

**DISEGNO DI LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA
CONCORRENZA 2023**

Relazione illustrativa

L'art. 47, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99, richiede al Governo di sottoporre ogni anno alle Camere un disegno di legge finalizzato a *“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 della “legge annuale 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 pag. 75-del medesimo Piano e pag. 109 dell’allegato della proposta di decisione di esecuzione del Consiglio del 24 novembre 2023, contenente le puntuali modifiche al PNRR italiano).

Secondariamente, il disegno di legge in questione contiene, in apertura, previsioni volte ad assicurare il raggiungimento delle *milestone* fissate nel quadro del PNRR relative al riordino delle concessioni autostradali (si veda pag. 123 della CID del 24 novembre 2023, in particolare MIC2-11), 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 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 pag. 128 della CID del 24 novembre 2023). In particolare, viene individuato un set di dati che il consumatore può richiedere all’impresa che gestisce i dispositivi elettronici al fine di garantire la continuità del servizio di trattamento dei dati alla 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.

Si provvede, infatti, in materia di funzioni svolte dalle Camere di Commercio, ad aggiornare la normativa relativa al monitoraggio e rilevazione dei prezzi e tariffe dei prodotti di consumo, attraverso l’individuazione di criteri e modalità di svolgimento della stessa. 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.

Sempre nel settore assicurativo si provvede a contrastare il fenomeno della frode assicurativa, con la previsione della possibilità per le imprese assicurative di istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori.

Si introduce una disciplina del fenomeno della cd. "*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 in capo ai fabbricanti di prodotti.

Si interviene, inoltre, sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, nell'ottica 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 nell'ottica 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 linea con gli obiettivi generali della presente 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 delle predette autorità amministrative indipendenti e, in particolare, dalla segnalazione di AGCM del 22 giugno 2023, "*Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2023*" (AS1893),

Di seguito si illustra, pertanto, l'articolato del disegno di legge che qui viene in rilievo, allo scopo di farne emergere le ragioni di fondo e gli obiettivi perseguiti.

CAPO I (MISURE IN MATERIA DI CONCESSIONI AUTOSTRADALI)

Obiettivi PNRR

Tra gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) da conseguire entro il 31 dicembre 2024, e, in particolare, nell'ambito della '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 piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, indica i seguenti ambiti di intervento nel settore autostradale:

- rendere obbligatorio lo svolgimento di gare per i contratti di concessione autostradale 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'in-house, alla luce del principio di autorganizzazione di cui all'articolo 7 del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e degli obblighi di motivazione ivi previsti, 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 compresa tra i 180 e i 315 km;
- 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 trasparente dei costi dell'intero settore economico, secondo criteri chiari, uniformi e trasparenti;
- migliorare l'efficienza delle procedure amministrative relative ai contratti di concessione.

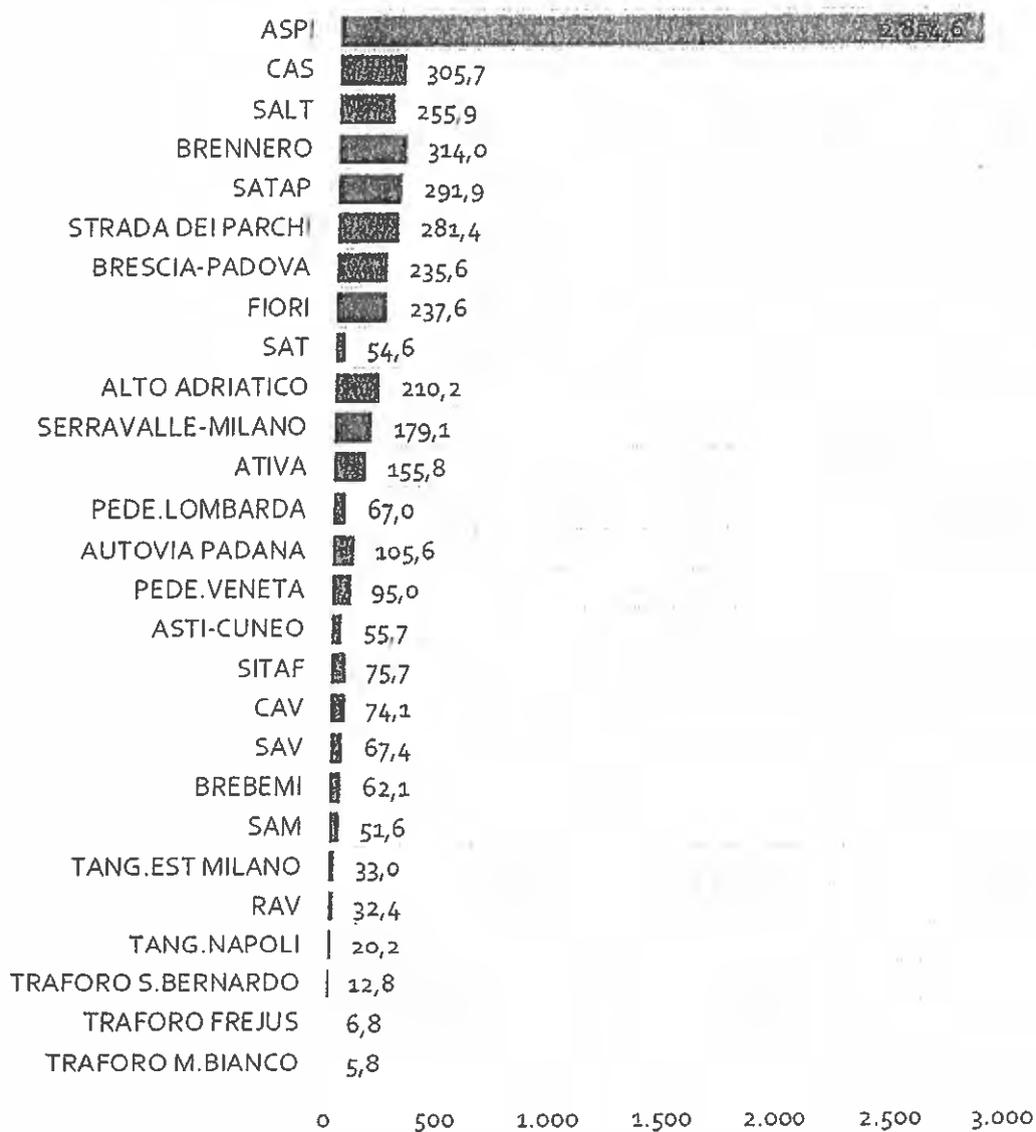
Lo stato delle concessioni autostradali in Italia

Si evidenzia, preliminarmente, che la rete autostradale italiana costituisce un sistema infrastrutturale articolato e caratterizzato, 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 km di tratte in esercizio, sulle quali transita circa il 90 per cento del trasporto 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 con 26 rapporti concessori e si sviluppa per 6.077,1 km in esercizio, mentre la rete autostradale non a pedaggio è gestita da ANAS S.p.A. e si estende per 939,3 km in esercizio.

Analisi del settore autostradale (km)



■ km rete a pedaggio
 ■ km rete non a pedaggio

Allo stato attuale le 26 concessioni esistenti vedono due maggiori player di mercato: il Gruppo ASPI, con circa 3.149 km gestiti, e il Gruppo Gavio, che gestisce circa 1.300 km



■ Autostrade per l'Italia (Aspi)
 ■ Gavio
 ■ Altri operatori pubblici
 ■ Altri operatori privati

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*).

Nel dettaglio:

- la Regione Veneto è concedente per la Superstrada Pedemontana Veneta;
- la Regione Emilia-Roma è concedente per l'Autostrada Cispadana Reggiolo;
- CAL è concedente per la A35 Brescia-Bergamo-Milano - nota come Brebemi -, 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 15 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 che riguardano il regime concessorio, ma che vadano 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'elettrico e l'idrogeno) e a guida autonoma (c.d. *smart road*), in piena aderenza con gli obiettivi prefissati dal PNRR.

Obiettivi della riforma sulle concessioni autostradali

La proposta in esame, in stretta coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR dianzi indicati, intende operare un generale riordino della normativa inerente al settore autostradale, in particolare mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, l'adeguamento del modello di regolamentazione delle tariffe ai vincoli euro-unitari, 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.

La proposta di riforma tende a realizzare un modello di maggiore efficienza in linea 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 approvative 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 medesimo concedente nell'ambito dei rinnovi dei periodi regolari.

Peraltro, nel prevedere espressamente che i nuovi affidamenti relativi alle concessioni autostradali devono rispettare gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, la riforma persegue obiettivi di efficientamento 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 15 anni, tenuto conto che

trattasi 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.

Il Capo I, si compone di sette sezioni e 17 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
- VI. DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ESSERE
- VII. DISPOSIZIONI FINALI

L'articolo 1, collocato all'interno 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 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).

La disposizione in esame 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). Rileva, in particolare, ai fini dell'ambito di applicazione delle disposizioni di cui al presente capo, la definizione di “manutenzione ordinaria” e “manutenzione straordinaria”, al fine di assicurare un'omogeneità nella classificazione delle attività che il concessionario autostradale è tenuto a svolgere.

La sezione II – *“Aggiudicazione delle concessioni autostradali”* comprende al suo interno 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 rispettare gli 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.

Al riguardo, si evidenzia che, con la delibera 23 giugno 2016, n. 70, l'Autorità ha avuto modo di chiarire che costituiscono “ambiti ottimali di gestione” delle tratte autostradali, in assenza di significative economie di scala, quelli corrispondenti ad una estesa chilometrica non inferiore, per singola concessione, a 180 km, e tendenzialmente ricompresa nell'intervallo tra 180 e 315 km: ciò, in quanto, per estese chilometriche inferiori a 180 km, si registrerebbe la presenza di significative inefficienze di costo, mentre, per estese chilometriche superiori ad un valore nell'intorno di 315 km, 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 nella '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 (i.e. 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 ad evidenza pubblica previa pubblicazione di apposito bando di concessione, al fine di attenuare gli effetti distorsivi 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 l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali al fine di attribuire alla stessa le funzioni di concedente in luogo di ANAS S.p.A. 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, comma 3, lettera a), e comma 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 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 (di seguito, anche "il concedente") 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 (i.e. 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 autorganizzazione 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 *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*. 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 e, in particolare, ai servizi di gestione e interventi di manutenzione ordinaria, nonché alla progettazione e all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzioni straordinarie individuati dal concedente, tenendo conto dei diversi criteri di remunerazione previsti per le suddette attività di cui all'articolo 7;
- b) i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziari 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 e esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzioni straordinarie;
- d) al 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 standard, 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 qualitativi ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento o relativi all'innovazione;
- e) alla durata massima del contratto di concessione, che non può comunque superare i 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 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 manutenzioni straordinarie 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 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”.

Appare opportuno evidenziare che le disposizioni contenute negli articoli 3 e 4 si pongono come direttamente attuativi dei seguenti specifici *requirements* contenuti nella ‘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, collocato all’interno della sezione III – “Affidamenti in house”, disciplina la procedura relativa all’affidamento diretto in house.

Nel dettaglio, il comma 1, in linea con quanto previsto, in generale, dal già menzionato articolo 7 del Codice dei contratti pubblici, 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, avuto riguardo all’oggetto e al valore della prestazione, dando conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

Quanto all’*iter*, l’ente concedente predispone una proposta di convenzione con il relativo piano economico-finanziario (PEF) 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’ANAC, che esprimono il parere di competenza entro il termine di trenta giorni, differibile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali (comma 3). Tali pareri hanno carattere obbligatorio e vincolante.

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 assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro i richiamati termini.

