete autostradale italiana in esercizio è gestita tramite rapporti concessori con società concessionarie pubbliche e private.

Per la maggior parte della rete, il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre, per la restante parte, soggetti concedenti sono le Regioni Veneto ed Emilia-Romagna e la società “Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.” (CAL) (società del Gruppo Anas partecipata per il 50% da Anas S.p.A. e per il restante 50% dall’ “Azienda Regionale per l’Innovazione e gli Acquisti S.p.A.” (Aria S.p.A.), partecipata al 100% dalla Regione Lombardia e che lavora secondo il modello dell’*in-house*). Di seguito il quadro sinottico relativo alle predette concessioni.

Nome concessione	Lunghezza tratta (km)	Concedente
A35 Brescia - Bergamo - Milano (Brebemi)	62,1	CAL
A36 Pedemontana Lombarda	67	CAL
A58 – TEM Tangenziale est Milano	33	CAL
Superstrada Pedemontana Veneta	95	Regione Veneto
Autostrada Cispadana Reggiolo	65,7	Regione Emilia Romagna

Nell’ambito delle concessioni autostradali per le quali il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 17 scadranno nei prossimi 15 anni e per queste sarà necessario procedere ad un nuovo affidamento. In particolare, emerge il seguente quadro:

Società	Tratto gestito	Km di rete gestita	Scadenza concessione	Note
Brennero	A22 Brennero - Modena	314,0	2018	IN CORSO DI AFFIDAMENTO
Brescia - Padova	A4 Brescia - Padova	235,6	2026	IN SCADENZA
Satap A4	A31 Brescia - Verona - Biadene - Ronchi	127,0	2026	IN SCADENZA
Milano Serravalle	A7 Milano - Serravalle A50 Tangenziale ovest di Milano A40 Tronco A della viabilità di accesso alla Pire di Milano A51 Tangenziale est di Milano A52 Tangenziale nord di Milano A57 Raccordo Bolognese - Pavia A53 Tangenziale di Pavia	170,1	2028	IN SCADENZA
Sat	A12 Livorno - San Piero in Palazzi A12 Circonvallazione - Tarascina (km. 6A)	54,6	2028	IN SCADENZA
Cas	A20 Messina - Palermo A18 Messina - Catania A18 Siracusa - Ispica	309,6	2030	IN SCADENZA
Salt – tronco Autocisa	A19 Parma - La Spezia	101,0	2031	IN SCADENZA
Asti - Cuneo	A33 Casale - Cuneo - Savigliano A33 Casale - Cuneo A33 Casale - Cuneo - Savigliano A33 Direzione per Cuneo - Asti A33 Viabilità con la tangenziale ovest di Bra A33 Direzione per Cuneo - Savigliano	55,7	2031	IN SCADENZA
Salt – tronco Ligure Toscano	A11 Genova - Livorno - Sestri A12 Savona - Genova - Sestri A24 Roma - Torino	151,9	2032	RINNOVATA
Strada dei Parchi	A24 Direzione GSA - Tangenziale est di Roma A42 Verona - Ferrara	281,4	2032	IN SCADENZA
Rav	A5 Ferrara - Ferrara Monte Prato	32,4	2032	IN SCADENZA
Sav	A5 Quindici - Asti A5 Raccordo Asti - Cuneo - Savigliano A5 Raccordo Asti - Cuneo - Savigliano	97,4	2032	IN SCADENZA
Cav	A57 Direzione per Caserta - Benevento A57 Direzione per Caserta - Benevento	74,1	2032	IN SCADENZA
Sitrasb	A77 Direzione per Caserta - Benevento T2 Tronco del Gran Sasso	12,8	2034	IN SCADENZA
Ativa	T2 Autostrada di accesso A57 Direzione per Caserta - Benevento A57 Direzione per Caserta - Benevento A55 Tangenziale nord di Torino A55 Direzione per Caserta - Benevento A55 Direzione per Caserta - Benevento A55 Direzione per Caserta - Benevento A55 Direzione per Caserta - Benevento	155,0	2036	RINNOVATA - GARA



Satap A21	A21 Torino - Piacenza	164,9	2036	RINNOVATA - GARA
Fiori - tronco A10	A10 Savona - Ventimiglia	113,3	2036	RINNOVATA - GARA
Tangenziale di Napoli	A56 Tangenziale di Napoli	20,2	2037	IN SCADENZA
	A1 Milano - Napoli			
	A1 Direzione Roma nord			
	A1 Direzione Roma sud			
	A1 Racordo A1 - Tangenziale est di Milano			
	A4 Milano - Brescia			
	A7 Sestavalle - Genova			
	A8 Milano - Varese			
	A8 Direzione Gallarate - Gattico			
	A9 Linate - Comer - Chiasso			
	A10 Genova - Savona			
	A11 Firenze - Pisa nord			
	A12 Genova - Sestri Levante			
Autostrade per l'Italia	A12 Roma - Civitavecchia	2.857,5	2038	IN SCADENZA
	A13 Bologna - Padova			
	A13 Direzione per Padova sud			
	A13 Direzione per Ferrara			
	A14 Bologna - Taranto			
	A14 Direzione per Ravenna			
	A14 Direzione per Tangenziale di Bari			
	A14 Racordo A1 - A14			
	A16 Napoli - Caserta			
	A23 Udine - Tarvisio			
	A26 Genova Voltri - Gravellona Toce			
	A26 Direzione Padova - Bardi			
	A26 Direzione Spoppiata - Salsola			
	A27 Mestre - Belluno			
Fiori - tronco A6	A6 Torino - Savona	130,9	2038	IN SCADENZA
	A6 Direzione per Fossano			
Autovia Padana	A21 Piacenza - Brescia	105,5	2043	RINNOVATA - GARA
	A21 Direzione per Fierenzuola			
	A21 Lom 2 e 4 del raccordo Ospitaletto - Montichiari			
Salerno - Pompei - Napoli	A3 Napoli - Salerno	51,6	2047	RINNOVATA - GARA
Sitaf	A32 Torino - Bardonecchia	82,5	2050	
	A32 Circosvalazione di Oulx			
	T4 Traforo Erguis			
Sitmb	T1 Traforo del Monte Bianco	5,8	2050	
Alto Adriatico	A4 Quarto d'Alto - Trieste	210,2	2053	AFF IN HOUSE
	A23 Palmanova - Udine			
	A28 Portogruaro - Conegliano			
	A34 Villese - Gorizia			
	A57 Mestre Terradivo - Quarto d'Alto			

Obiettivi della riforma sulle concessioni autostradali

La norma, in stretta coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR dianzi indicati, intende ridisegnare il quadro normativo di riferimento mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, la semplificazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico e finanziari e la ridefinizione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione. Ciò, con l'intento di rafforzare gli strumenti di governance in capo al concedente in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al miglior coordinamento degli interventi di manutenzione tra i singoli concessionari al fine di contenere il più possibile gli impatti sulla mobilità, nonché alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.

Il Capo I si compone di sette sezioni e 16 articoli. In particolare, le sezioni riguardano:

- FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE
- AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI
- AFFIDAMENTI IN HOUSE
- CONTRATTO DI CONCESSIONE
- TARIFFE AUTOSTRADALI E PIANO DEGLI INVESTIMENTI
- DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ESSERE
- DISPOSIZIONI FINALI

L'articolo 1, collocato all'interno della **sezione I** – "Finalità e ambito di applicazione", individua le finalità (**comma 1**) e definisce il campo di applicazione delle disposizioni recate dalla norma. Al riguardo, si precisa che le stesse costituiscono norme speciali di settore destinate a integrare e specificare le disposizioni di cui al Libro IV, Parte II, del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, dedicata ai contratti di concessione in generale (**comma 2**).

L'articolo contiene, inoltre, le definizioni dei termini utilizzati nell'articolato, in relazione sia agli elementi soggettivi (ad esempio: Autorità nazionale anticorruzione; ente concedente; concessionari;



società in house) che a quelli oggettivi (ad esempio: convenzione; piano economico-finanziario) (**comma 3**).

Trattasi di norma avente carattere ordinamentale dalla quale non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **sezione II** – “*Aggiudicazione delle concessioni autostradali*” comprende al suo interno gli articoli 2, 3 e 4 del disegno di legge ed è volta a disciplinare le modalità di affidamento delle concessioni autostradali, anche con riferimento al rispetto degli ambiti ottimali di gestione, nonché i criteri secondo i quali deve procedersi all’aggiudicazione della concessione.

Nel dettaglio, l’**articolo 2**, prevede che i nuovi affidamenti relativi alle concessioni autostradali devono tenere conto degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali individuati dall’ART ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera g-bis) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (lettera introdotta dalla disposizione in esame all’articolo 16, comma 2, lett. c)

L’**articolo 3**, al **comma 1**, reca disposizioni in ordine alle modalità di affidamento.

In particolare, il **comma 3**, in attuazione dello specifico *requirement* contenuto nella ‘M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza’, sancisce che il concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all’articolo 193 del Codice dei contratti pubblici, ovvero sia facendo ricorso al *project financing*.

L’**articolo 4**, al **comma 1**, definisce i contenuti del bando di gara relativo agli affidamenti di cui all’articolo 3, comma 1.

Inoltre, il **comma 2** sancisce che l’ente concedente:

- a) pubblica in allegato al bando di gara la ricognizione dello stato manutentivo dell’infrastruttura, predisposta dall’ente concedente sulla base degli elementi forniti dal concessionario uscente e delle verifiche sull’infrastruttura effettuate in proprio o tramite ANSFISA, ai fini della formulazione di offerte corredate da un piano di manutenzioni ordinarie;
- b) pone a base di gara per la progettazione, l’esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria (individuate in coerenza con i criteri di cui al successivo articolo 13, comma 2) almeno un progetto di fattibilità redatto sulla base dell’articolo 41, comma 6, lettera a) del Codice dei contratti pubblici. Invero, l’articolo 41, comma 6, del Codice dei contratti pubblici, indica i contenuti del progetto di fattibilità tecnico-economica: in particolare, la proposta prevede che a base di gara l’ente concedente ponga un progetto di fattibilità che individui “*tra più soluzioni possibili, quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire*” (articolo 41, comma 6, lettera a) del citato Codice dei contratti pubblici). Tale previsione, invero, si pone in coerenza con quanto previsto dall’articolo 185 del Codice dei contratti pubblici in tema di concessioni, a mente del quale “*per l’aggiudicazione dei contratti di cui al presente Titolo, l’ente concedente pone a base di gara almeno un progetto di fattibilità*”.