Entro i successivi trenta giorni dalla delibera del CIPESS, il concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, sottopone la proposta definitiva di convenzione con il

relativo PEF all'affidatario 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, infine, prevede che la proposta di convenzione di cui al comma 2 è redatta nel rispetto delle disposizioni di cui alla successiva Sezione IV, in quanto compatibili.

Appare opportuno, infine, evidenziare che l'articolo in esame si pone come direttamente attuativo dello specifico *requirement* contenuto nella 'MIC2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza', il quale prescrive di "*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 al suo interno gli articoli da 6 a 11 della proposta normativa 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 al *requirement* contenuto nella 'MIC2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza' "*richiedere una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione*". Invero, si specifica che il contratto di concessione ha a oggetto:

- a) da un lato, l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale;
- b) dall'altro lato, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per gli aspetti di cui all'articolo 41, comma 6, lettere b), c), d), e), f), 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 assicuri le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto degli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del decreto-legge n. 201 del 2011 (sul punto, si evidenzia lo specifico *requirement* contenuto nella 'MIC2-11-12' "*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*").

In relazione alle attività di cui alla lettera b), al comma 3, si precisa che sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177, commi 1, 2 e 3 del Codice dei contratti pubblici connessi alla progettazione e all'esecuzione dei lavori. Invero, l'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici 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 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”, anche detto “rischio di disponibilità”, 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.”*

Alla luce della ricostruzione fornita, la proposta normativa mira a precisare che rimangono interamente in capo al concessionario i rischi operativi nelle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria: tale disposizione si coordina con quanto previsto dal successivo articolo 7, che prevede, con specifico riferimento alle citate attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, una remunerazione mediante corrispettivo di concessione. Invero, la remunerazione delle menzionate attività tramite un corrispettivo di concessione non esclude il permanere in capo al concessionario sia del rischio di costruzione (e.g. errori di progettazione, rischio ambientale, amministrativo, di slittamento dei tempi) sia del rischio di disponibilità, ovverosia il rischio dal lato dell'offerta associato agli oneri legati alla progettazione, alla manutenzione straordinaria e alla realizzazione di nuove opere. Occorre, invero, anticipare che il corrispettivo di concessione è determinato nella convenzione di concessione sulla base dell'importo a base di gara per i lavori e le opere di manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi offerti. Tale corrispettivo, inoltre, non è soggetto alla clausola di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici. L'impianto così definito, pertanto, assicura il permanere del rischio operativo in capo al concessionario, essendo in capo al medesimo sia il rischio di costruzione che il rischio di disponibilità.

Il comma 4, invece, 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 alla citata lettera b) sia ricompresa espressamente la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto degli standard regolatori adottati 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 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. 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, ai commi 1 e 2, si prevede che:

- le attività di gestione e manutenzione ordinaria sono remunerate mediante riscossione da parte del concessionario della quota delle tariffe di cui al successivo articolo 12, comma 3, lettera a);
- le attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria sono remunerate mediante corrispettivo di concessione, determinato nella convenzione di concessione in base all'importo a base di gara per i lavori e la manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi. Il corrispettivo di concessione è finanziato nei limiti del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali che si alimenta con la quota delle tariffe al netto di quella destinata alla remunerazione delle attività di gestione e manutenzione ordinaria (sul punto, si rinvia al successivo articolo 12).

Al comma 3, 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 4 prevede che 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 in base all'importo a base di gara per i lavori e la manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi. Tale previsione, in particolare, mira ad assicurare un contenimento dei prezzi in sede di aggiornamento degli atti convenzionali, anche alla luce della necessità di mantenere il rischio operativo in capo al concessionario e alla riduzione della durata massima delle concessioni.

In sintesi, alla luce di quanto sopra esposto – anche con riferimento all'articolo 6 - tale nuova impostazione conferma in capo all'affidatario selezionato un effettivo "rischio operativo", comprendente:

- il rischio di costruzione (e.g. errori di progettazione, rischio ambientale, amministrativo, di slittamento dei tempi);
- il rischio dal lato dell'offerta o "rischio di disponibilità", ovvero il rischio associato agli oneri legati alla gestione dell'infrastruttura, alla manutenzione ordinaria, alla manutenzione straordinaria, alla realizzazione di nuove opere, nonché al livello qualitativo e quantitativo dei lavori o servizi oggetto del contratto.

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

- a) con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura stradale, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti, nel rispetto degli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'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 gli standard regolatori adottati 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 *requirements*: “*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:

- 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;
- il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, che non può essere maggiore di un multiplo superiore a cinque del margine operativo lordo (EBITDA) consuntivato nell'ultimo anno di gestione del concessionario uscente;
- il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sui costi e sull'esecuzione delle infrastrutture stradali;
- le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione nonché di realizzazione degli investimenti e degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio. Tali penali, predeterminate ex ante nello schema di convenzione, consentono di ridurre proporzionalmente o interamente i corrispettivi dovuti al concessionario, a titolo esemplificativo in caso di ridotta o mancata disponibilità dell'opera o di mancato raggiungimento dei livelli qualitativi e quantitativi anche relativi ai servizi accessori e commerciali assentiti in concessione;
- gli obblighi del concessionario connessi alla riscossione delle tariffe e delle modalità di riversamento del relativo gettito all'ente concedente (sul punto si rinvia all'articolo 12, comma 5).

Le menzionate lettere dalla a) alla d) sono, in particolare, volte a rafforzare i controlli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui costi e sull'esecuzione delle infrastrutture autostradali, come espressamente richiesto dalla 'M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza'.

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 sia predisposta e approvata nel rispetto della procedura di cui ai successivi commi 2, 3 e 4, di seguito descritta.

Il concedente, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, deve predisporre una proposta di convenzione con il relativo PEF e poi sottoporla all'affidatario per la sottoscrizione, che deve avvenire entro trenta giorni dalla ricezione della proposta. Quindi, la proposta di convenzione e il relativo PEF, 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 assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro i termini indicati. Entro i successivi trenta giorni, l'ente concedente sottopone 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 articolo (e.g. "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 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, 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 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 di cui all'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).

Si evidenzia che il procedimento di aggiornamento o revisione previsto dall'articolo 5, comma 5, della presente proposta normativa semplifica, in un'ottica 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 30 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 i 15 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 recuperi gli investimenti effettuati con un margine di ritorno sul capitale investito.

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 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.

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.

Quando 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 specificatamente la fattispecie.

In relazione all'ipotesi di estinzione della concessione per inadempimento del concessionario, il comma 3, nel richiamare l'articolo 190, comma 4, lettera a) del Codice dei contratti pubblici, prevede che spetti 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 come 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 sia 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:

- 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;
- mancato assolvimento degli obblighi relativi alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria consistenti in ritardi nella realizzazione delle predette attività per cause non imputabili al concedente ovvero in caso di inadempimento delle obbligazioni convenzionali da parte del concessionario tale da compromettere la buona riuscita delle prestazioni.

Ai fini dell'esercizio della facoltà di cui al comma 4, l'ente concedente richiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e degli eventuali danni cagionati 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 agli obblighi di manutenzione e alla 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 individuazione, prevede che si applichi il sopra richiamato articolo 178, comma 5 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.

La disposizione ricalca quanto già stabilito per ANAS S.p.A. dall'articolo 35, comma 1, del decreto-legge n. 162 del 2019, 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 *requirement*:
“*condizioni di risoluzione e annullamento del contratto di concessione:*

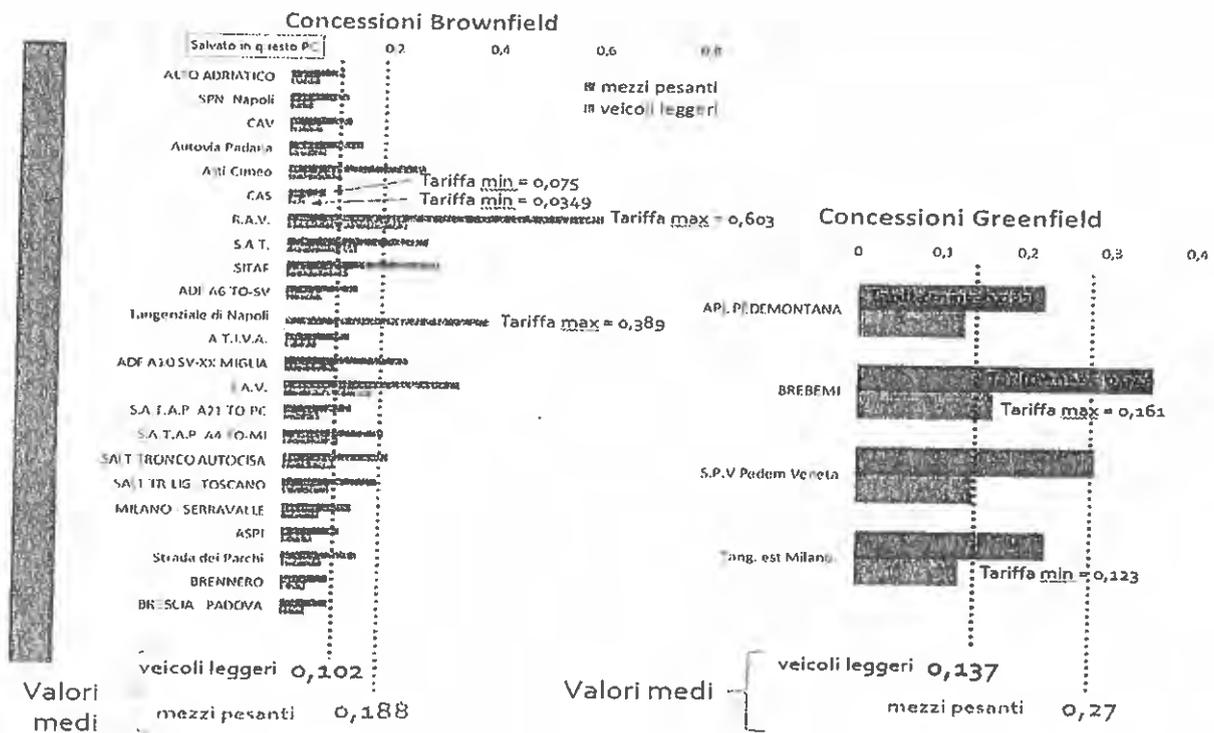
- *semplificare/chiarire la regolamentazione delle condizioni di risoluzione e di annullamento del contratto, anche al fine di mantenere un livello adeguato di contendibilità delle concessioni per i mercati interessati;*
- *per la risoluzione del contratto nell’interesse pubblico, la legge deve prevedere 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 prevedere 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*”, 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’Autorità di regolazione dei trasporti (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 in tariffa.

In ottemperanza a quanto stabilito dall’ art. 37, comma 2, lettera g) del menzionato 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 64 a 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" (approssimarsi alla piena applicazione 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", la stessa Commissione 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 alla 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 linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per i veicoli, nonché con l'obiettivo di realizzare un mercato interno del trasporto su strada equo, eliminando le distorsioni della concorrenza tra gli utenti, ha disposto delle modifiche alla direttiva 1999/62/CE.

Alla luce del quadro fornito, 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 proposta in esame all'articolo 17, comma 2, lettera c)), sia definito, nel rispetto dei criteri di cui ai successivi commi 2, 3 e 4, il modello di tariffazione per l'individuazione di tariffe, distinte per tipologia di veicolo e in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, 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 pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.

Il **comma 2** precisa che il modello di tariffazione adottato dall'ART individui i criteri e i parametri di ponderazione applicabili sull'intera rete autostradale nazionale per la definizione delle tariffe. Tali tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate dall'ente concedente sulla base del predetto modello di tariffazione, 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 sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente;
- b) l'onere relativo al recupero dei costi delle opere di adduzione 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 modello di tariffazione definito dall'ART, nello schema di convenzione posto a base di gara 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 relative ai citati oneri, destinate, rispettivamente:

- a) alla remunerazione delle attività di gestione e di manutenzione ordinaria;
- b) alla remunerazione delle attività relative alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria.

Come anticipato, il **comma 4** dispone che per la quota di cui alla lettera a) le tariffe da pedaggio disponibili sono rimosse dal concessionario e sono di competenza del medesimo concessionario.

Per la quota di cui alla lettera b), invece, le tariffe da pedaggio costituiscono entrata patrimoniale dell'ente concedente. Quanto, in particolare, alla natura giuridica della responsabilità del concessionario, la disposizione prevede che il medesimo concessionario riscuota i pedaggi autostradali, senza il riconoscimento di alcun aggio in qualità di mandatario con rappresentanza dell'ente concedente, il quale, a tal fine, dovrà conferire al medesimo concessionario apposito mandato all'incasso irrevocabile ai sensi dell'articolo 1723 del codice civile, e sia tenuto a versare le somme rimosse secondo le modalità individuate nello schema di convenzione. Al riguardo, si precisa che il gettito derivante dalla riscossione delle tariffe costituisce patrimonio separato a tutti gli effetti dal patrimonio del concessionario sul quale non sono ammesse azioni dei creditori del medesimo e le relative somme sono impignorabili a richiesta di chiunque (**comma 5**).

Le somme riversate dai concessionari secondo le modalità individuate nello schema di convenzione confluiscono, quindi, nel Fondo per la gestione delle tariffe autostradali, che, ai sensi del **comma 6**, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 7** specifica la destinazione delle risorse del Fondo. Nel dettaglio: una quota del gettito delle tariffe deve essere destinata alla remunerazione delle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria (**lettere a**); un'altra quota deve essere assegnata ad obiettivi di perequazione tra le diverse concessioni (**lettera b**).

Il **comma 8** prescrive che alla determinazione dei saldi di perequazione - di cui al precedente comma 7, lettera b) - provvede l'ente concedente in sede di definizione degli schemi di convenzione da porre a base di gara, sulla base della programmazione degli investimenti di cui all'articolo 13, comma 3 e delle stime di gettito, calcolate sui flussi di traffico relativi agli ultimi tre anni.

Detti saldi di perequazione sono pubblicati nella relazione annuale sugli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di completamento della rete autostradale affidata in concessione trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle competenti Commissioni parlamentari ai sensi dell'articolo 15, comma 6, della legge 1° agosto 2002, n. 166 (a mente del quale "*Per la verifica della puntuale attuazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di completamento della rete autostradale affidata in concessione, il soggetto concedente provvede annualmente ad accertare l'effettiva realizzazione di quanto previsto nei rispettivi piani finanziari, assumendo le eventuali iniziative a norma di convenzione, e redige annualmente una relazione da inviare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che provvede a trasmetterla alle competenti Commissioni parlamentari*"). Gli eventuali residui nell'utilizzo delle risorse del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali sono destinati dall'ente concedente ad obiettivi di rimodulazione dei programmi di investimento per la modernizzazione e la sicurezza delle infrastrutture autostradali e delle relative infrastrutture statali di adduzione, individuate ai sensi dell'articolo 14, comma 4.

Il **comma 9**, infine, prevede che l'aggiornamento delle tariffe ai fini dell'adeguamento all'indice di inflazione rilevato nella Nota Annuale di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze (NADEF), è disposto, entro il 31 dicembre di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Tale nuova disciplina si pone in stretta aderenza ai *requirements* prescritti dalla 'M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza' e, nel dettaglio, "*imporre ai concessionari di garantire la piena e tempestiva attuazione del modello regolamentare di tariffazione dell'ART per il calcolo dei canoni di accesso*"; e "*attuare tempestivamente e pienamente il modello di regolamentazione dei diritti di accesso adottato tenendo conto: (i) degli aggiornamenti periodici della pianificazione economica e finanziaria pluriennale dei concessionari (quale approvata dall'autorità di regolamentazione competente) e (ii) dell'introduzione annuale di tali piani*".

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**, inoltre, prevede che il Piano nazionale degli investimenti autostradali sia adottato tenendo conto 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, tenendo conto della necessità di assicurare volumi di traffico sostenibili per i percorsi alternativi, nel rispetto degli standard di sicurezza legati alla circolazione;
- d) sostenibilità economico finanziaria delle opere tenuto conto delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali di cui all'articolo 12, comma 6;
- e) (in stretta aderenza con quanto richiesto dalla MIC2-11-12) la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto 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 dei criteri di priorità che assicurino uno sviluppo costante dell'intera infrastruttura nazionale.

Al **comma 3** si prevede che sulla base del Piano, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, sia adottato il programma annuale: tale programma reca l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria da includere nei bandi di gara delle concessioni da affidare nell'anno successivo all'adozione del programma, nei limiti delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali di cui all'articolo 12, comma 6.

La **sezione VI** – “*Disposizioni transitorie relative alle concessioni autostradali vigenti*” comprende al suo interno gli articoli 14, 15 e 16 della proposta normativa e reca la disciplina transitoria, applicabile alle concessioni autostradali in essere, e la disciplina relativa all'obbligo di esternalizzazione, oltre a disposizioni finalizzate alla riclassificazione delle strade a pedaggio.

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 quale ha disposto l'obbligo, da parte delle società concessionarie, di procedere entro il 30 marzo 2024 alla predisposizione di una proposta aggiornata di Piano economico finanziario sviluppata in conformità alla regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 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%, corrispondente all'indice d'inflazione NADEF 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 della presente legge, 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 Piano economico finanziario sviluppata in conformità alla regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti nonché alle disposizioni rese dal concedente, e viene fissato al 31 dicembre del medesimo anno il termine massimo per la conclusione della procedura di aggiornamento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, si prevede, altresì, un incremento tariffario corrispondente all'indice di inflazione (NADEF) 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.

All'esito di tale verifica, il concedente individua la quota di oneri di investimento non coperti che può essere finanziata con contributo pubblico, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, anche mediante eventuali residui nell'utilizzo delle risorse del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (**comma 4**), e deve, quindi, sottoporre le quote relative agli oneri di investimento al concessionario ai fini del relativo inserimento nella proposta di aggiornamento del PEF (**comma 5**).

Tale articolo è funzionale all'attuazione del seguente *requirement* 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 non affidate con la formula della finanza di progetto, ovvero con procedure di gara ad 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 piani economici finanziari 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 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 *requirement*: *“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 % e il 60 % 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.”*

L'articolo 16, al comma 1, prevede la possibilità che siano trasferite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle tratte autostradali a pedaggio per le quali lo stesso non riveste la funzione di concedente, previa intesa tra il Ministero e gli attuali concedenti, tenuto conto della sostenibilità economico-finanziaria del sistema concessorio. In caso di intesa, si prevede che entro 60 giorni il predetto Ministero, sentita l'Agenzia del demanio, proceda alla stipula di apposite convenzioni con gli enti concedenti per definire le modalità di trasferimento delle tratte autostradali interessate al demanio statale. Al riguardo, si precisa che l'eventuale trasferimento delle tratte autostradali di cui sopra avviene senza soluzione di continuità ed alle medesime condizioni previste nelle relative convenzioni vigenti, costituendo esclusivamente una modifica soggettiva del concedente.

Il comma 2 prevede, altresì, la possibilità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proceda alla riclassificazione nella categoria “Autostrade” delle strade a pedaggio esistenti al 31 dicembre 2024. Al riguardo, si precisa che la riclassificazione delle strade a pedaggio di cui sopra è disposta in deroga alla procedura prevista dall'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il “Nuovo codice della strada” e dalla relativa normativa di attuazione. All'esito della riclassificazione, è possibile procedere al trasferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle strade a pedaggio che non sono di competenza dello Stato con le modalità e nel rispetto delle procedure di cui al comma 1.

L'articolo 17, al comma 1, definisce l'ambito di applicazione della presente proposta normativa, limitandolo alle concessioni affidate 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, 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.

CAPO II (DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RILEVAZIONE PREZZI E USI COMMERCIALI, SETTORE ASSICURATIVO, TRASPORTO E DEHORS)

L'articolo 18 interviene sulla disciplina in materia di attività di rilevazione di prezzi e tariffe svolta dalle Camere di Commercio nazionali al fine di rimuovere alcune criticità concorrenziali.

L'articolo 2, comma 2, lett. c), della legge n. 580/1993, come riformato dal d.lgs. n. 219/2016, dispone che le Camere di Commercio (anche "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 agroalimentare (prodotti agricoli, pasta, riso, vini, ecc.), nonché, in alcuni casi, di prodotti dell'industria tessile, chimica, siderurgica, della carta e quelli al dettaglio degli 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 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 camere di commercio, è stata rilevata la necessità di circoscrivere l'attività di rilevazione esclusivamente a quei 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, ecc.).

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 individua 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 Camere di Commercio nell'esercizio dell'attività di rilevazione dei prezzi. Dall'altro lato si prevede che il Garante per la sorveglianza dei prezzi adotta apposite linee guida che definiscano le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe, nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico, e che garantisca altresì l'imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento.

L'articolo 19 interviene nella disciplina della raccolta e pubblicazione degli usi locali di competenza delle Camere di Commercio e attuata dalle Commissioni provinciali, attraverso un apposito Comitato tecnico. La materia è regolata dal 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 d.lgs. C.P.S. 27 gennaio 1947, n. 152. Al fine di garantire una imparzialità nelle predette attività di rilevazione, già 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). L'obiettivo è quello di rafforzare il contenuto normativo della predetta disposizione, anche alla luce delle indicazioni fornite dall'Antitrust 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'art. 34 del Regio Decreto 20 settembre 1934, n. 2011) 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 Camera di Commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, provvede alla revoca della Commissione provinciale

Gli articoli 20 e 21 intervengono nel settore delle assicurazioni private.

In particolare, l'articolo 20 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 (cd scatola nera). Si tratta di un obiettivo inserito nella CID del 24 novembre 2023.

Come noto, la legge 124/2017 ha introdotto le disposizioni di cui all'articolo 132-ter al d.lgs. 209/2005 (codice delle assicurazioni private), le quali disciplinano le diverse condizioni che danno luogo ad uno sconto sul prezzo della polizza, in caso di stipulazione di un contratto r.c. auto. 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 sugli standard 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 della scontistica di "benvenuto" praticata dalle assicurazioni per i nuovi clienti.

Sul punto l'Antitrust ha rilevato nella segnalazione del 22 giugno 2023 (AS1893) un concreto rischio di c.d. *lock-in* ovvero di fidelizzazione "forzata" derivante dalla applicazione della riduzione del premio dal secondo anno di installazione della scatola nera solo nei casi in cui l'assicurato non cambia compagnia che determina pratiche distorsive della concorrenza consistenti nell'imposizione di costi ai clienti per la disinstallazione dei dispositivi elettronici, nonché clausole penali in caso di restituzione degli stessi, rafforzando di fatto il fenomeno di *lock-in* già citato.