Le disposizioni di cui alla sezione II non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo si evidenzia che le attività dianzi illustrate sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell’ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

L’**articolo 5**, collocato all’interno della **sezione III** – “*Affidamenti in house*”, disciplina la procedura relativa all’affidamento diretto in house

Nel dettaglio, il **comma 1** prevede che, ai fini dell’affidamento in house di una concessione autostradale, il concedente debba effettuare preventivamente la valutazione sulle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento, ai sensi dell’articolo 7, comma 2, del Codice dei contratti pubblici.

Viene, inoltre, disciplinato l’*iter* procedurale di affidamento della concessione e i relativi atti.



Viene previsto poi che nel caso inutile decorso del termine di trenta giorni previsto per la sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione da parte dell'affidatario (termine da intendersi perentorio), si procede a un nuovo affidamento.

Viene disposto, inoltre, che all'aggiornamento o revisione delle convenzioni di concessione e dei relativi PEF debba procedersi secondo le medesime modalità previste nell'articolo in esame, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del Codice dei contratti pubblici.

Le disposizioni di cui alla sezione III non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, si evidenzia che le attività dianzi illustrate sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La **sezione IV** – “*Contratto di concessione*” comprende al suo interno gli articoli da 6 a 11 del disegno di legge ed è volta a disciplinare l'oggetto del contratto di concessione autostradale, i criteri di remunerazione della concessione, lo schema di convenzione a base dell'affidamento, l'approvazione e l'aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi PEF, la durata delle concessioni nonché i casi di estinzione del contratto di concessione.

Nel dettaglio, l'**articolo 6** definisce l'oggetto del contratto di concessione autostradale, specificando le tipologie di attività che rientrano nel contratto e dando specifica attuazione al *requirement* contenuto nella ‘M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza’ “*richiedere una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione*”.

Al **comma 3**, in particolare, si precisa che sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici.

Il c.d. “rischio operativo” è da intendersi o quale “rischio della domanda”, legato alla maggiore o minore domanda dei servizi prestati ad opera degli utenti, o quale “rischio dell'offerta”, che si ha nel caso in cui la remunerazione dell'affidatario sia subordinata all'effettiva capacità di mettere l'opera o i servizi a disposizione dell'utenza e/o dell'ente concedente. Sul punto, occorre preliminarmente evidenziare che le Linee Guida n. 9, approvate dall'ANAC con la Delibera n. 318 del 28 marzo 2018, in tema di trasferimento dei rischi al concessionario nei contratti di partenariato pubblico privato, hanno espressamente sancito che “*è necessario che sia trasferito in capo all'operatore economico, oltre che il rischio di costruzione, anche il rischio di disponibilità o, nei casi di attività redditizia verso l'esterno, il rischio di domanda dei servizi resi, per il periodo di gestione dell'opera.*”

Il **comma 4**, in stretta aderenza con il *requirement* contenuto nella ‘M1C2-11-12’ “*imporre (...) la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci*”, prevede che tra le opere di cui all'articolo 4, comma 2, lett. b) sia ricompresa espressamente la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011.

I **commi 5 e 6** prevedono, poi, la disciplina degli espropri delle opere di cui al comma 1, lettera b) dell'articolo in esame precisando che le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera e che il rischio espropri, connesso a ritardi imputabili al concessionario o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione imputabile al concessionario, è posto a carico del concessionario. Una volta ultimate, le opere sono trasferite gratuitamente, libere da pegni e gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio dello Stato, ramo stradale, ai sensi dell'articolo 822 del Codice civile all'esito della verifica da parte del concedente della corretta esecuzione dei lavori e del collaudo.

L'**articolo 7** individua i criteri di remunerazione della concessione.

Nel dettaglio, si prevede che:



- le attività di gestione e manutenzione ordinaria, così come le attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, sono remunerate mediante riscossione da parte del concessionario delle tariffe da pedaggio di cui al successivo articolo 12, comma 3, lettera a);
- gli oneri relativi alla progettazione sono a carico del concessionario fino alla definitiva approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica da parte dell'ente concedente;
- gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non sono soggetti a clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici in relazione ad eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente.

L'**articolo 8** definisce il contenuto dello schema di convenzione a base dell'affidamento.

In particolare, a mente del comma 2, lo schema di convenzione definisce il metodo di calcolo del valore di subentro e le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alla manutenzione, gestione e realizzazione degli investimenti.

L'**articolo 9, comma 1**, nel precisare che la stipula del contratto di concessione avviene mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario, di una convenzione corredata dal PEF, prevede che quest'ultima è predisposta e approvata nel rispetto della procedura di cui ai successivi commi 2, 3 e 4.

I **commi 5 e 6** dettano disposizioni in merito agli eventuali aggiornamenti o revisioni della convenzione di concessione e del relativo PEF nel periodo di validità del contratto possano avvenire nel rispetto delle procedure previste per l'approvazione della convenzione e nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del Codice dei contratti pubblici e che sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale si dà anche conto delle modalità di copertura finanziaria a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5. Viene precisato inoltre che non trovano applicazione le disposizioni di cui all'articolo 192, comma 3, del Codice dei contratti pubblici.

Quanto alla durata del contratto di concessione di cui alla presente Sezione, l'**articolo 10, comma 1**, prevede che questa sia determinata dal concedente in funzione dei servizi e lavori richiesti al concessionario e che non possa superare i 15 anni. Tale termine può essere derogato solo nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiori ai quindici anni.

Il **comma 2** precisa che in relazione all'ipotesi di concessioni scadute l'ente concedente procede ad un nuovo affidamento. Nelle more della procedura per l'affidamento della concessione resta comunque fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5, terzo periodo, del Codice dei contratti pubblici.

La disposizione in argomento, pertanto, contribuisce, da un lato, a scongiurare l'ipotesi di proroghe di fatto ai contratti scaduti, impedendo al concessionario uscente di estrarre dalla concessione rendite da extraprofitto (il livello tariffario rimane costante a fronte di investimenti ormai esauriti), e, dall'altro, a stimolare la dinamicità del settore e la sua capacità di contribuire alla crescita economica e all'adeguamento delle infrastrutture di trasporto, considerato che nei periodi di *prorogatio* le concessionarie scadute non raccolgono né impiegano capitali per nuovi investimenti. Inoltre, si evidenzia che l'articolo in esame è funzionale all'attuazione del seguente *requirement*: "*impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione*".

L'**articolo 11** disciplina la cessazione del rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, dell'esercizio delle procedure di risoluzione o recesso, armonizzando e razionalizzando il quadro



normativo vigente al fine di assicurare un'organicità alla materia e un pieno rispetto dello specifico requirement richiesto dalla M1C2-11-12.

Con riferimento ai profili di carattere finanziario, si evidenzia che:

- *le disposizioni di cui agli articoli 6 ("Oggetto del contratto"), 7 ("Criteri di remunerazione della concessione"), 8 ("Schema di convenzione a base dell'affidamento"), 10 ("Durata delle concessioni") e 11 ("Estinzione del contratto di concessione") hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;*
- *la disposizione di cui all'articolo 9 ("Approvazione ed aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economici-finanziari") non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo si evidenzia che le relative attività sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.*

L'**articolo 12**, collocato all'interno della **sezione V** – "**Tariffe autostradali e piano degli investimenti**", disciplina la procedura relativa alla fissazione e all'aggiornamento delle tariffe autostradali.

Il **comma 1**, in relazione alle nuove concessioni autostradali, prevede che con delibera dell'ART, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g-bis) del decreto-legge n. 201 del 2011 (lettera introdotta dalla norma in esame all'articolo 17, comma 2, lettera c)), sia definito, nel rispetto dei criteri di cui al **comma 2**, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, **ai flussi di traffico e all'indice inflattivo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF**, in coerenza con quanto previsto dalla Direttiva UE 2022/362, del 24 febbraio 2022, che modifica le Direttive UE 1999/62/CE, 1999/37/CE e UE 2019/520.

Il **comma 2** precisa che tali tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate sulla base del predetto sistema tariffario, tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti. Il medesimo comma, inoltre, precisa che le tariffe sono indicate nello schema di convenzione da porre a base di gara e garantiscono l'integrale copertura dei seguenti oneri:

- a) l'onere per il sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, finalizzato a recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;
- b) l'onere relativo al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al miglior funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;
- c) l'onere relativo a remunerare eventuali costi esterni, come definiti dall'articolo 2, comma 1, punto 9) della Direttiva UE 2022/362.

Il **comma 3** prevede che sulla base del sistema tariffario definito dall'ART ai sensi del comma 1, nello schema di convenzione posto a base di gara l'ente concedente indica le tariffe da applicare alla tratta autostradale, garantendo in ogni caso la continuità del livello di tariffazione in essere, e le quote relative ai citati oneri di cui al comma 2 destinate:

- a) alla remunerazione delle attività di gestione e di manutenzione ordinaria e delle attività relative alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, tramite l'applicazione della componente tariffaria di gestione (Tg) e la componente tariffaria di costruzione (Tk), di competenza del concessionario;
- b) al recupero degli oneri menzionati alla lettera b) del precedente comma 2, tramite l'applicazione della componente tariffaria per oneri integrativi (Toi), di competenza dell'ente concedente.

Il **comma 4** dispone che le tariffe da pedaggio sono integralmente riscosse dal concessionario e che il concessionario provvede ad accantonare annualmente nel proprio bilancio di esercizio in un fondo vincolato a disposizione dell'ente concedente gli introiti relativi alla componente tariffaria per oneri integrativi di cui al comma 3, lettera b).

Il **comma 5** stabilisce che, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo, nel rispetto degli obiettivi



programmatici di finanza pubblica, annualmente con la legge di bilancio sia definito l'importo da iscrivere, per una quota, al Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e, per una quota, al Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, istituiti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente è iscritto nello stato di previsione dell'entrata.

Al fine di garantire l'invarianza finanziaria della disposizione, l'utilizzo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, da parte dei concessionari, delle risorse derivanti dalle tariffe di competenza dell'ente concedente, e avviene nei limiti dell'importo versato.

Ai fini dei saldi di finanza pubblica, in ciascun anno sono registrati, in entrata, gli incassi della predetta componente tariffaria da parte dei concessionari e, in uscita, gli utilizzi dei Fondi.

Le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale saranno destinate:

- a) alla realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione all'intero sistema autostradale nazionale gestito dall'ente concedente, che verranno individuati con le modalità di cui al successivo articolo 13;
- b) alla copertura finanziaria degli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base di gara.

Le risorse del secondo fondo saranno invece destinate al riequilibrio economico finanziario delle concessioni affidate dall'ente concedente, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato.

Il medesimo comma stabilisce infine il meccanismo correttivo da applicare in fase di gestione del bilancio dello Stato, nel caso in cui, in corso d'anno, dal monitoraggio di cui al comma 6 emerga che le somme incassate per le tariffe di competenza dell'ente concedente possano risultare su base annua inferiori all'importo iscritto in bilancio. In tal caso, gli stanziamenti iscritti nei fondi sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili, al fine di garantire che l'utilizzo del fondo non ecceda il valore degli introiti tariffari dell'anno.

Il **comma 6** definisce le informazioni che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è tenuto a fornire al Ministero dell'economia e delle finanze per consentire l'attuazione della disposizione nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica e, in particolare, per definire l'importo di cui al comma 5 e per effettuare il monitoraggio degli incassi tariffari in corso d'anno.

Il **comma 7** prevede che, alla luce delle destinazioni di utilizzo delle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale dianzi elencate, con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, si procederà alla ripartizione del Fondo avendo riguardo alle priorità infrastrutturali correlate alla messa in sicurezza della rete autostradale. Con i medesimi decreti è definita la destinazione delle risorse del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato.

L'**articolo 13** prevede l'adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle nuove concessioni. Il Piano è adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, ed è predisposto tenuto conto della relazione sugli investimenti trasmessi dai concessionari uscenti al termine della concessione. Il Piano ha durata decennale. All'aggiornamento del Piano si può procedere a cadenza biennale secondo la medesima procedura prevista per la sua adozione.

Il **comma 2** prevede che sulla base del Piano, nello schema di convenzione posto a base di gara per le concessioni scadute o in scadenza, sia individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria nel rispetto dei seguenti criteri di priorità:

- a) maturità progettuale delle opere;
- b) rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli standard di sicurezza;
- c) incidenza sulla viabilità delle cantierizzazioni;
- d) (in stretta aderenza con quanto richiesto dalla M1C2-11-12) individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci.



Le disposizioni contenute nell'articolo 13 hanno carattere ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **sezione VI** – “Disposizioni transitorie relative alle concessioni autostradali in essere” comprende al suo interno gli articoli 14 e 15 della proposta normativa e reca la disciplina transitoria, applicabile alle concessioni autostradali in essere, e la disciplina relativa all’obbligo di esternalizzazione.

L’**articolo 14**, al **comma 1**, chiarisce innanzitutto che la procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 215 del 2023, è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, rimane quella delineata dall’articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019.

Il **comma 2** disciplina la procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, prevedendo l’obbligo, da parte delle società concessionarie, di procedere, entro il 30 marzo dell’anno di scadenza del periodo regolatorio, alla predisposizione di una proposta aggiornata di Piano economico finanziario sviluppata in conformità alla regolamentazione dell’Autorità di regolazione dei trasporti, fissando al 31 dicembre del medesimo anno il termine massimo per la conclusione della procedura di aggiornamento, previo recepimento nelle proposte di aggiornamento dei PEF delle rettifiche richieste dall’ente concedente all’esito delle verifiche effettuate sui piani di investimento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, si prevede, altresì, un incremento tariffario corrispondente all’indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno. Si specifica, infine, che gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari, sono definiti in sede di aggiornamento dei PEF.

Il **comma 3** prevede che il concedente, in sede di istruttoria degli aggiornamenti dei PEF presentati dai concessionari nelle ipotesi summenzionate, sia chiamato a verificare l’ammontare degli investimenti da realizzare, distinguendo: a) la quota di oneri di investimento di competenza del concessionario, secondo quanto previsto nella convenzione; b) la quota di oneri di investimento da finanziare in sede di aggiornamento del PEF a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro; c) la quota residua di oneri di investimento, di competenza del concessionario o da finanziare in sede di aggiornamento del PEF, che non può essere coperta nell’ambito delle precedenti lettere a) e b).

L’**articolo 15**, mira a confermare che alle concessioni autostradali in essere non affidate secondo il diritto dell’Unione europea vigente al momento dell’affidamento o della proroga, si applicano le disposizioni sull’affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture, stabilita convenzionalmente dal concedente e dal concessionario ai sensi dell’articolo 186, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del Codice dei contratti pubblici, che ha introdotto un sistema flessibile di individuazione delle quote di lavori, servizi e forniture da affidare a terzi, da stabilire all’interno di un intervallo determinato e secondo parametri legislativamente previsti.

Le disposizioni di cui agli articoli 14 (“Disposizioni applicabili alle concessioni in essere”) e all’articolo 15 (“Esternalizzazione delle concessioni”) hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **sezione VII** – “Disposizioni finali” comprende al suo interno l’articolo 16.

L’**articolo 16**, al **comma 1**, definisce l’ambito di applicazione della presente proposta normativa, limitandolo alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, fatto salvo, in ogni caso, quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito



all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. Si precisa che, in ogni caso, rimane esclusa l'applicazione dell'articolo 10, concernente la durata delle concessioni, a quelle in essere.

Ai commi successivi, reca invece le necessarie modifiche alla normativa vigente in un'ottica di coordinamento e di razionalizzazione della materia, anche mediante il ricorso alla tecnica dell'abrogazione differita, in modo da tenere conto dei tempi di attuazione della presente proposta normativa, comprendenti un periodo transitorio, a partire dal 2025 legato alla graduale scadenza delle concessioni in essere.

Trattandosi di disposizioni di mero coordinamento normativo, le stesse hanno carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Capo II – Disposizioni in materia di rilevazione prezzi e usi commerciali, settore assicurativo, trasporto, de hors e concorrenza.

L'articolo 17 reca disposizioni in materia di monitoraggio e rilevazione dei prezzi. La norma prevede che la rilevazione di prezzi e delle tariffe da parte delle camere di commercio, già realizzata a norma dell'art.2 lettera b) della legge 29 dicembre 1993, n. 580, viene limitata a determinati prodotti individuati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi. Le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe sono definite da apposite linee guida emanate dal Garante per la sorveglianza dei prezzi nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e di garanzia di imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento. Il Garante per la sorveglianza dei prezzi agisce presso il MIMIT ed è dotato di apposita struttura organizzativa che già si occupa del rilevamento statistico dei prezzi. Non viene dunque attribuita una nuova funzione e competenze ulteriori che richiedono specifiche professionalità per l'individuazione dei prodotti. Anche per quanto concerne l'elaborazione delle linee guida, si tratta, in sostanza, di dare indicazioni alle camere di commercio in via sistematica sulla base di elaborazione di dati, documenti e informazioni che già sono nella disponibilità del Garante. La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica considerato che il Garante provvederà nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 18 reca modifiche alla disciplina in materia di *rilevazione degli usi commerciali* prevedendo che in caso di violazione dell'obbligo di cui all'articolo 11, comma 5, decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, il presidente della commissione provinciale istituita ai sensi dell'artt. 34 del Regio Decreto 20 settembre 1934, n. 2011 provvede a dichiarare la decadenza del comitato tecnico. Ove non provveda, la camera di commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque via abbia interesse, provvede alla revoca della commissione provinciale. Con il d.l. 4 luglio 2006, n. 223 (c.d. decreto Bersani), il legislatore è intervenuto escludendo che i rappresentanti di categorie che abbiano un interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione degli usi, possano partecipare ai comitati tecnici delle camere di commercio e, quindi, effettuare direttamente l'attività di rilevazione (cfr. articolo 11, comma 5).

La disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica e le camere di commercio vi provvedono nell'ambito delle competenze in materia di regolazione e del mercato ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 580/1993 quali quelle dell'accertamento e della revisione di usi e consuetudini connesse alle attività economiche e commerciali. Le stesse, dunque, provvedono all'attuazione della disposizione nell'ambito delle risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 19 contiene disposizioni volte a favorire la portabilità dei dati contenuti nelle scatole nere. La norma di tipo ordinamentale non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica in quanto incide sul metodo di gestione dei dati da parte delle compagnie assicurative per migliorare la trasparenza, la flessibilità e la tutela degli assicurati, garantendo al contempo un ambiente competitivo e funzionale nel settore assicurativo.



L'**articolo 20** prevede l'istituzione di un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori con la finalità di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti. I costi della realizzazione e della gestione del sistema informativo sono ad esclusivo carico delle imprese assicurative e dunque non comporta maggiori o nuovi oneri per la finanza pubblica. Il sistema è sottoposto alla vigilanza di IVASS che già svolge attività di controllo a garanzia dell'adeguata protezione degli assicurati e la sana e prudente gestione delle imprese assicurative nell'ambito della loro trasparenza e correttezza nei confronti della clientela e dunque non rappresenta un aggravio della normale attività dell'agenzia.

L'**articolo 21** reca una modifica al codice del consumo volta a contrastare il fenomeno del cd. "Shrinkflation", ovvero, la pratica dei produttori volta a ridurre la quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo però il prezzo sostanzialmente invariato o, addirittura, aumentandolo, con la conseguenza di disorientare il consumatore che si trova a subire un aumento dei prezzi in maniera poco trasparente. Si tratta di un obbligo di informazione posto a carico dei produttori e distributori che, pertanto, non incide in termini di nuovi o maggiori oneri sulla finanza pubblica.

L'**articolo 22** interviene sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, nell'ottica di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio.