La norma prevede, nelle more della piena interoperabilità dei dispositivi, un divieto, per le 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 dispositivi di cui all'articolo 132-ter, ovvero che prevedano penali per la restituzione degli stessi dopo tale scadenza. L'obiettivo perseguito è quello di favorirebbe 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 set di dati registrati dal dispositivo elettronico durante la circolazione, che ricomprende nello specifico: la percorrenza complessiva; la percorrenza differenziata in funzione delle diverse tipologie di strade percorse; l'orario, diurno o notturno, di

percorrenza negli ultimi 12 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 alla 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'art. 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'art. 9 del Regolamento già citato, 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 21 consente alle imprese assicurative di istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori al fine di rendere più efficace 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 e il sistema stesso è sottoposto alla vigilanza di IVASS che deve adottare un provvedimento, sentito il Garante per la protezione dei dati personali e l'Antitrust, nonché il mercato per disciplinare le modalità di alimentazione e di accesso alla predetta banca dati e la tipologia 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 la frode assicurativa, proteggendo così gli interessi degli assicurati e preservando l'integrità del mercato assicurativo nel suo complesso, attraverso una stretta collaborazione tra le imprese assicurative, le autorità di regolamentazione e le istituzioni competenti.

L'articolo 22 interviene sul d.lgs. 206/2005 (Codice del consumo) al fine disciplinare il fenomeno della cd. "Shrinkflation", ovverosia 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 confezionamento del prodotto.

Può accadere però che alcuni prodotti subiscano una variazione al ribasso della quantità inserita nel 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 acquistato e al costo realmente sostenuto, la norma in esame introduce l'articolo 15-bis al d.lgs. 206/2005, prevedendo un obbligo in

capo ai produttori di garantire trasparenza in caso di riduzione della quantità del prodotto rispetto al peso od al volume precedente, specificando l'eventuale aumento di prezzo indicato in misura percentuale. Tale adempimento deve essere assicurato tramite l'inserimento, direttamente sull'imballaggio, anche tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica ovvero posta in prossimità del prodotto in modo visibile, leggibile e con la stessa dimensione dei caratteri utilizzati per indicare il prezzo unitario del prodotto che indichi, per lo specifico prodotto. Tali informazioni 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 a decorrere dalla data in cui il prodotto è messo in vendita nella sua quantità ridotta.

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

L'articolo 23 interviene sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, nell'ottica 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, che ha istituito il registro per le imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea mediante autovettura e motocarrozzette. Al fine di dare effettività a tale misura, finalizzata *in primis* a fronteggiare il grave fenomeno dell'abusivismo, si prevede l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 11-bis della legge n. 21 del 1992 in caso di mancata iscrizione al registro, che vanno dalla sospensione alla revoca dal ruolo dei conducenti di cui all'articolo 6 della medesima legge. Per consentire, inoltre, una completezza ed esaustività dei dati ivi contenuti, nonché l'accessibilità ai medesimi ai fini dell'adozione di ulteriori provvedimenti di competenza (quali l'autorizzazione all'accesso e al transito in zone a traffico limitato e/o su corsie riservate), 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. 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 al fine di razionalizzare ed equiparare le sanzioni nei confronti dei trasgressori delle norme di cui alla legge quadro 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 e ne sostituisce i **commi 4 e 4-bis**, inserendo, **altresì 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, inasprendo le sanzioni rispetto alla disciplina vigente ed allineando, nella sostanza, le sanzioni a quelle previste dall'articolo 86 per l'esercizio abusivo dell'attività di taxi.

Il **comma 4-bis**, invece, 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 applica 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 applica la sanzione pecuniaria da euro 264 a euro 1.010 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo compreso tra uno e due mesi;
- alla lettera c), per la terza violazione, 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), alla quarta violazione, 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 capoverso 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, invece, sull'articolo 86, sostituendo i commi 3 e 3-bis, sulla falsariga di quanto fatto per il servizio di noleggio con conducente.

Si prevede, in particolare, al novellato capoverso 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 compreso tra uno e 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), alla quarta violazione, 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 una 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 (art. 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 (art. 12, commi 1 e 2);
- il servizio di taxi sia 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 capoverso comma 3-bis è riferito, invece alle sanzioni "lievi" diverse dalle fattispecie di abusivismo di cui al comma 2 del codice della strada e da quelle di cui al comma 3 del medesimo codice, come novellato dal comma 2, lettera b), 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 n. 135 del 2018.

L'articolo 24 interviene in materia di strutture amovibili (dehors) funzionali all'attività di imprese. Il comma 1 attribuisce al Governo la delega legislativa, da esercitare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'emanazione 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) esclusione dal regime autorizzatorio di cui agli articoli 21, 106, comma 2 bis, e 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili sulle aree di cui all'art. 10, comma 4, lettera g) del medesimo decreto legislativo, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie o gli spazi aperti urbani strettamente prospicienti a siti archeologici o ad altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;
- b) definizione delle modalità di attuazione per l'individuazione dei siti archeologici e degli altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;
- c) introduzione dell'istituto del silenzio assenso per le aree strettamente prospicienti 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 piena 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) previsione che il diniego dell'autorizzazione 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 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 le Soprintendenze Archeologia, belle arti e paesaggio o con i Parchi archeologici dotati di autonomia speciale territorialmente competenti;
- g) previsione di misure di semplificazione per i profili 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. In tal caso l'istanza è presentata entro 90 giorni dall'entrata in vigore del decreto delegato;
- j) previsione 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 al 31 dicembre 2025, e comunque fino alla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, 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.

CAPO III (MISURE 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 stakeholder del sistema Start up, dà attuazione agli obiettivi previsti dalla missione 1, componente 2 del PNRR, approvati dalla Commissione europea in data 24.11.2023, che prevedono, al punto M1C2-11, nell'ambito della legge annuale sulla concorrenza, l'inserimento di norme volte ad effettuare il riesame e l'aggiornamento della legislazione in materia di Start up, PMI innovative e capitale di rischio al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedendo la definizione di Start up e promuovendo gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

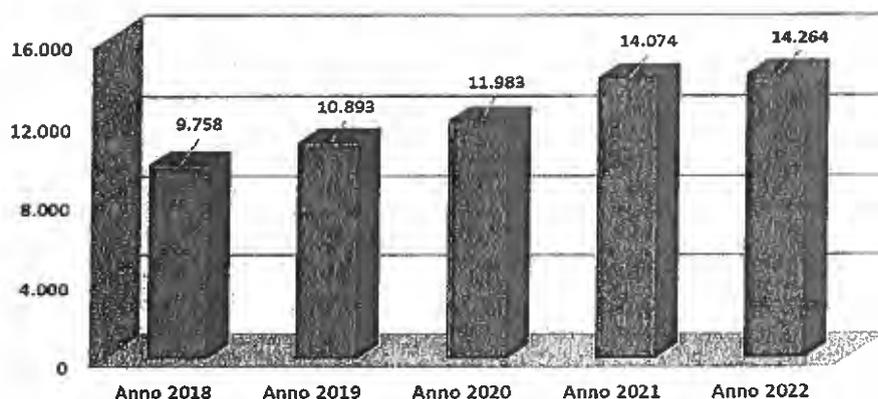
L'ecosistema delle Start up rappresenta un motore fondamentale per l'innovazione, la crescita economica e la competitività del paese. L'aggiornamento della legislazione vigente non è solo un passo necessario, ma un imperativo strategico per promuovere l'imprenditorialità, attrarre investimenti e generare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

Il testo, in linea con gli obiettivi generali della presente 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 e/o in fase di approvazione in Parlamento; attraverso tale intervento, viene stimolata la collaborazione tra il settore pubblico, i centri 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, in linea con 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 dicembre del 2012, grazie al decreto-legge 179/2012, fu varato, il cosiddetto “Start up Act” italiano, ovvero, quel sistema di norme e agevolazioni volte a creare un ecosistema favorevole alla nascita e allo sviluppo di un tessuto produttivo digitale ed innovativo nel nostro Paese; in 10 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% all’anno. Per quanto riguarda l’occupazione, nel corso del 2022 il numero di lavoratori occupati nelle Start up innovative ha superato le 23.800 unità, dato in aumento del 10,8% rispetto al 2021¹. 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%). 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 ciascuna 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 quello dell’intelligenza artificiale, della *cybersecurity* e dell’aereo-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 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. 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 dell'Ecosistema Start up.

¹ A livello geografico, il 35% circa delle Start up innovative è localizzato nell'Italia Nord-occidentale, con la Lombardia in testa (27,6% sul 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 mille. Da segnalare il calo (-1,7%) 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 - ed in leggera crescita - anche il bacino delle Start up residenti nell'Italia centrale (più di 3.000 imprese) con il Lazio che guida il gruppo con quasi il 13% del totale nazionale

Vista l'importanza del settore, al fine di dare attuazione a quanto previsto dal citato *Milestone* europeo, ossia 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*”, si interviene in modo complementare a novellare e ad integrare l'impianto organico a legislazione vigente.

Alle presenti disposizioni sono da aggiungere altresì le norme contenute nel ddl “*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, ora nella fase conclusiva di esame in Senato (AS 816), in cui si prevedono incentivi fiscali e agevolazioni agli investimenti di supporto per il settore, nonché, disposizioni di coordinamento del testo unico d'intermediazione finanziario (TUF) in materia di Start up e PMI innovative.

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

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

a) aggiornamento organico della definizione: 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 (MPMI come definita dalla raccomandazione 2003/361/CE del 6 maggio 2003, con capitale di 20 mila euro), in modo da identificare e favorire le imprese che svolgono una reale attività di innovazione; 2) di incubatore certificato, in modo da ricomprendere tutti gli attori di maggiore rilievo del settore;

b) ampliamento dei beneficiari degli strumenti di agevolazioni fiscali 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 del Nord Italia è diminuito (dal 61,7% al 52,7%), 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% del 2021), a dimostrazione che il settore rappresenta anche un volano per lo sviluppo del Sud Italia;

c) specifiche disposizioni volte a favorire investimenti in *equity*, ossia, in fondi venture capital, da parte di investitori istituzionali, attraverso l'elevazione del limite d'investimento degli enti di previdenza obbligatoria, nonché degli 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 del: Digital Transition (30%), Green Transition (19%), Space Techindustry (15%) Robotics (12%). Con lo sviluppo degli investimenti effettuati dagli investitori istituzionali in fondi venture capital, si agevola lo sviluppo dell'ecosistema dell'innovazione Italiano, ricco di iniziative ed azioni di eccellenza, ma particolarmente giovane rispetto a quello di altre economie occidentali (USA, Israele, UE, Francia), come emerge ad esempio confrontando dimensioni e struttura del mercato del venture capital francese che conta investimenti pari al 0,4% del proprio PIL, rispetto quello italiano che si attesta sullo 0,1% di rapporto tra PIL e investimenti.

L'articolo 25 rubricato “**modifiche alla definizione di Start up innovativa**” interviene sulla definizione di Start up innovativa, modificando il comma 2, dell'articolo 25 del DL 179/2012 al fine di focalizzare le agevolazioni verso le imprese con le maggiori potenzialità innovative in termini di prodotti e servizi.

In particolare, con la lettera a):

1- viene riformulata la lettera b), contenuta nel citato comma, con la definizione di Start up innovativa che deve essere necessariamente una micro piccola o media impresa - MPMI, come definita dalla Raccomandazione 2003/361/CE del 6 maggio 2003. Tale requisito, definisce il perimetro dello 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;

2- è aggiunta la lettera b-bis) con cui si dispone che, il termine di sessanta mesi per il mantenimento della qualifica di start up innovativa e d'iscrizione al relativo registro, non sia più calcolato sulla base del momento di costituzione dell'impresa ma dal momento della sua iscrizione nella sezione speciale del registro delle imprese delle Camere di commercio dedicato alle start up innovative, che, ad ogni modo deve avvenire entro due anni dalla costituzione della stessa.