In particolare, il **comma 1** si limita a prevedere l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 11-bis della legge n. 21 del 1992 in caso di mancata iscrizione al registro per le imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea mediante autovettura e motocarrozzette di cui all'articolo 10-bis del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, che vanno dalla sospensione alla revoca dal ruolo dei conducenti di cui all'articolo 6 della medesima legge. Per ragioni di trasparenza e per consentire una istruttoria completa su eventuali provvedimenti di competenza, si prevede che i comuni accedano al registro predetto, verificando la veridicità dei dati ivi contenuti, e comunichino, altresì, al Ministero i dati relativi agli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione adottati.

Al riguardo, si evidenzia che il registro predetto è già istituito e che la relativa copertura è individuata dall'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, il quale stabilisce che agli oneri connessi all'implementazione e all'adeguamento dei sistemi informatici del centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pari ad euro un milione per l'annualità 2019, si provvede mediante utilizzo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 29 dicembre 2018, n. 143. Si prevede, altresì, che alla gestione dell'archivio il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Infine, le attività di accesso e di comunicazione da parte dei comuni sono effettuate nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La presente disposizione, dunque, si limita a prevedere adempimenti già svolti dalle amministrazioni competenti. Esse vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

Il comma 2 modifica invece gli articoli 85 e 86 del codice della strada nei termini illustrati nella pertinente relazione illustrativa.

La norma si limita a novellare la disciplina sanzionatoria in materia di trasporto pubblico non di linea. Nello specifico, dall'inasprimento delle sanzioni potranno derivare nuove entrate al bilancio dello Stato, non quantificabili in questa sede in quanto connesse al numero delle infrazioni e delle sanzioni in concreto applicate, non prevedibili *ex ante* in ragione del loro carattere aleatorio. Quanto, invece, alle sanzioni accessorie della sospensione carta di circolazione, nonché della sospensione al ruolo degli esercenti, si evidenzia che la relativa attività di accertamento è già svolta dalle amministrazioni competenti. Esse, pertanto, vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

Stante l'aleatorietà delle sanzioni potenzialmente applicabili, non è possibile quantificare gli effetti finanziari, anche in termini di potenziali maggiori entrate scaturenti dalla fattispecie di cui trattasi.



Il comma 3 prevede disposizioni di carattere transitorio.

Poiché, dunque, si limita a disciplinare l'entrata in vigore delle previsioni ivi contenute, la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'**articolo 23** reca disposizioni in materia di strutture amovibili (dehors) funzionali all'attività d'impresa. Al comma 1 si attribuisce una delega legislativa al Governo per l'adozione di un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento della disciplina concernente la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata. Il comma 2 elenca gli specifici criteri e principi direttivi che informeranno la produzione legislativa. Trattandosi di una delega finalizzata allo scopo di elaborare un riordino e un coordinamento della disciplina in materia di dehors, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica considerato che il Governo provvederà nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo contiene la proroga al 31 dicembre 2025, e comunque fino alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1 e fatta salva la disdetta dell'interessato, per l'efficacia delle autorizzazioni e delle concessioni per l'autorizzazione temporanea del suolo pubblico rilasciate ai sensi dell'art. 9-ter, commi 4 e 5, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176. Poiché, dunque, si limita a prevedere la proroga di concessioni e autorizzazioni già in essere, la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

CAPO III – misure in materia di start up

L'**articolo 24** rivede la definizione di start-up innovativa, di cui al DL 179/2012. In particolare, la *lettera a)* mediante l'introduzione della **lettera a-bis)** all'art. 25, comma 2, del predetto DL ridefinisce la platea dei soggetti che possono fruire delle agevolazioni, indicando le imprese che ricadono nella definizione di micro, piccola o media impresa (MPMI) così come stabilito dalla raccomandazione 2003/361/CE.

Inoltre, si stabilisce alla nuova **lettera g-bis)** che entro il secondo anno dall'iscrizione nella sezione speciale del Registro delle imprese, la start-up disponga di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro e impieghi almeno un dipendente.

Tra i requisiti di cui alla **lettera h), numero 3)** si stabilisce che le private industriali, di cui l'impresa deve essere titolare, depositaria o licenziataria siano utilizzate dall'impresa (e non più solo afferenti all'attività della stessa).

Dal punto di vista finanziario, le modifiche alla definizione di *start-up* innovativa di cui alla lettera a) del presente decreto potrebbero determinare effetti restrittivi della platea delle *start up* innovative, senza determinare impatti negativi in termini di gettito.

L'**articolo 25** individua un regime transitorio per le start up innovative già iscritte nella sezione speciale del Registro delle imprese, che hanno diritto di permanervi sulla base, alle condizioni e per il tempo previsto dalla normativa previgente, a condizione che si adeguino entro 24 mesi dall'entrata in vigore alle condizioni sul capitale sociale e il numero di dipendenti di cui al precedente articolo 25, comma 1, lettera b).

Dal punto di vista finanziario, la disposizione non determina effetti negativi, prevedendo l'applicazione di misure restrittive anche alla platea di start up esistenti.



L'articolo 26 reca modifiche alla definizione di incubatore certificato (di cui all'art. 25, comma 5 del DL 179/2012 al fine di individuare come attività riconducibili agli incubatori certificati le attività di supporto e accelerazione in favore di start up già costituite ai fini di una successiva fase di sviluppo e orientamento al mercato; conseguentemente viene modificato il comma 7 del dl 179 del 2012) al fine di distinguere gli indicatori tecnici per essere riconosciuti come incubatori certificati che svolgono attività di accelerazione.

Inoltre, viene disposto al comma 3 che gli incubatori certificati che svolgono solo l'attività di accelerazione di start up sono iscritti in una sezione speciale del suddetto registro.

Infine, si prevede che le agevolazioni fiscali previste dagli articoli 26 comma 8 e 27 del DL 179/2012 nonché il successivo art. 27 del presente provvedimento non sono applicabili agli incubatori certificati che svolgono solo l'attività di accelerazione di start up iscritti nella sezione speciale del registro delle imprese.

Dal punto di vista finanziario, alla disposizione non si ascrivono effetti trattandosi di aspetti definitori, avendo previsto normativamente la non applicazione delle agevolazioni fiscali per i soggetti che svolgono esclusivamente attività di supporto all'accelerazione delle start up.

L'articolo 27 riconosce, a partire dal 2025, agli incubatori certificati che investono, direttamente ovvero per il tramite di organismi di investimento collettivo del risparmio, nel capitale sociale di una o più start-up innovative e ad altre società che investano prevalentemente in start-up innovative, un credito d'imposta pari all'8 per cento della somma investita, che non può superare l'importo di 500.000 euro. L'investimento deve essere mantenuto per almeno tre anni.

Il contributo è concesso nel limite massimo di 1.800.000 euro annui a decorrere dall'anno 2025. La disposizione rinvia ad un decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy per la definizione delle modalità attuative al fine di garantire il rispetto del limite di spesa suddetto.

Dal punto di vista finanziario, la disposizione determina effetti negativi pari al limite di spesa stabilito normativamente in 1,8 milioni di euro annui dal 2025.

L'articolo 28 modifica i commi 88 e 92 dell'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, al fine di agevolare gli investimenti in venture capital da parte degli enti di previdenza obbligatoria e dei fondi di previdenza. I suddetti commi consentono, di fatto, agli enti di previdenza obbligatoria (casse di previdenza private) e ai fondi pensione, di effettuare investimenti qualificati per una quota fino al 10 per cento del loro attivo patrimoniale risultante dal rendiconto dell'esercizio precedente. Attraverso la modifica introdotta, la suddetta quota d'investimento viene confermata nel complesso ma si specifica che il due per cento sia utilizzato per investimenti in fondi di venture capital.

Dal punto di vista finanziario, non apportandosi modifiche alla quota complessiva dell'attivo patrimoniale utilizzabile per gli investimenti qualificati, la disposizione non determina effetti negativi rispetto alla legislazione vigente.

L'articolo 29 interviene alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 26-bis *Ingresso e soggiorno per investitori* del D.Lgs. 286/1998, ampliando la tipologia di investimenti effettuabili per il rilascio del "visto investitori" per i cittadini non UE; nello specifico si introduce la possibilità di investire un ammontare di almeno 500.000 euro in un fondo di venture capital, costituito e operante in Italia.

Dal punto di vista finanziario, alla disposizione non si ascrivono effetti, trattandosi della previsione di un'ulteriore possibilità di investimento.

L'articolo 30 stabilisce:

– al **comma 1**, che dall'attuazione delle disposizioni di cui al Capo I, al Capo II e al Capo III, salvo quanto previsto al comma 2, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente;

– al **comma 2**, che agli oneri derivati dall'articolo 27, pari a 1,8 milioni annui a decorrere dal 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del



programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze del 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del made in Italy.

L'articolo 31 stabilisce l'entrata in vigore della legge.

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

2 AGO. 2024

POSITIVO

NEGATIVO

Il Regioniere Generale dello



Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023
(milioni di euro)

articolo	comma	lettera	descrizione	E/S	Natura	Saldo netto da finanziare			Fabbisogno			Indefinitamente netto				
						2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
27	1		Credito di imposta pari al 8% della somma investita dagli incubatori certificati nel capitale sociale di una start-up innovativa	S	K		1,8	1,8	1,8		1,8	1,8		1,8	1,8	1,8
30	2		Reduzione Tabella B - MIKIT	S	K		-1,8	-1,8	-1,8		-1,8	-1,8		-1,8	-1,8	-1,8
			lettere	E		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			Spese	S		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			TALPO			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0



DISEGNO DI LEGGE

—

CAPO I

DISPOSIZIONI IN TEMA DI RIORDINO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

SEZIONE I

FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE

Art. 1.

(Ambito di applicazione, finalità e definizioni)

1. Il presente capo reca disposizioni di riordino normativo in materia di affidamento delle concessioni autostradali, di semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico-finanziari e di specificazione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione, con l'intento di rafforzare gli strumenti di *governance* in capo al concedente, nel quadro di una regolamentazione orientata alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla tutela della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al potenziamento degli strumenti preventivi e successivi di incentivazione e verifica degli adempimenti e alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.

2. Alle concessioni autostradali si applicano le disposizioni del libro IV, parte II, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, come integrate e specificate dalle disposizioni del presente capo, che costituiscono norme speciali di settore.

3. Ai fini del presente capo, si intende per:

a) « Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture

stradali e autostradali » (ANSFISA): l'Agenzia istituita ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;

b) « Autorità di regolazione dei trasporti » (ART): l'Autorità istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

c) « Autorità nazionale anti-corruzione » (ANAC): l'Autorità di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 6 novembre 2012, n. 190;

d) « codice dei contratti pubblici »: il codice di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

e) « ente concedente »: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

f) « concessionari »: i soggetti ai quali l'ente concedente ha affidato, tramite contratto di concessione, la gestione e manutenzione ordinaria delle tratte autostradali, nonché l'esecuzione di lavori sulle medesime;

g) « concessione autostradale »: la concessione che ha ad oggetto la progettazione, la realizzazione e la gestione e manutenzione di una o più tratte autostradali;

h) « concessioni in essere »: le concessioni che non hanno esaurito, alla data di entrata in vigore della presente legge, il periodo di durata della concessione come disciplinato nella relativa convenzione ovvero le concessioni autostradali che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 178, comma 5, del codice dei contratti pubblici;

i) « convenzione »: il contratto di concessione stipulato tra l'ente concedente e il concessionario in coerenza con l'articolo 177 del codice dei contratti pubblici e con le disposizioni speciali del presente capo;

l) « estinzione di una concessione autostradale »: la cessazione di un rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, di risoluzione o recesso secondo quanto

previsto dall'articolo 190 del codice dei contratti pubblici;

m) « manutenzione ordinaria »: gli interventi che riguardano opere di riparazione, ripristino, rinnovamento e sostituzione di parti delle infrastrutture e gli interventi necessari a integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti;

n) « manutenzione straordinaria »: gli interventi di manutenzione che non rientrano tra quelli di manutenzione ordinaria, come definita alla lettera *m)*, finalizzati anche all'innalzamento dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura e della durabilità della stessa nel tempo;

o) « piano economico-finanziario » (PEF): il documento annesso alla convenzione, nel quale sono rappresentati i presupposti e le condizioni per l'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio;

p) « proposta di convenzione »: il documento, redatto sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, di cui alla lettera *r)*, che recepisce gli esiti dell'aggiudicazione ed è soggetto al procedimento di approvazione di cui agli articoli 5 o 9;

q) « rete autostradale nazionale »: la rete costituita dal complesso delle tratte autostradali;

r) « schema di convenzione posto a base dell'affidamento »: lo schema di convenzione redatto dall'ente concedente e posto a base della procedura di affidamento;

s) « società *in house* »: la società sulla quale un'amministrazione esercita il controllo analogo o più amministrazioni esercitano il controllo analogo congiunto, costituita nelle forme previste dall'articolo 16, comma 1, del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e che soddisfa il requisito dell'attività prevalente di cui al medesimo articolo 16, comma 3;

t) « tratte autostradali »: le strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettera A, del

codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, soggette a pedaggio;

u) « valore di subentro »: l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante per gli investimenti relativi alle opere assentite che il concessionario uscente ha già eseguito e non ancora ammortizzato alla scadenza della concessione, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati, come risultante dal bilancio di esercizio dell'anno in corso alla data in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori.

SEZIONE II

AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Art. 2.

(Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali)

1. Le concessioni autostradali affidate ai sensi delle disposizioni del presente capo tengono conto degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali individuati ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, introdotta dall'articolo 16, comma 2, lettera *b*), della presente legge.

Art. 3.

(Modalità di affidamento delle concessioni autostradali)

1. L'ente concedente aggiudica le concessioni autostradali secondo procedure di evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 182 del codice dei contratti pubblici.

2. L'affidamento diretto di concessioni autostradali è consentito, nel rispetto delle

procedure di cui all'articolo 5, esclusivamente nelle seguenti ipotesi:

a) affidamento alla società costituita ai sensi dell'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156;

b) affidamento a una società *in house*, diversa dalla società di cui alla lettera a), anche appositamente costituita, secondo quanto previsto dall'articolo 186, comma 7, del codice dei contratti pubblici.

3. L'ente concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure di cui all'articolo 193 del codice dei contratti pubblici.

Art. 4.

(Bando di gara e criteri di aggiudicazione)

1. I bandi di gara relativi agli affidamenti di cui all'articolo 3, comma 1, disciplinano, in particolare:

a) l'oggetto del contratto di concessione per i servizi di gestione e manutenzione ordinaria nonché per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dal concedente nel bando di gara, sulla base delle disposizioni dell'articolo 6;

b) i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziario dei concorrenti, secondo le disposizioni del codice dei contratti pubblici;

c) le modalità di presentazione dell'offerta, che indica distintamente gli elementi qualitativi e di costo o di prezzo relativi ai servizi di gestione e manutenzione ordinaria, tenuto conto di quanto previsto dal comma 2, lettera a), nonché alla progettazione e all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria;

d) il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in-

individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo ai sensi dell'articolo 108, comma 4, del codice dei contratti pubblici, finalizzato a garantire una valutazione delle offerte in condizioni di concorrenza effettiva in modo da individuare un vantaggio economico complessivo per l'ente concedente. I criteri di aggiudicazione indicano i maggiori punteggi da attribuire alle offerte in relazione ai livelli di servizio e alle prestazioni di cui all'articolo 8, comma 1, della presente legge e possono comprendere, tra l'altro, aspetti qualitativi ambientali e sociali connessi all'oggetto della concessione o relativi all'innovazione;

e) la durata massima del contratto di concessione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 10, comma 1.

2. Per l'aggiudicazione dei contratti di concessione, l'ente concedente:

a) pubblica in allegato al bando di gara la ricognizione dello stato manutentivo dell'infrastruttura, predisposta dall'ente concedente sulla base degli elementi forniti dal concessionario uscente e delle verifiche sull'infrastruttura effettuate in proprio o tramite l'ANSFISA, ai fini della formulazione di offerte corredate di un piano di manutenzioni ordinarie;

b) pone a base di gara per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati in coerenza con i criteri di cui all'articolo 13, comma 2, almeno un progetto di fattibilità redatto sulla base dell'articolo 41, comma 6, lettera *a)*, del codice dei contratti pubblici.

SEZIONE III

AFFIDAMENTI *IN HOUSE*

Art. 5.

(Affidamento in house delle concessioni autostradali)

1. Ai fini dell'affidamento *in house* di una concessione autostradale, l'ente concedente effettua preventivamente la valuta-

zione delle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del codice dei contratti pubblici.

2. Nelle ipotesi di cui al presente articolo, l'ente concedente predispone una proposta di convenzione, con il relativo PEF, elaborato sulla base del modello di tariffazione predisposto dall'ART, che sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni.

3. La proposta di affidamento, motivata sulla base delle valutazioni del comma 1 e corredata della proposta di convenzione e del relativo PEF, sottoscritta da entrambe le parti, è tempestivamente trasmessa dall'ente concedente all'ART e all'ANAC, che esprimono i pareri di rispettiva competenza entro i successivi trenta giorni. Il termine di trenta giorni di cui al primo periodo può essere differito, su richiesta dell'Autorità competente, di ulteriori quindici giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali.

4. La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle eventuali prescrizioni contenute nei pareri espressi ai sensi del comma 3, sono tempestivamente trasmessi dall'ente concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile. L'esame del CIPESS si intende assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, fatta salva la possibilità di chiedere un differimento del termine di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali.

5. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, trasmette all'affidatario, entro i successivi trenta giorni, la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, ai fini della sua sottoscrizione entro trenta giorni dalla ricezione della stessa.

6. La proposta definitiva di convenzione, sottoscritta ai sensi del comma 5, è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto

con il Ministro dell'economia e delle finanze.

7. In caso di mancata sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, da parte dell'affidatario entro il termine di cui al comma 5, si procede a un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3.

8. La proposta di convenzione di cui al comma 2 è redatta nel rispetto delle disposizioni della sezione IV, in quanto compatibili.

9. All'aggiornamento o alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede, secondo le modalità di cui al presente articolo, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del codice dei contratti pubblici.

SEZIONE IV

CONTRATTO DI CONCESSIONE

Art. 6.

(Oggetto del contratto di concessione)

1. Il contratto di concessione autostradale ha ad oggetto:

a) l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale;

b) in relazione ai progetti di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b), posti a base di gara, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per gli aspetti di cui all'articolo 41, comma 6, lettere b), c), d), e), f) e g), del codice dei contratti pubblici, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione e dai relativi aggiornamenti, in coerenza con quanto previsto dallo schema di convenzione posto a base dell'affidamento.

2. In relazione alle attività di cui al comma 1, lettera a), il concessionario assicura le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto delle

misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

3. In relazione alle attività di cui al comma 1, sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177 del codice dei contratti pubblici.

4. Tra i lavori e le opere di cui al comma 1, lettera *b*), sono compresi quelli relativi alla realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del citato decreto-legge n. 201 del 2011.

5. Per la realizzazione delle opere di cui al comma 1, lettera *b*), il concessionario è autorizzato a espropriare in nome e per conto dell'ente concedente le aree di sedime necessarie, come individuate in sede di progettazione delle medesime opere. Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera. Il rischio espropri, connesso a ritardi imputabili al concessionario o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione imputabile al concessionario, è posto a carico del concessionario.

6. Le opere realizzate ai sensi del comma 1, lettera *b*), sono trasferite gratuitamente, libere da pegni e gravami, in proprietà all'ente concedente con devoluzione al demanio dello Stato, ramo stradale, ai sensi dell'articolo 822 del codice civile, all'esito della verifica da parte del concedente della corretta esecuzione dei lavori e del collaudo. Il trasferimento di cui al primo periodo avviene tramite sottoscrizione di apposito verbale di consegna, sottoscritto dall'ente concedente e dal concessionario, che costituisce titolo per la trascrizione, l'intavolazione e la voltura catastale dell'opera.

Art. 7.