3- viene introdotta la lettera: "g-bis) con cui si introduce un ulteriore requisito alla definizione di Start up ossia, quello di disporre di un capitale sociale pari ad almeno 20.000,00 euro; L'obiettivo della modifica è quello di escludere le imprese in cui non sia avvenuta una nascita (reale) dell'impresa. La soglia di 20 mila euro per il capitale sociale è stata scelta prendendo spunto da uno dei requisiti richiesti ai cittadini extra-UE 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.

4- si sostituisce la lettera h, punto 3, dove, precedentemente si prevedeva che, una dei possibili requisiti per l'identificazione di una start up innovativa era 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 l'intervento normativo si sostituisce la locuzione *"all'attività d'impresa"* con la locuzione *"utilizzate dall'impresa"* in modo da aderire in modo migliore all'attività e alla vita della Start up.

Con la lettera b):

- viene estesa la durata massima di permanenza di un'impresa all'interno della sezione speciale del Registro delle Start up innovative, da 5 a 7 anni, limitatamente ai casi in cui l'azienda operi in via principale o prevalente in determinati settori economici ritenuti strategici, così come definiti dal decreto legge 15 marzo 2012, n.21, convertito con modificazioni dalla legge 11 maggio 2012, n.56; tale innalzamento temporale è dovuto ai particolari settori in cui operano tali Start up innovative, poiché risultano avere un ciclo di sviluppo generalmente più lungo rispetto a quanto avviene in altri settori.

L'articolo 26 (misura transitoria definizione start up innovativa) di natura transitoria, dispone che, per le Start up già iscritte nella sezione speciale del Registro delle Imprese vi sia la permanenza automatica, sulla base della normativa previgente, sino alla naturale scadenza del periodo massimo previsto dalla legge.

Nel secondo comma, al fine di armonizzare i nuovi requisiti e la nuova durata temporale previsti per le Start up innovative all'art.10, si prevede la loro estensione alle imprese già iscritte alla data di entrata in vigore della presente legge, a condizione che il capitale sociale venga aumentato ai sensi dell'art.1 comma 1 punto 3, a 20 mila euro.

Le disposizioni dell'articolo 27 (Modifiche alla definizione di incubatore certificato) intervengono sulla definizione di incubatore certificato, al fine di ampliarne la platea attraverso la

modifica del comma 7 dell'art.25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

Fatto salvo le caratteristiche generali previste dal comma 5 del predetto articolo, si prevede l'ampliamento delle ipotesi in cui l'incubatore può essere riconosciuto come certificato ed essere iscritto nell'apposito registro.

Nello specifico si interviene con la modifica della lettera a) che alla previsione di attività di "costituzione e/o incubazione di Start up" da parte dell'incubatore, prevede ora anche l'ipotesi di "accelerazione di Start up"; alla lettera b), la parola "ospitate", è sostituita dalla parola "supportate"; alla lettera d), è introdotta la modifica del termine "personale ospitato", con "personale delle Start up innovative supportate"; alla lettera e), le parole "rispetto all'anno, precedente", sono sostituite dalle seguenti: "delle Start up innovative supportate rispetto all'anno precedente"; infine, alle lettere f), g) e h), la parola "incubate", è sostituita dal termine "supportate".

All'articolo 28 (Estensione deduzioni Ires agli incubatori certificati) viene previsto, a partire dal 2025, un beneficio fiscale in favore degli incubatori certificati, al pari di quanto già previsto dall'art. 29, comma 4 del decreto-legge 18 ottobre 2012 per le società che investono in start up, riguardante la deduzione dalla formazione del reddito del 30% della somma investita.

Al secondo comma viene disposto un limite all'investimento deducibile, ossia, con una soglia pari a un 1.800.000 euro, al pari di quanto previsto dall'analogo beneficio fiscale, precedentemente nominato.

L'articolo 29 prevede la modifica del comma 88, 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. I commi 88 e 89 della predetta legge consentono, di fatti, agli enti di previdenza obbligatoria (Casse di previdenza private), 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 suo complesso, ma si specifica che il 2% deve essere investito in fondi di venture capital, così come definito dall'art.1, comma 89, lettera b-ter), della predetta legge.

L'articolo 30 (Disposizioni per favorire l'investimento privato nelle start up innovative) interviene all'interno del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 recante "Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero", 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'art.26-bis prevede la possibilità di concedere un visto agli investitori esteri non UE che effettuano investimenti di importo significativo (550 mila 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 euro 250.000 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.

Infine, gli articoli 31 e 32 recano le disposizioni finanziarie e l'entrata in vigore della presente legge.

Relazione tecnica

Capo I – Misure in materia di 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.

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 piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, indica diversi ambiti di intervento, tra cui: la limitazione dell'affidamento delle concessioni sotto il profilo oggettivo, sulla base di ambiti ottimali di gestione; l'adozione di misure idonee a garantire l'effettivo avvio delle gare alle quali sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici; 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; il miglioramento dell'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 caratterizzato, 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 km di tratte in esercizio, sulle quali transita circa il 90 per cento del trasporto 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.

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	Tratte gestite	Km di rete gestita	Scadenza concessione	Note
Brennero	A22 Brennero - Modena	314,0	2015	IN CORSO DI AFFIDAMENTO
Brescia - Padova	A4 Brescia - Padova A31 Rovigo - Vicenza - Piovene Rocchette	235,6	2020	IN SCADENZA
Satap A4	A4 Torino - Milano	127,0	2020	IN SCADENZA
Milano Serravalle	A7 Milano - Serravalle A7 Raccordo A7 - Piazza Maggi A50 Tangenziale ovest di Milano A50 Tratta A della visibilità di accesso alla Fiera di Milano A51 Tangenziale est di Milano A52 Tangenziale nord di Milano A53 Raccordo Bereguardo - Pavia A54 Tangenziale di Pavia	179,1	2021	IN SCADENZA
Sat	A12 Livorno - San Pietro in Palazzi A12 Civitavecchia - Tarquinia (lato GA)	54,6	2028	IN SCADENZA
Cas	A20 Messina - Palermo A18 Messina - Catania A18 Siracusa - Ispica	308,6	2030	IN SCADENZA
Salt – tronco Autocisa	A15 Parma - La Spezia	101,0	2031	IN SCADENZA
Asti - Cuneo	A33 Cuneo centro - Massimino A53 Marene - Cherasco A33 Giumene Alba Roccaschiavino A33 Diramazione per Cuneo est A33 Visibilità con la tangenziale ovest di Bra A33 Diramazione per Cherasco	55,7	2031	IN SCADENZA
Salt – tronco Ligure Toscano	A11 Diramazione Lucca - Viareggio A12 Sestri Levante - Livorno A15 Forlino - La Spezia	154,9	2032	RINNOVATA
Strada dei Parchi	A24 Roma - Teramo A24 Diramazione GRA - Tangenziale est di Roma A25 Teramo - Pescara	281,4	2032	IN SCADENZA
Rav	A5 Aosta - Traforo Monte Bianco	32,4	2032	IN SCADENZA
Sav	A5 Quindiciotto - Aosta A5 Raccordo Aosta - Gran San Bernardo	67,4	2032	IN SCADENZA
Cav	A4 Padova est - Bivio A4/A57 A4 Bivio A4/A57 - Quarto d'Albino A57 Bivio A4/A57 - Mestre Terraglio A57 Diramazione aeroporto Marco Polo	74,1	2032	IN SCADENZA
Sitrasb	T2 Traforo del Gran San Bernardo T2 Autostrada di accesso	12,8	2034	IN SCADENZA
Ativa	A5 Torino - Ivrea - Quincinetto A5 Raccordo Ivrea - Santhià A55 Tangenziale nord di Torino A55 Diramazione per Abbadia A55 Diramazione per Corso Regina Margherita A55 Tangenziale sud di Torino A55 Diramazione per Pinerolo A55 Diramazione per Moncalieri	155,8	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
Autostrade per l'Italia	A1 Milano - Napoli	1.857,3	2038	IN SCADENZA
	A1 Diramazione Roma nord			
	A1 Diramazione Roma sud			
	A1 Raccordo A1 - Tangenziale est di Milano			
	A4 Milano - Brescia			
	A7 Savignone - Genova			
	A8 Milano - Varese			
	A8 Diramazione Gallarate - Gattico			
	A9 Lainate - Como - Crussio			
	A10 Genova - Savona			
	A11 Firenze - Pisa nord			
	A12 Genova - Savignone			
	A12 Roma - Civitavecchia			
	A13 Bologna - Padova			
	A13 Diramazione per Padova sud			
	A13 Diramazione per Ferrara			
	A14 Bologna - Torino			
A14 Diramazione per Ravenna				
A14 Diramazione per Tangenziale di Bari				
A14 Raccordo A1 - A14				
A16 Napoli - Caserta				
A23 Udine - Treviso				
A26 Genova - Valto - Gravellona Toce				
A26 Diramazione Pineda - Battola				
A26 Diramazione Stroppiana - Sardinia				
A27 Mestre - Belluno				
Fiori - tronco A6	A6 Torino - Savona A6 Diramazione per Fossano	130,9	2038	IN SCADENZA
Autovia Padana	A21 Piacenza - Brescia A21 Diramazione per Fiorenzuola A21 Lom 5 e 4 del raccordo Ospitaletto - Montechian	105,5	2043	RINNOVATA - GARA
Salerno - Pompei - Napoli	A5 Napoli - Salerno	51,6	2047	RINNOVATA - GARA
Sitaf	A32 Torino - Bredoncello A32 Circonvallazione di Oulx T4 Traforo Frattus	32,3	2050	
Sitmb	T1 Traforo del Monte Bianco	5,8	2050	
Alto Adriatico	A4 Quarto d'Alino - Trieste A23 Palmanova - Udine A28 Portogruaro - Conegliano A54 Villése - Gonzia A17 Massa Terradivisa - Quarto d'Alino	210,2	2053	AFF IN HOUSE

In via generale, risulta necessaria una riforma dell'intero settore che non sia confinata all'interno di disposizioni più o meno generali che riguardano il regime concessorio, ma che vadano 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'elettrico e l'idrogeno) e a guida autonoma (c.d. *smart road*), in piena aderenza con gli obiettivi prefissati dal PNRR.