(Criteri di remunerazione della concessione)

1. Le attività di cui all'articolo 6, comma 1, sono remunerate mediante riscossione

da parte del concessionario delle tariffe di pedaggio di cui all'articolo 12, comma 3, lettera *a*).

2. Gli oneri relativi alle attività di progettazione sono a carico del concessionario fino alla definitiva approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica da parte dell'ente concedente.

3. Gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non sono soggetti alle clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici in relazione a eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente.

Art. 8.

(Schema di convenzione a base dell'affidamento)

1. Per ciascuna concessione autostradale è posto a base dell'affidamento uno schema di convenzione, che definisce:

a) con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

b) con riferimento all'installazione di punti di ricarica elettrica, le prestazioni a carico del concessionario in coerenza con le misure di regolazione adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere *a*) ed *e*), del citato decreto-legge n. 201 del 2011.

2. Lo schema di convenzione definisce, altresì:

a) i criteri per lo svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio del-

l'ente concedente nei confronti del concessionario al fine di potenziarne l'efficacia e di promuoverne la capillarità, anche avvalendosi del supporto operativo dell'ANSFISA;

b) il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera u), tenendo conto della redditività della concessione e dell'applicazione di aliquote di ammortamento tecnico-regolatorie, parametrata alla vita utile degli *asset* reversibili;

c) il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sull'esecuzione degli interventi infrastrutturali nonché sui relativi costi di realizzazione;

d) le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio di cui alla lettera a), tenuto conto, altresì, dei meccanismi di penalità previsti dalle delibere dell'ART.

Art. 9.

(Approvazione e aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economico-finanziari)

1. La stipulazione del contratto di concessione avviene mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario individuato ai sensi dell'articolo 3, comma 1, di una convenzione, corredata del PEF, predisposta e approvata nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo.

2. All'esito dell'affidamento della concessione, l'ente concedente predispone, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento ai sensi dell'articolo 8, una proposta di convenzione, con il relativo PEF e, previa trasmissione all'ART, che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni, lo sottopone al-

l'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni. La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguato alle eventuali prescrizioni contenute nel parere di cui al primo periodo, sottoscritti da entrambe le parti, sono tempestivamente trasmessi dall'ente concedente al CIPESS con richiesta di iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta disponibile. L'esame del CIPESS si intende assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, fatta salva la possibilità di chiedere un differimento del termine di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie integrazioni documentali. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, trasmette all'affidatario, entro i successivi trenta giorni, la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, ai fini della sua sottoscrizione entro trenta giorni dalla ricezione della stessa.

3. La proposta di convenzione, sottoscritta ai sensi del comma 2, è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4. In caso di mancata sottoscrizione della proposta di convenzione, con il relativo PEF, da parte dell'affidatario entro il termine di cui al comma 2, primo o quarto periodo, l'affidatario decade dall'aggiudicazione del contratto e si procede allo scorrimento della graduatoria o a un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3, senza riconoscimento di alcun indennizzo o rimborso delle spese sostenute da parte dell'affidatario.

5. All'aggiornamento o alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede, secondo le modalità di cui al presente articolo, nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 e 192 del codice dei contratti pubblici.

6. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni e dei relativi PEF di cui al comma 5, condivisi tra le parti, sono in ogni caso approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e

delle finanze. Il decreto di cui al primo periodo dà conto delle modalità di copertura finanziaria a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5. Nei casi di cui al presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 192, comma 3, del codice dei contratti pubblici.

Art. 10.

(Durata delle concessioni)

1. La durata delle concessioni affidate ai sensi della presente sezione è determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e dei lavori richiesti al concessionario e non può superare quindici anni. Il termine di cui al primo periodo può essere derogato solo nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore a quindici anni.

2. Al termine della concessione, l'ente concedente procede a un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5, del codice dei contratti pubblici.

Art. 11.

(Estinzione del contratto di concessione)

1. Alle ipotesi di estinzione di concessioni autostradali derivante, in particolare, dall'attuazione di procedure di risoluzione o recesso della concessione si applicano le disposizioni dell'articolo 190 del codice dei contratti pubblici, fatto salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. Quando l'estinzione della concessione è determinata da motivi di pubblico interesse, si applica l'articolo 190, comma 4, del codice dei contratti pubblici.

3. Quando l'estinzione della concessione deriva da inadempimento del concessionario, si applica l'articolo 190, comma 4, lettera a), del codice dei contratti pubblici anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi nulle ai sensi dell'articolo

1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto del presente comma, alcuna risoluzione di diritto.

4. L'estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario è disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta dell'ente concedente, nell'ipotesi di:

a) mancato assolvimento degli obblighi convenzionali relativi alla gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura che determinano seri e comprovati pericoli per la sicurezza della circolazione, per la corretta gestione del traffico e per la fruibilità autostradale o che compromettono lo stato di conservazione del patrimonio autostradale;

b) mancato assolvimento degli obblighi relativi alla progettazione o all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria consistente in ritardi nella realizzazione delle predette attività per cause non imputabili al concedente;

c) qualunque altro inadempimento delle obbligazioni convenzionali da parte del concessionario che comprometta la buona riuscita delle prestazioni.

5. Ai fini dell'esercizio della facoltà di cui al comma 4, l'ente concedente chiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e sugli eventuali danni cagionati dal concessionario. La verifica tecnica di cui al primo periodo può essere conclusa successivamente all'estinzione della concessione nelle sole ipotesi di somma urgenza e conclamato inadempimento, motivate dall'ente concedente nel decreto di cui al comma 4.

6. Nei casi di estinzione di una concessione autostradale ai sensi del comma 3, l'importo di cui all'articolo 190, comma 4, lettera *a)*, del codice dei contratti pubblici è determinato, entro dodici mesi dalla data di estinzione della concessione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'eco-

nomia e delle finanze, previa verifica delle voci di bilancio e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione. È fatto salvo il diritto dell'ente concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario, determinati anche sulla base delle risultanze della verifica tecnica effettuata dall'ANSFISA ai sensi del comma 5.

7. In caso di estinzione di una concessione autostradale, nelle more dello svolgimento delle procedure di affidamento a un nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione si applica l'articolo 178, comma 5, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio e la possibilità per l'ente concedente di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile.

SEZIONE V

TARIFFE AUTOSTRADALI E PIANO DEGLI INVESTIMENTI

Art. 12.

(Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali)

1. Per le concessioni autostradali affidate ai sensi dell'articolo 3, commi 1 e 2, con delibera dell'ART, adottata ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *g-bis*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, introdotta dall'articolo 16, comma 2, lettera *b*), della presente legge, è definito, nel rispetto dei criteri di cui al comma 2 del presente articolo, il sistema tariffario per l'individuazione di tariffe, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflativo stimato alla data

di sottoscrizione o aggiornamento del PEF, in coerenza con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 febbraio 2022. Il pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.

2. Le tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate sulla base del sistema tariffario di cui al comma 1, tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato e delle infrastrutture e dei manufatti presenti, e sono indicate nello schema di convenzione da porre a base dell'affidamento. Le tariffe determinate ai sensi del presente comma garantiscono l'integrale copertura dei seguenti oneri:

a) l'onere per il sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, finalizzato a recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura, relativi alle attività di cui all'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*;

b) l'onere relativo al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al migliore funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico;

c) l'onere volto a remunerare eventuali costi esterni, come definiti dall'articolo 2, paragrafo 1, numero 9), della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999.

3. Sulla base del sistema tariffario definito dall'ART ai sensi del comma 1, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento l'ente concedente indica le tariffe da applicare alla tratta autostradale, garantendo in ogni caso la continuità del livello di tariffazione in essere, e le quote relative agli oneri di cui al comma 2, secondo periodo, destinate, rispettivamente:

a) alla remunerazione delle attività di cui all'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*, tramite l'applicazione della componente ta-

riffaria di gestione (Tg) e della componente tariffaria di costruzione (Tk), di competenza del concessionario;

b) al recupero degli oneri di cui al comma 2, lettera *b)*, tramite l'applicazione della componente tariffaria per oneri integrativi (Toi), di competenza dell'ente concedente.

4. Le tariffe da pedaggio di cui al comma 2 sono integralmente riscosse dal concessionario. La quota delle risorse di cui al primo periodo relative alla componente tariffaria per oneri integrativi di cui al comma 3, lettera *b)*, sono accantonate annualmente nel bilancio di esercizio dei concessionari in un fondo vincolato.

5. Ogni anno con la legge di bilancio, nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, è definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria di cui al secondo periodo del comma 4 che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, in un fondo denominato « Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale » e, per una quota, in un fondo denominato « Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni », entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata. L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria di cui al primo periodo nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio di cui al comma 6 emerga che le somme di cui al primo periodo incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi di cui al presente comma sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili.

6. Al fine di determinare l'importo di cui al comma 5, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il

31 luglio di ogni anno, la previsione delle risorse della componente tariffaria di cui al secondo periodo del comma 4 che si stima di incassare nell'anno successivo e, in corso d'anno, su base trimestrale, le informazioni di monitoraggio degli incassi dei singoli concessionari.

7. Le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale sono ripartite, con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 ottobre di ogni anno, per essere destinate alla realizzazione di interventi di miglioramento o di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione all'intero sistema autostradale nazionale o agli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti. I decreti di cui al primo periodo indicano la tipologia di investimento, il beneficiario e l'importo dei lavori per ciascun anno di costruzione. Con i medesimi decreti le risorse del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni sono destinate al riequilibrio economico-finanziario delle concessioni affidate dall'ente concedente, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato.

Art. 13.

(Pianificazione e programmazione degli investimenti autostradali)

1. Al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni autostradali da affidare ai sensi del presente capo, tenuto conto delle relazioni sugli investimenti trasmesse dai concessionari uscenti al termine delle rispettive concessioni, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, è adottato il Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale. Il Piano può essere aggiornato con le modalità di cui al primo periodo al termine di ogni biennio.

2. Sulla base del Piano di cui al comma 1, nello schema di convenzione posto a

base dell'affidamento per le concessioni autostradali scadute o in scadenza è individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, nel rispetto delle seguenti priorità:

- a) maturità progettuale delle opere;
- b) rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli *standard* di sicurezza;
- c) incidenza sulla viabilità delle cantierizzazioni, tenuto conto dell'esigenza di assicurare volumi di traffico sostenibili per i percorsi alternativi, nel rispetto degli *standard* di sicurezza legati alla circolazione;
- d) individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci.

SEZIONE VI

DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ESSERE

Art. 14.

(Disposizioni applicabili alle concessioni in essere)

1. Alla procedura di aggiornamento dei PEF delle società concessionarie per le quali, alla data di entrata in vigore del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale si applicano le disposizioni dell'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8.

2. Le società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentano le proposte di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ai requisiti di cui all'articolo 8, comma 1,

della presente legge. L'aggiornamento dei PEF presentati, entro il termine del 30 marzo dell'anno di scadenza del periodo regolatorio, conformemente ai criteri di cui al primo periodo, è perfezionato entro il 31 dicembre del medesimo anno, previo recepimento nelle proposte di aggiornamento dei PEF delle rettifiche richieste dall'ente concedente all'esito delle verifiche effettuate sui piani di investimento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al presente comma sono incrementate nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei PEF.

3. L'ente concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF presentati dai concessionari ai sensi dei commi 1 e 2, verifica l'ammontare degli investimenti da realizzare da parte del concessionario, distinguendo:

a) la quota di oneri di investimento di competenza del concessionario, secondo quanto previsto nelle convenzioni di concessione;

b) la quota di oneri di investimento da finanziare in sede di aggiornamento del PEF a valere sul gettito derivante dalle tariffe e sugli oneri di subentro;

c) la quota residua di oneri di investimento che non può essere coperta nell'ambito di quanto previsto dalle lettere a) e b).

Art. 15.

(Esternalizzazione delle concessioni autostradali)

1. Alle concessioni autostradali in essere non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea vigente al momento dell'affidamento o della proroga si applicano le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di

lavori, servizi e forniture stabilita convenzionalmente dall'ente concedente e dal concessionario di cui all'articolo 186, commi 2, 3, 4, 5 e 6, del codice dei contratti pubblici.

SEZIONE VII

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 16.

(Disposizioni di coordinamento normativo)

1. Le disposizioni delle sezioni I, II, III, IV e V del presente capo si applicano alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, fatto salvo in ogni caso quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. Resta in ogni caso esclusa l'applicazione dell'articolo 10 alle concessioni in essere.

2. All'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera g), le parole: « nuove concessioni » sono sostituite dalle seguenti: « concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024 »;

b) dopo la lettera g) è inserita la seguente:

« *g-bis*) con particolare riferimento al settore autostradale, per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025: a stabilire il sistema tariffario per la definizione delle tariffe basato sul modello del *price-cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze, uno schema di bando-tipo di concessione e uno schema di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti *in house*; a esprimere il parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti

con gara e *in house* nonché sugli aggiornamenti o sulle revisioni delle convenzioni autostradali; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e di stimolare la concorrenza per confronto ».

3. All'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: « o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio » sono sostituite dalle seguenti: « o di autostrade non sottoposte a pedaggio »;

b) il secondo e terzo periodo sono abrogati.

4. Con riferimento alle concessioni autostradali, dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni richiamo, contenuto in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti, al primo, al secondo e al quarto periodo del comma 1 dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, si intende riferito, rispettivamente, al primo periodo del comma 7 dell'articolo 11 della presente legge, al secondo periodo del medesimo comma 7 e al comma 3 del predetto articolo 11.

5. I commi 1 e 2 dell'articolo 7-*bis* del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, sono abrogati. Ogni richiamo, contenuto in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti, ai commi 1 e 2 dell'articolo 7-*bis* del decreto-legge n. 68 del 2022 si intende riferito all'articolo 11, commi 4 e 6, della presente legge.

6. Alla data di scadenza dell'ultima concessione in vigore alla data di entrata in vigore della presente legge sono abrogati:

a) i commi 1, 2, 2-*bis* e 3 dell'articolo 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201,

convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214

b) l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;

c) i commi 82, 83 e 84 dell'articolo 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

d) l'articolo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47.

CAPO II

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RILEVAZIONE DEI PREZZI E DEGLI USI COMMERCIALI E CONCERNENTI IL SETTORE ASSICURATIVO, I TRASPORTI, LE STRUTTURE AMOVIBILI FUNZIONALI ALL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI ESERCIZI E LA CONCORRENZA

Art. 17.

(Disposizioni in materia di rilevazione dei prezzi e delle tariffe)

1. All'articolo 2, comma 2, lettera c), della legge 29 dicembre 1993, n. 580, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «. La rilevazione dei prezzi e delle tariffe è limitata a determinati prodotti individuati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi, di cui all'articolo 2, comma 198, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale, anche alla luce delle risultanze del monitoraggio di cui al comma 199-*bis* del citato articolo 2 della legge n. 244 del 2007. Le modalità di rilevazione dei prezzi e delle tariffe sono definite tramite apposite linee guida adottate dal Garante per la sorveglianza dei prezzi nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e garantendo l'imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento ».

Art. 18.

(Disposizioni in materia di attività di rilevazione degli usi commerciali)

1. Al fine di assicurare la trasparenza delle attività di rilevazione di usi commerciali, all'articolo 11, comma 5, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Le commissioni provinciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 34 del testo unico di cui al regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, assicurano, il rispetto di quanto previsto dal primo periodo. In caso di violazione, il presidente della commissione provinciale dichiara la decadenza del Comitato tecnico. Ove non provveda, la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, revoca la commissione provinciale ».

Art. 19.

(Disposizioni per favorire la concorrenza nel settore assicurativo)

1. Nelle more dell'attuazione dell'articolo 145-bis, commi 2 e 3, del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e della conseguente piena interoperabilità dei meccanismi elettronici di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del medesimo codice, al fine di favorire la concorrenza in ambito assicurativo, sono vietate le clausole che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi, alla scadenza annuale del contratto, il predetto meccanismo elettronico, fermo restando il diritto dell'impresa di assicurazione di ottenerne la restituzione. Le clausole apposte in violazione del divieto di cui al primo periodo sono nulle, mentre il contratto rimane valido per il resto.

2. L'assicurato può richiedere, per il tramite dell'impresa di assicurazione, al fornitore di servizi assicurativi telematici che gestisce il meccanismo elettronico di

cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del codice di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, che è stato installato su richiesta dell'impresa di assicurazione o che è presente nel veicolo quale dotazione di fabbrica, i dati relativi alla percorrenza complessiva, alla percorrenza differenziata in funzione delle diverse tipologie di strade percorse e all'orario, diurno o notturno, di percorrenza negli ultimi dodici mesi. Tali dati sono resi accessibili all'assicurato, a titolo gratuito, in un formato strutturato, con modalità di uso comune e leggibile tramite dispositivi automatici.

3. L'impresa di assicurazione, che si avvale dei dati di cui al comma 2 per calcolare il premio del nuovo contratto stipulato con l'assicurato e che non prevede la prosecuzione del servizio da parte dello stesso fornitore di servizi assicurativi telematici, è tenuta a versare a quest'ultimo, quale presupposto per l'utilizzo dei dati, un compenso *una tantum* non superiore a 20 euro.

Art. 20.

(Sistema informativo antifrode per i rapporti assicurativi non obbligatori)

1. Le imprese di assicurazione possono istituire, per il tramite della loro associazione, un sistema informativo sui rapporti assicurativi per rami diversi dalla responsabilità civile automobilistica, con la finalità di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti. Il sistema è alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese di assicurazione ed è sottoposto alla vigilanza dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS), che vi provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Le imprese di assicurazione possono utilizzare i dati del sistema informativo per finalità connesse con la liquidazione dei sinistri.

2. Le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo di cui al comma 1 e le tipologie di dati da trattare sono definiti dall'IVASS con proprio rego-

lamento, da adottare sentiti il Garante per la protezione dei dati personale e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, previa consultazione delle imprese di assicurazione e della loro associazione.

3. I costi della realizzazione e della gestione del sistema informativo di cui al comma 1 sono a carico delle imprese di assicurazione partecipanti. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 21.

(Disposizioni in materia di riporzionamento dei prodotti confezionati)

1. Dopo l'articolo 15 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, è inserito il seguente:

« Art. 15-bis. – *(Disposizioni per contrastare le prassi commerciali di riporzionamento dei prodotti confezionati)* – 1. I produttori che mettono in vendita, anche per il tramite dei distributori operanti in Italia, un prodotto di consumo che, pur mantenendo inalterato il precedente confezionamento, ha subito una riduzione della quantità nominale e un correlato aumento del prezzo per unità di misura, informano il consumatore dell'avvenuta riduzione della quantità e dell'aumento del prezzo in termini percentuali, tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica.

2. L'obbligo di informazione di cui al comma 1 si applica per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data in cui il prodotto è esposto nella sua quantità ridotta ».

Art. 22.

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea)

1. All'articolo 10-bis, comma 3, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « In caso di mancata iscrizione nel registro di cui al presente

comma, ai soggetti di cui al primo periodo si applica la sanzione di cui all'articolo 11-*bis*, comma 1, lettera *b*), della legge 15 gennaio 1992, n. 21. I comuni accedono al registro al fine di verificare la veridicità dei dati ivi contenuti e procedono alla ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero delle licenze e delle autorizzazioni per ciascun comune, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'esito della ricognizione dai medesimi effettuata. I comuni accedono al registro anche ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza per i quali si renda necessario l'accesso ai dati contenuti nel registro e comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi agli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea adottati ».

2. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 85:

1) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-*bis* della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.812 a euro 7.249 e, se si tratta di autobus immatricolati a noleggio con conducente, da euro 1.998 a euro 7.993. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, nella violazione di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione »;

2) il comma 4-*bis* è sostituito dai seguenti:

« 4-*bis*. L'utilizzo di un veicolo di cui al comma 2 destinato a noleggio con conducente in violazione di quanto stabilito da alcuna delle disposizioni degli articoli 3 e 11 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è soggetto alle seguenti sanzioni:

a) alla prima violazione, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 178 a euro 672, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

b) alla seconda violazione relativa al medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.010, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da uno a due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

c) alla terza violazione relativa al medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 356 a euro 1.344, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

d) alle violazioni successive alla terza relative al medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 528 a euro 2.020, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II.