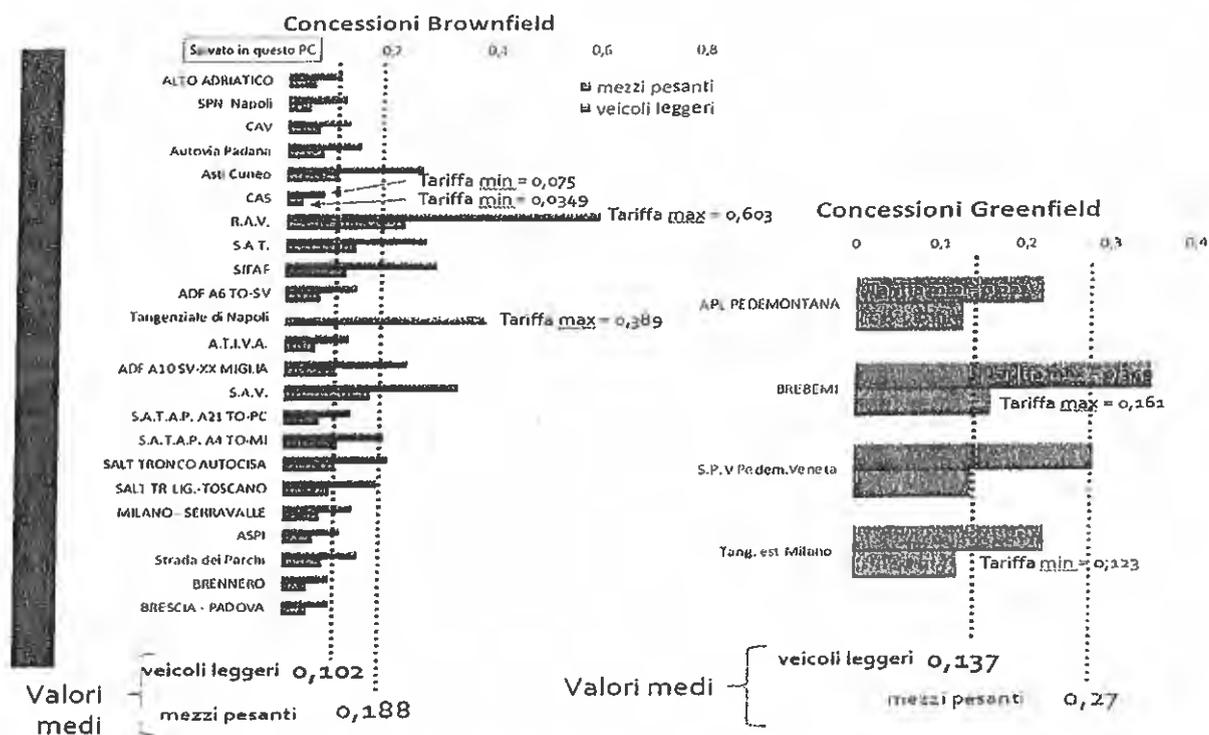
In tale contesto, risulta rilevante la stima delle spese per investimenti che sono previsti nei piani economici finanziari delle convenzioni in essere entro i periodi residui di concessione.

Ai fini di completezza, si precisa che, in materia tariffaria, l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 ha attribuito i compiti relativi alla determinazione delle tariffe all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), sebbene la stessa sia divenuta operativa solo a partire dal 2014. Inizialmente, l'attività dell'Autorità era circoscritta alle future concessioni, ma con il decreto-legge n. 109 del 2018 le facoltà esercitate dall'ART sono state estese anche alle concessioni in essere.

In ottemperanza a quanto stabilito dall' art. 37, comma 2, lettera g) del menzionato 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 64 a 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.

Di seguito si riportano i dati relativi ai livelli tariffari attualmente applicati dalle società concessionarie lungo la rete a pedaggio in applicazione del menzionato sistema tariffario.



Il sistema tariffario appena descritto comporta la presenza di tariffe diverse tra le varie concessioni. Pertanto, posta l'impossibilità di un aumento delle tariffe tale da poter assicurare la copertura dei maggiori investimenti necessari (in quanto insostenibile per l'utenza), non risultano percorribili neanche le ulteriori alternative di seguito riportate:

- aumenti della durata delle concessioni: tale opzione si pone in contrasto con la normativa unionale e gli impegni assunti con il PNRR;
- contributi pubblici a fondo perduto: allo stato attuale, con le risorse disponibili a legislazione vigente, è estremamente difficile reperire tali somme;
- aumento del valore di subentro alla scadenza della concessione: tale alternativa può comportare un ostacolo alla partecipazione da parte di altri operatori alle future gare.

Obiettivi della riforma sulle concessioni autostradali

La proposta in esame, in stretta coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR dianzi indicati e alla luce delle criticità riportate, intende operare un generale riordino della normativa inerente al settore autostradale, garantendo l'ammodernamento dell'infrastruttura e la presenza di un modello operativo sostenibile.

Tale riforma, in particolare, intende ridisegnare il quadro normativo di riferimento mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, l'adeguamento del modello di regolamentazione delle tariffe ai vincoli euro-unitari, 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.

Si anticipano di seguito i punti cardine della riforma:

- ridefinizione delle tratte evitando situazioni di monopolio con recepimento degli ambiti ottimali definiti dall'ART con la Delibera n. 70/2016 (articolo 2);
- obbligatorietà dell'affidamento della concessione tramite gara ad evidenza pubblica ovvero tramite affidamento in house (articolo 3, commi 1 e 2);
- divieto di presentazione di project financing sulle concessioni in scadenza (articolo 3, comma 3);
- disciplina uniforme degli affidamenti in house, con verifica ex ante della legittimità dell'affidamento e acquisizione dei pareri, obbligatori e vincolanti, di competenza dell'ART e dell'ANAC (articolo 5);
- definizione puntuale dell'oggetto del contratto di concessione e dei criteri di remunerazione (articoli 6 e 7);
- individuazione dei contenuti degli schemi di convenzione di concessione a base dell'affidamento, volti ad assicurare livelli adeguati del servizio (articolo 8);
- semplificazione delle modalità di approvazione e aggiornamento delle convenzioni di concessione (articolo 9);
- durata massima delle nuove concessioni non superiore a quindici anni (articolo 10, comma 1);
- disciplina organica dei casi di estinzione della concessione (articolo 11);
- introduzione di un nuovo modello tariffario da parte dell'ART (articolo 12, comma 1);
- obbligo di affidamento a terzi dei contratti dei lavori, forniture e servizi, in attuazione dell'art. 186 del D.Lgs n. 36/2023 e della Delibera ANAC n. 265 /2023 (articolo 15);

Il Capo I si compone di sette sezioni e 17 articoli. In particolare, le sezioni riguardano:

- FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE
- AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI
- AFFIDAMENTI IN HOUSE
- CONTRATTO DI CONCESSIONE
- TARIFFE AUTOSTRADALI
- 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 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 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).

La disposizione in esame contiene, inoltre, le definizioni dei termini utilizzati nell'articolo, 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 disposizione 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 della proposta normativa 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 rispettare gli 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.

L'articolo 3, al comma 1, stabilisce innanzitutto che l'ente concedente (i.e. 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 ad evidenza pubblica previa pubblicazione di apposito bando di concessione, al fine di attenuare gli effetti distorsivi della concorrenza, connessi alla posizione di privilegio attribuita al concessionario.

Conseguentemente, il comma 2 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 (di seguito, anche “il concedente” o “ente concedente”) 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 (i.e. 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.

Il comma 3, in attuazione dello specifico *requirement* contenuto nella ‘MIC2-11-12 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*.

L'articolo 4, al comma 1, definisce i contenuti del bando di gara relativo agli affidamenti di cui al menzionato articolo 3, comma 1, con specifico riferimento:

- a) all'oggetto del contratto di concessione;
- b) ai necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziari dei concorrenti, in applicazione delle disposizioni del Codice dei contratti pubblici;

- c) alle 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 e esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzioni straordinarie;
- d) al 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 standard, 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 qualitativi ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento o relativi all'innovazione;
- e) alla durata massima del contratto di concessione, che non può comunque superare i quindici anni, come previsto dal successivo articolo 10, comma 1.

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

- a) pubblici 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 manutenzioni straordinarie 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 hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano 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 di cui al precedente articolo 3, comma 2.

Nel dettaglio, il comma 1, in linea con quanto previsto in generale dal già menzionato articolo 7 del Codice dei contratti pubblici e in stretta aderenza con quanto previsto dall'Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 5 dicembre 2023, 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,

avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

Quanto all'*iter*, il concedente deve predisporre, nel rispetto delle disposizioni di cui alla Sezione IV del Capo in esame di seguito descritte (comma 8), una proposta di convenzione con il relativo piano economico-finanziario (PEF) e poi 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 alla proposta di convenzione e al relativo PEF, una volta sottoscritta dalle parti, deve essere trasmessa dal concedente all'ART e all'ANAC, che esprimono il parere di competenza entro il termine di trenta giorni, differibile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali (comma 3). Tali pareri hanno carattere obbligatorio e vincolante.

La proposta di convenzione e il relativo PEF, adeguati alle eventuali prescrizioni contenute nei pareri espressi dall'ART e dall'ANAC, devono essere trasmessi 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 deve 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 assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro i richiamati termini.

Entro i successivi trenta giorni, il concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, deve sottoporre la proposta definitiva di convenzione con il relativo PEF all'affidatario per la sottoscrizione, che deve avvenire entro i successivi trenta giorni (comma 5). 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 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.

Le disposizioni di cui alla sezione III hanno carattere ordinamentale e dalle stesse non derivano 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 della proposta normativa 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, comma 1, 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*”.

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

- a) da un lato, l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale;
- b) dall'altro lato, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per gli aspetti di cui all'articolo 41, comma 6, lettere b), c), d), e), f), 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 assicuri le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto degli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del decreto-legge n. 201 del 2011.

In relazione alle attività di cui alla lettera b), al comma 3, si precisa che sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177, commi 1, 2 e 3 del Codice dei contratti pubblici connessi alla progettazione e all'esecuzione dei lavori.

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", anche detto "rischio di disponibilità", 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."*

Alla luce della ricostruzione fornita, la proposta normativa mira a precisare che rimangono interamente in capo al concessionario i rischi operativi nelle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria. Sul punto, si anticipa che tale disposizione si coordina con quanto previsto dal successivo articolo 7, che prevede, con specifico riferimento alle citate attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, quale criterio di remunerazione il corrispettivo di concessione. Invero, la remunerazione delle menzionate attività tramite un corrispettivo di concessione non esclude il permanere in capo al concessionario sia del rischio di costruzione (e.g. errori di progettazione, rischio ambientale, amministrativo, di slittamento dei tempi) sia del rischio di disponibilità, ovverosia il rischio dal lato dell'offerta associato agli oneri legati alla progettazione, alla manutenzione straordinaria e alla realizzazione di nuove opere. Occorre, invero, anticipare che il corrispettivo di concessione è determinato nella convenzione di concessione sulla base dell'importo a base di gara per i lavori e le opere di manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi offerti. Tale corrispettivo, inoltre, non è soggetto alla clausola di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del Codice dei contratti pubblici. L'impianto così definito, pertanto, assicura il permanere del rischio operativo in capo al concessionario, essendo in capo al medesimo sia il rischio di costruzione che il rischio di disponibilità.

Il comma 4, invece, 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 alla citata lettera b) sia ricompresa espressamente la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto degli standard regolatori adottati 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 esproprio per errata progettazione imputabile al concessionario, è posto a carico del concessionario. Una volta ultimate, le opere sono trasferite gratuitamente, libere da pigni 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 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, come anticipato, individua i criteri di remunerazione della concessione. Nel dettaglio, ai commi 1 e 2, si prevede che:

- le attività di gestione e manutenzione ordinaria sono remunerate mediante riscossione da parte del concessionario di una quota delle tariffe, secondo la metodologia individuata dall'ART nel successivo articolo 12;
- le attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria sono remunerate mediante corrispettivo di concessione, determinato nella convenzione di concessione in base all'importo a base di gara per i lavori e le opere di manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi. Il corrispettivo di concessione è finanziato nei limiti del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali che si alimenta con una quota delle tariffe calcolata al netto di quella destinata alla remunerazione delle attività di gestione e manutenzione ordinaria (sul punto, si rinvia al successivo articolo 12).

Al comma 3, 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 4 prevede, come anticipato, che 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 in base all'importo a base di gara per i lavori e le opere di manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi.

L'articolo 8, comma 1, definisce il contenuto dello schema di convenzione a base dell'affidamento, il quale individua i livelli adeguati di servizio che il concessionario deve garantire per il rispetto degli standard regolatori adottati dall'ART.

Il comma 2 elenca, inoltre, ulteriori contenuti dello schema di convenzione a base dell'affidamento, non correlati all'individuazione dei livelli adeguati di servizio. Si tratta, in particolare:

- dei 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;
- del metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, che non può essere maggiore di un multiplo superiore a cinque del margine operativo lordo (EBITDA) consuntivato nell'ultimo anno di gestione del concessionario uscente;

- del metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sui costi e sull'esecuzione delle infrastrutture stradali;
- delle penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione nonché di realizzazione degli investimenti e degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio. Tali penali, predeterminate ex ante nello schema di convenzione, consentono di ridurre proporzionalmente o interamente i corrispettivi dovuti al concessionario, a titolo esemplificativo in caso di ridotta o mancata disponibilità dell'opera o di mancato raggiungimento dei livelli qualitativi e quantitativi anche relativi ai servizi accessori e commerciali assentiti in concessione;
- degli obblighi del concessionario connessi alla riscossione delle tariffe e delle modalità di riversamento della quota del gettito di competenza dell'ente concedente (sul punto si rinvia all'articolo 12, comma 5).

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, di seguito descritta.

Il concedente, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, deve predisporre una proposta di convenzione con il relativo PEF e poi sottoporla all'affidatario per la sottoscrizione, che deve avvenire entro trenta giorni dalla ricezione della proposta. Quindi, la proposta di convenzione e il relativo PEF, sottoscritti dalle parti, devono essere 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 assolto positivamente in caso di mancata deliberazione entro i termini indicati. Entro i successivi trenta giorni, il concedente sottopone 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).

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 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, 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 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 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 in ogni caso superare i 15 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 MIC2-11-12.

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.

Quando 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 specificatamente la fattispecie.

In relazione all'ipotesi di estinzione della concessione per inadempimento del concessionario, il comma 3, nel richiamare l'articolo 190, comma 4, lettera a) del Codice dei contratti pubblici, prevede che spetti 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 come 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.

Il comma 4, invece, disciplina esplicitamente le fattispecie che configurano un inadempimento del concessionario a cui consegua l'estinzione della concessione.

Ai fini dell'esercizio della facoltà di cui al comma 4, l'ente concedente richiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e degli eventuali danni cagionati 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 agli obblighi di manutenzione e alla realizzazione dei lavori.

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 individuazione, prevede che si applichi il sopra richiamato articolo 178, comma 5 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.

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

- le disposizioni di cui agli articoli 6 (*“Oggetto del contratto”*), 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;
- le disposizioni di cui all'articolo 7 (*“Criteri di remunerazione della concessione”*) non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in considerazione del fatto che la determinazione delle tariffe autostradali assicura l'integrale copertura degli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività oggetto di convenzione (sul punto si rinvia all'articolo 12);
- la disposizione di cui all'articolo 9 (*“Approvazione ed aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi piani economici-finanziari”*) ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano 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”*, 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 proposta in esame all'articolo 17, comma 2, lettera c)), sia definito, nel rispetto dei criteri di cui ai successivi commi 2, 3 e 4, il modello di tariffazione per l'individuazione di tariffe, distinte per tipologia di veicolo e in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, 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 pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.

Il comma 2 precisa che il modello di tariffazione adottato dall'ART individui i criteri e i parametri di ponderazione applicabili sull'intera rete autostradale nazionale per la definizione delle tariffe. Tali tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate dall'ente concedente sulla base del predetto modello di tariffazione, 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 sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente;
- b) l'onere relativo al recupero dei costi delle opere di adduzione 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 modello di tariffazione 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, rispettivamente:

- a) alla remunerazione delle attività di gestione e di manutenzione ordinaria;
- b) alla remunerazione delle attività relative alla progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria;

Come anticipato, il **comma 4** dispone che per la quota di cui al comma 3, lettera a) le tariffe da pedaggio disponibili sono rimosse dal concessionario e sono di competenza del medesimo concessionario.

Per la quota di cui al comma 3, lettera b), invece, le tariffe da pedaggio costituiscono entrata patrimoniale dell'ente concedente. Quanto, in particolare, alla natura giuridica della responsabilità del concessionario, la disposizione prevede che il medesimo concessionario riscuota i pedaggi autostradali, senza il riconoscimento di alcun aggio, in qualità di mandatario con rappresentanza dell'ente concedente, il quale, a tal fine, dovrà conferire al medesimo concessionario apposito mandato all'incasso irrevocabile ai sensi dell'articolo 1723 del codice civile, e sia tenuto a versare le somme rimosse secondo le modalità individuate nello schema di convenzione. Al riguardo, si precisa che il gettito derivante dalla riscossione delle tariffe costituisce patrimonio separato a tutti gli effetti dal patrimonio del concessionario sul quale non sono ammesse azioni dei creditori del medesimo e le relative somme sono impignorabili a richiesta di chiunque (**comma 5**).

Le somme riversate dai concessionari secondo le descritte modalità confluiscono, quindi, nel Fondo per la gestione delle tariffe autostradali, che, ai sensi del **comma 6**, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 7** specifica la destinazione delle risorse del Fondo. Nel dettaglio:

- una quota del gettito delle tariffe deve essere destinata alla remunerazione delle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b) (**lettere a**);
- una quota deve essere assegnata ad obiettivi di perequazione tra le diverse concessioni (**lettera b**).

Il **comma 8** prescrive che alla determinazione dei saldi di perequazione - di cui al precedente comma 7, lettera b) - provvede l'ente concedente in sede di definizione degli schemi di convenzione da porre a base di gara, sulla base della programmazione degli investimenti (di seguito illustrata all'articolo

13, comma 3) e delle stime di gettito, calcolate sui flussi di traffico relativi agli ultimi tre anni, relative alla quota destinata alla remunerazione delle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria di cui al comma 6, lettera b).

Detti saldi di perequazione sono pubblicati nella relazione annuale sugli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di completamento della rete autostradale affidata in concessione trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle competenti Commissioni parlamentari ai sensi dell'articolo 15, comma 6, della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Gli eventuali residui nell'utilizzo delle risorse del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali sono destinati dall'ente concedente ad obiettivi di rimodulazione dei programmi di investimento per la modernizzazione e la sicurezza delle infrastrutture autostradali e delle relative infrastrutture statali di adduzione, individuate ai sensi dell'articolo 14, comma 4.

Il comma 9, infine, prevede che l'aggiornamento delle tariffe ai fini dell'adeguamento all'indice di inflazione rilevato nella Nota Annuale di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze (NADEF), è disposto, entro il 31 dicembre di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

La disposizione in oggetto non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in considerazione del fatto che le tariffe assicurano l'integrale copertura degli oneri indicati al comma 2 del presente articolo.

Inoltre, si prevede che il gettito derivante dai pedaggi è attribuito:

- per una quota al concessionario (per la remunerazione delle attività di gestione e manutenzione ordinaria);
- e per una quota all'ente concedente. Tale somma confluirà nel citato Fondo per la gestione delle tariffe autostradali ed è destinata (i) alla remunerazione delle attività di progettazione ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria; (ii) agli obiettivi di perequazione tra le diverse concessioni, assicurando, in tal modo, la copertura finanziaria di interventi necessari anche per le tratte che non sono remunerative.

Pertanto, per effetto della revisione del sistema tariffario, sarà assicurata l'integrale copertura degli oneri derivanti da ciascuna concessione e, al contempo, saranno assicurate maggiori disponibilità finanziarie volte a garantire la futura copertura finanziaria di interventi necessari per l'ammodernamento delle infrastrutture, anche in un'ottica di perequazione, al fine di colmare eventuali diseconomie nella gestione di determinate tratte autostradali.

Pertanto, dalle disposizioni di cui all'articolo 12 non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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 il Piano nazionale degli investimenti autostradali sia adottato tenendo conto 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, tenendo conto della necessità di assicurare volumi di traffico sostenibili per i percorsi alternativi, nel rispetto degli standard di sicurezza legati alla circolazione;
- d) sostenibilità economico finanziaria delle opere tenuto conto delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali di cui all'articolo 12, comma 6;
- e) (in stretta aderenza con quanto richiesto dalla M1C2-11-12) la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci.

Al comma 3 si prevede che sulla base del Piano, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, sia adottato il programma annuale: tale programma reca l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione da includere nei bandi di gara delle concessioni da affidare nell'anno successivo all'adozione del programma, nei limiti delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali di cui all'articolo 12, comma 6.

Si evidenzia, in particolare, che tra i criteri di priorità per l'individuazione degli interventi rientra anche la sostenibilità economico finanziaria delle opere tenuto conto delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali: tale criterio si pone in relazione con il comma 3, il quale prescrive che la programmazione degli investimenti nei limiti delle risorse disponibili sul Fondo (che si alimenta - come illustrato - con una quota delle tariffe).

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, 15 e 16 della proposta normativa e reca la disciplina transitoria, applicabile alle concessioni autostradali in essere, e la disciplina relativa all'obbligo di esternalizzazione, oltre a disposizioni finalizzate alla riclassificazione delle strade a pedaggio.

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 quale ha disposto l'obbligo, da parte delle società concessionarie, di procedere entro il 30 marzo 2024 alla predisposizione di una proposta aggiornata di Piano economico finanziario sviluppata in conformità alla regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 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%, corrispondente all'indice d'inflazione NADEF 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 della presente legge, 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 Piano economico finanziario sviluppata in conformità alla regolamentazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti nonché alle disposizioni rese dal concedente, e viene fissato al 31 dicembre del medesimo anno il termine massimo per la conclusione della procedura di aggiornamento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, si prevede, altresì, un incremento tariffario corrispondente all'indice di inflazione (NADEF) 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).

All'esito di tale verifica, il concedente individua la quota di oneri di investimento non coperti che può essere finanziata con contributo pubblico, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, anche mediante eventuali residui nell'utilizzo delle risorse del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica (**comma 4**), e deve, quindi, sottoporre le quote relative agli oneri di investimento al concessionario ai fini del relativo inserimento nella proposta di aggiornamento del PEF (**comma 5**).

L'**articolo 15**, al **comma 1**, 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.

L'**articolo 16**, al **comma 1**, prevede la possibilità che siano trasferite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle tratte autostradali a pedaggio per le quali lo stesso non riveste la funzione di concedente, previa intesa tra il Ministero e gli attuali concedenti, tenuto conto della sostenibilità economico-finanziaria del sistema concessorio. In caso di intesa, si prevede che entro sessanta giorni il predetto Ministero, sentita l'Agenzia del demanio, proceda alla stipula di apposite convenzioni con gli enti concedenti per definire le modalità di trasferimento delle tratte autostradali interessate al demanio statale. Al riguardo, si precisa che l'eventuale trasferimento delle tratte autostradali di cui sopra avviene senza soluzione di continuità ed alle medesime condizioni previste nelle relative convenzioni vigenti, costituendo esclusivamente una modifica soggettiva del concedente.

Il **comma 2** prevede, altresì, la possibilità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proceda alla riclassificazione nella categoria "Autostrade" di tutte le strade a pedaggio esistenti al 31 dicembre 2024. Al riguardo, si precisa che la riclassificazione delle strade a pedaggio di cui sopra è disposta in deroga alla procedura prevista dall'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il "Nuovo codice della strada" e dalla relativa normativa di attuazione. All'esito della riclassificazione, è possibile procedere al trasferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

delle strade a pedaggio che non sono di competenza dello Stato con le modalità e nel rispetto delle procedure di cui al comma 1.