4-*ter*. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 4 e 4-*bis*, l'utilizzo di un veicolo di cui al comma 2 destinato a noleggio con conducente in violazione delle condizioni di cui alla relativa autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pa-

pagamento di una somma da euro 86 a euro 338 »;

b) all'articolo 86, il comma 3 è sostituito dai seguenti:

« 3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-*bis* della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi in violazione di quanto disposto da alcuna delle disposizioni degli articoli 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è soggetto alle seguenti sanzioni:

a) alla prima violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 178 a euro 672, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

b) alla seconda violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.010, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da uno a due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

c) alla terza violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 356 a euro 1.344, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi, secondo le norme del titolo VI, del capo I, sezione II;

d) alle violazioni successive alla terza, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 884 a euro 2.020, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II.

3-bis. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 2 e 3, chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare

alle condizioni di cui alla licenza medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338 ».

3. Le disposizioni di cui al comma 2 entrano in vigore decorsi sei mesi dalla pubblicazione del decreto adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

Art. 23.

(Delega al Governo in materia di strutture amovibili funzionali all'attività dei pubblici esercizi)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti la concessione di spazi e aree pubblici di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata.

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, secondo i principi di ragionevolezza e proporzionalità, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) esclusione delle autorizzazioni previste dagli articoli 21, 106, comma 2-*bis*, e 146 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili nei luoghi di cui all'articolo 10, comma 4, lettera g), del medesimo decreto legislativo, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie, le strade e gli altri spazi aperti urbani strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;

b) definizione delle modalità di individuazione dei siti archeologici e degli altri beni culturali immobili di interesse arti-

stico, storico o archeologico eccezionale di cui alla lettera *a*);

c) introduzione dell'istituto del silenzio assenso per le aree strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale di cui alla lettera *a*);

d) individuazione dei criteri finalizzati a valutare la compatibilità degli interventi sottoposti ad autorizzazione, di cui alla lettera *a*), con la tutela dell'interesse culturale e paesaggistico sulla base dei seguenti parametri di riferimento: mantenimento della fruibilità del patrimonio culturale; progettazione integrata con lo spazio circostante; decoro e omogeneità degli elementi di arredo; chiare delimitazione e perimetrazione degli elementi e delle strutture amovibili;

e) previsione che il diniego dell'autorizzazione di cui alla lettera *a*) possa essere opposto solo quando non sia possibile dettare specifiche prescrizioni di armonizzazione che ne consentano la compatibilità;

f) previsione, per le aree strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale di cui alla lettera *a*), di misure di semplificazione delle procedure amministrative, anche prescindendo dall'autorizzazione nel caso in cui l'elemento o la struttura amovibile sia conforme ad accordi, protocolli, regolamenti o altre intese in materia di occupazione di suolo pubblico, elaborati con gli uffici territorialmente competenti del Ministero della cultura;

g) previsione di procedure omogenee nell'intero territorio nazionale, secondo principi di massima semplificazione dei procedimenti edilizi;

h) previsione di un regime sanzionatorio adeguato in caso di violazioni;

i) previsione che le disposizioni attuative dei criteri di cui alle lettere da *a*) a *g*) si applichino anche alle strutture amovibili che hanno fruito delle deroghe di cui all'articolo 9-ter, comma 5, del decreto-legge

28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176. In tale caso l'istanza è presentata entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1;

l) individuazione di criteri uniformi cui i comuni devono adeguare i propri regolamenti, al fine di garantire zone adeguate per il passaggio dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria, nel caso di occupazione di marciapiedi.

3. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy* e del Ministro della cultura, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia, con il Ministro per la pubblica amministrazione, con il Ministro del turismo e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che è reso nel termine di trenta giorni dalla data di trasmissione dello schema del decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema del decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro trenta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Qualora il termine previsto per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di delega di cui al comma 1 o successivamente, quest'ultimo è prorogato di tre mesi.

4. Le autorizzazioni e le concessioni per l'utilizzazione temporanea del suolo pubblico rilasciate ai sensi dell'articolo 9-ter, commi 4 e 5, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, sono prorogate fino alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2025.

CAPO III

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI *START-UP*

Art. 24.

(*Modifiche alla definizione di start-up innovativa*)

1. All'articolo 25, comma 2, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera a) è inserita la seguente:

«*a-bis*) è una microimpresa o una piccola o media impresa, come definite dalla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003 »;

b) dopo la lettera g) è inserita la seguente:

«*g-bis*) entro il secondo anno dall'iscrizione nella sezione speciale del registro delle imprese di cui al comma 8, dispone di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro e impiega almeno un dipendente »;

c) alla lettera h), numero 3), le parole: « e all'attività di impresa » sono sostituite dalle seguenti: « e siano utilizzate dall'impresa ».

Art. 25.

(*Disposizione transitoria concernente la definizione di start-up innovativa*)

1. Le *start up* innovative iscritte nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, alla data di entrata in vigore della presente legge, hanno diritto di permanervi sulla base della normativa previgente nonché alle condizioni e per il tempo da questa previsti, purché dispongano di un capitale sociale pari ad almeno 20.000 euro e impieghino almeno un dipendente entro

ventiquattro mesi dalla predetta data di entrata in vigore.

Art. 26.

(Modifiche alla definizione di incubatore certificato)

1. All'articolo 25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera e), dopo le parole: « *start-up* innovative » sono inserite le seguenti: « oppure nell'attività di supporto e accelerazione di *start-up* innovative »;

b) al comma 7:

1) alla lettera a), le parole: « costituzione e/o incubazione di *start-up* » sono sostituite dalle seguenti: « costituzione o incubazione o accelerazione di *start-up* »;

2) alla lettera b), dopo la parola: « ospitate » sono inserite le seguenti: « o supportate »;

3) alla lettera d), dopo le parole: « personale ospitato » sono aggiunte le seguenti: « o personale delle *start-up* innovative supportate »;

4) alla lettera e), le parole: « rispetto all'anno, precedente » sono sostituite dalle seguenti: « delle *start-up* innovative supportate rispetto all'anno precedente »;

5) alle lettere f), g) e h), dopo la parola: « incubate », ovunque ricorre, sono inserite le seguenti: « o supportate »;

c) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Gli incubatori certificati che svolgono attività di accelerazione di *start-up* sono iscritti in una sezione speciale del registro delle imprese, diversa da quella di cui al periodo precedente ».

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, sono aggiornati i valori mi-

nimi di cui al comma 7 dell'articolo 25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, con riferimento allo svolgimento delle attività di supporto e accelerazione di *start-up* innovative di cui alla lettera *e*) del comma 5 del medesimo articolo 25, diverse dalle attività di incubazione e sviluppo.

3. Gli incubatori certificati che svolgono l'attività di accelerazione di *start-up* iscritti nella sezione speciale del registro delle imprese di cui al secondo periodo del comma 8 dell'articolo 25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, introdotto dalla lettera *c*) del comma 1 del presente articolo, sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni agevolative previste dall'articolo 26, comma 8, e 27 del medesimo decreto-legge n. 179 del 2012 e di quelle di cui all'articolo 28 della presente legge.

Art. 27.

(Contributo sotto forma di credito d'imposta in favore degli incubatori certificati)

1. A decorrere dal periodo d'imposta 2025, agli incubatori certificati di cui all'articolo 25, comma 5, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, è concesso, nel limite di spesa complessivo di cui al comma 2 del presente articolo, un contributo, sotto forma di credito d'imposta, pari all'8 per cento della somma investita nel capitale sociale di una o più *start-up* innovative direttamente ovvero per il tramite di organismi di investimento collettivo del risparmio o di altre società che investano prevalentemente in *start-up* innovative. L'investimento massimo sul quale calcolare il credito d'imposta non può eccedere, in ciascun periodo d'imposta, l'importo di 500.000 euro e deve essere mantenuto per almeno tre anni. L'eventuale cessione, anche parziale, dell'investimento prima del decorso del termine di cui al secondo periodo comporta la decadenza dal beneficio e il recupero dello stesso, maggiorato degli interessi legali.

2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso nel limite di spesa complessivo di

1.800.000 euro annui a decorrere dall'anno 2025.

3. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 2, i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta di cui al presente articolo nonché la definizione delle modalità di verifica, controllo ed eventuale recupero dei benefici non spettanti.

4. I contributi di cui al comma 1 sono concessi nei limiti previsti dal regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti *de minimis*.

Art. 28.

(Disposizioni per favorire l'investimento istituzionale nelle start-up innovative)

1. All'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 88:

1) al primo periodo, le parole: « fino al 10 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « fino all'8 per cento »;

2) dopo il primo periodo è inserito il seguente: « La percentuale di cui al precedente periodo è incrementata di un ulteriore 2 per cento per gli investimenti qualificati di cui al comma 89, lettera *b-ter*) »;

b) al comma 92:

1) al primo periodo, le parole: « fino al 10 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « fino all'8 per cento »;

2) dopo il primo periodo è inserito il seguente: « La percentuale di cui al precedente periodo è incrementata di un ulteriore 2 per cento per gli investimenti qualificati di cui al comma 89, lettera *b-ter*) ».

Art. 29.

(Disposizioni per favorire l'investimento privato nelle start-up innovative)

1. Al comma 1 dell'articolo 26-bis del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

«*b*) un investimento di almeno euro 500.000 in strumenti rappresentativi del capitale di una società o di un fondo di *venture capital* costituiti e operanti in Italia, mantenuto per almeno due anni, ovvero di almeno euro 250.000 nel caso che tale società sia una *start-up* innovativa iscritta nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 ».

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE
ED ENTRATA IN VIGORE

Art. 30.

(Disposizioni finanziarie)

1. Salvo quanto previsto dal comma 2, dall'attuazione della presente legge, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

2. Agli oneri derivati dall'articolo 27, pari a 1,8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento rela-

tivo al Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

Art. 31.

(Entrata in vigore)

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

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0105220