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

- In relazione alla disposizione di cui all'articolo 14 (*"Disposizioni applicabili alle concessioni in essere"*), si evidenzia che in relazione alle convenzioni in essere, sulla base dei dati disponibili relativi all'ultimo aggiornamento dei piani economico finanziari, si stima una maggiore spesa per investimenti eccedenti le previsioni di PEF pari a circa 23.700.000.000 euro. Trattasi, in particolare, di convenzioni sottoscritte con i seguenti concessionari: Autostrade per l'Italia, Fiori, Cas, Alto Adriatico, Serravalle Milano, SALT, SAT, SAV, Asti-Cuneo. L'importo di cui sopra costituisce una stima da rideterminare sulla base dei dati che saranno disponibili solo successivamente alla presentazione da parte dei concessionari dei PEF scaduti o da aggiornare entro il 2024. Inoltre, in sede di aggiornamento dei piani economici e finanziari occorrerà valutare, in primo luogo, se gli investimenti siano già stati assentiti in concessione ovvero si tratti di nuove opere, e, in secondo luogo, se tali oneri siano imputabili al concessionario ovvero al concedente. Gli importi così riparametrati saranno oggetto di contributo pubblico solamente ove non coperti tramite tariffe, che in ogni caso dovranno corrispondere a requisiti di sostenibilità per l'utenza, ovvero tramite la determinazione del valore di subentro (il quale non deve comunque precludere o limitare la concorrenza in sede di affidamento). Occorre infine precisare che l'eventuale contributo pubblico, determinato alla luce dei criteri dianzi indicati, sarà corrisposto tenuto conto della durata residua dei rapporti concessori ed i relativi piani di investimento. Con particolare riferimento agli aspetti di natura finanziaria, l'eventuale erogazione dei contributi pubblici per oneri di investimento di cui al comma 4, è subordinata alla ricognizione risorse disponibili a legislazione vigente e può trovare utile fonte di finanziamento anche mediante l'utilizzo di eventuali residui nell'utilizzo delle risorse del Fondo di cui all'articolo 12, comma 6.
- la disposizione di cui all'articolo 15 (*"Esternalizzazione delle concessioni"*) ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- la disposizione di cui all'articolo 16 (*"Riclassificazione delle strade a pedaggio"*), in relazione alla possibilità di trasferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle tratte autostradali a pedaggio, per le quali lo stesso non riveste la funzione di concedente, si evidenzia che la disposizione precisa che tale operazione di trasferimento debba tener conto della sostenibilità economico-finanziaria della stessa.

L'articolo 17, al comma 1, definisce l'ambito di applicazione della presente proposta normativa, limitandolo alle concessioni affidate 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.

Capo II – Disposizioni in materia di rilevazione prezzi e usi commerciali, settore assicurativo, trasporto e dehors

L'articolo 18 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 19 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 vi 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 ha carattere ordinamentale 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 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 20 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 21 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 22 reca una Modifica al Codice del Consumo volta a contrastare il fenomeno del cd. "Shrinkflation", ovverosia, 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 23 reca disposizioni in materia *Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea*

La proposta emendativa 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.

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 proposta 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 24 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 una proroga di concessioni e autorizzazioni già in essere, la disposizione ha carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Capo II – Misure in materia di start up

L'articolo 25 reca modifiche alla definizione di start up innovativa. Con la prima modifica al comma 2 dell'articolo 25 del DL 179/2012 si introduce la lettera a) in cui si specifica che una Start up innovativa deve essere necessariamente una PMI, come definita dalla Raccomandazione n. 2003/361/Ce della Commissione Europea del 6 maggio 2003 relativa alla "definizione delle micro imprese, piccole e medie imprese". L'introduzione del requisito serve per definire meglio il perimetro, come fatto per le PMI innovative, ed evitare casi in cui la maggioranza delle quote di una Start up innovativa potrebbero essere detenute da Grandi imprese.

L'obiettivo della seconda modifica della definizione di Start up innovativa (introduzione della lettera g-bis) è quello di escludere le imprese in cui non sia avvenuta una nascita (reale) dell'impresa.

Sulla base dei dati di fonte Infocamere, aggiornati al 30 ottobre 2023, questo nuovo requisito comporta una platea futura di nuove start up di circa il 70% inferiore all'attuale platea di Start up innovative, come evidenziato nella tabella seguente.

	Meno di 1 anno di vita	Almeno 1 anno di vita	Totale
Meno di 20.000 di capitale	1.468	8.114	9.582
Almeno 20.000 di capitale	393	3.605	3.998
Totale	1.861	11.719	13.580

La riduzione del numero di Start up innovative comporterà una sensibile riduzione degli oneri derivati dalle misure di incentivazione dedicate a tali imprese.

L'incentivo fiscale al 50% per investimenti nel capitale di startup e PMI innovative (in regime "de minimis") è stato reso operativo il 1° marzo 2021. Al 6 dicembre 2023, il totale delle operazioni di investimento è di 19.313 unità, a fronte di un ammontare complessivo di investimenti di oltre 290 milioni di euro e agevolazioni fiscali concesse per oltre 146 milioni di euro.

In altri termini, in 33 mesi la misura agevolativa è costata 146 milioni, ossia, in media 4,4 milioni al mese.

Per gli anni futuri, a seguito dell'introduzione dei più stringenti requisiti sopra visti, e ipotizzando una riduzione di circa il 70% della futura platea, si dovrebbe conseguire un risparmio di spesa.

Ovviamente il risparmio di spesa non può essere corrispondente, in percentuale, alla riduzione della platea sopra menzionata, posto che è verosimile che le imprese con capitale sociale superiore ai 20 mila euro, siano state in passato anche quelle più solide e maggiormente investite.

Si può dunque ragionevolmente effettuare una prognosi di risparmio di circa il 20% e dunque in termini assoluti un risparmio di circa 880 mila mese (10,5 milioni annui).

Con la lettera b) del comma 1 si dispone l'allungamento del periodo di permanenza dell'imprese che operano in settore strategici, di cui al DL 15 marzo 2012, n. 21 nella sezione speciale delle start up, da 60 mesi a 84 mesi.

Le start up che operano nei settori strategici possono orientativamente stimarsi nel 25% del totale (si vedano voci B, D, E, F, M della tabella 1.1. sotto riportata)

Tabella 1.1.b. Startup innovative distinte per settori di attività economica Ateco 2007

Attività Ateco	Anno 2021		Anno 2022	
	n°	peso %	n°	peso %
A - Agricoltura, silvicoltura e pesca	105	0,7%	108	0,8%
B - Estrazione di minerali da cave e miniere	1	0,0%	0	0,0%
C - Attività manifatturiere	2.099	14,8%	2.008	14,1%
D - Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	115	0,8%	106	0,7%
E - Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e riutilizzo	31	0,2%	33	0,2%
F - Costruzioni	134	1,0%	139	1,0%
G - Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	421	3,0%	422	3,0%
H - Trasporto e magazzinaggio	26	0,2%	33	0,2%
I - Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	66	0,5%	60	0,4%
J - Servizi di informazione e comunicazione	7.032	50,0%	7.283	51,3%
K - Attività finanziarie e assicurative	36	0,3%	37	0,3%
L - Attività immobiliari	27	0,2%	31	0,2%
M - Attività professionali, scientifiche e tecniche	3.257	23,1%	3.290	23,1%
N - Alloggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	343	2,4%	337	2,4%
P - Istruzione	148	1,1%	144	1,0%
Q - Sanità e assistenza sociale	76	0,5%	69	0,5%
R - Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	52	0,4%	56	0,4%
S - Altre attività di servizi	50	0,4%	46	0,3%
Non specificato	55	0,4%	60	0,4%
Totale Italia	14.074	100,0%	14.264	100,0%

Fonte: elaborazioni su dati Infocamerie

Da tale ultima disposizione derivano quindi maggiori oneri per circa 10,5 milioni annui, posto che circa n. 1000 start up (20% di circa 4.000, ossia del numero delle start up con capitale sociale sopra i 20.000 euro) avranno una finestra di incentivazione maggiore di 24 mesi. (spesa mensile di 4,4

milioni, meno risparmio conseguente alla riduzione della platea di 880.00 euro, riparametrata sul 25% della platea di start up operanti nei settori strategici = 880.000 euro mensili.)

Tale aumento di spese è compensato dai risparmi generati dalla lettera a) del comma 1.

Dunque, l'articolo nel suo complesso non comporta maggiori o nuovi oneri per la finanza pubblica

L'articolo 26 ha natura ordinamentale in quanto interviene per regolamentare il passaggio tra i nuovi parametri di definizione di Start up, così come definiti all'art.10 e le società iscritte alla sezione speciale del Registro delle imprese sulla base dei vecchi parametri. La norma ha natura ordinamentale, da essa non derivano nuovi o ulteriori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 27 introduce delle variazioni alla definizione di incubatore certificato; le modifiche introdotte definiscono talune caratteristiche tecniche per poter essere riconosciuto come incubatore certificato. Nel definire tali caratteristiche la disposizione estende l'ambito anche al cd. supporto all'accelerazione di start up già nate. Si stima che tali modifiche potrebbero condurre ad un lieve aumento del numero dei soggetti certificati (che alla fine del 2022 sono risultati pari a 57) facendo registrare un incremento di dieci unità rispetto all'anno precedente.

Tuttavia, poiché la principale e più significativa agevolazione della quale gli incubatori godono è quella dell'accesso semplificato e gratuito al Fondo di garanzia PMI, il predetto incremento della platea non determina esigenze finanziarie aggiuntive, posto che il Fondo di garanzia è ampiamente capiente.

L'articolo 28 prevede l'estensione delle deduzioni Ires agli incubatori certificati. In particolare la norma introduce, nel limite di spesa di 4 milioni annui, a partire dal 2025, un beneficio fiscale in favore degli incubatori certificati, ossia, la possibilità di dedurre una somma pari al 30% degli investimenti effettuati, direttamente o per il tramite di fondi d'investimento, in start up innovative, nel limite massimo d'investimenti deducibili pari ad euro 1.800.000,00 ai fini del calcolo dell'imponibile Ires, al pari di quanto previsto dall'art.29 comma 4 del decreto-legge 18 ottobre 2012 che già prevede tale beneficio per tutte le altre imprese che investono nel settore.

La relazione tecnica del decreto-legge sopra richiamato quantificava, per l'anno 2014, una perdita di gettito di 17 milioni; tale somma è riferita agli investimenti effettuati da tutte le persone giuridiche ad esclusione degli organismi di investimento collettivo del risparmio o altre società che investono prevalentemente in start up innovative.

Dalla citata relazione si possono trarre elementi per stimare l'effetto delle nuove disposizioni.

Secondo le disposizioni in commento, non concorre alla formazione del reddito degli incubatori certificati, per l'imposta sul reddito delle società, il 30 per cento della somma investita nel capitale sociale di una o più *Start up* innovative con limite massimo deducibile per periodo d'imposta di 1,8 milioni di euro.

Considerando, in modo prudenziale, che l'operatore investa una somma pari a 500 mila euro (la relazione tecnica dell'art.29 comma 4 del decreto-legge 18 ottobre 2012, cit. considerava un valore meno prudente di 300 mila euro) si stima:

- una deduzione di 150 mila euro (30% dell'investimento medio) che, sulla base del 24% di Ires, corrisponde ad una perdita fiscale pari a circa 36 mila euro. Sicchè, qualora il beneficio fosse utilizzato dal 70% degli aventi diritto, ossia, 40 unità (70% di 57), gli oneri per la finanza pubblica sarebbero pari ad euro **1.440 mila euro annui**.

La disposizione prevede (al successivo articolo 31, comma 2) un tetto di spesa pari a **2 milioni** che risulta essere, sulla base di quanto diagnosticato poc'anzi, adeguato alla copertura dei relativi oneri a cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento di fondo speciale di parte

corrente, 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 allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del made in Italy.', ossia, corrispondente alla Tabella A di parte corrente del Ministero delle Imprese e del Made in Italy in cui sono presenti le disponibilità finanziarie per la copertura degli oneri previsti.

L'articolo 29 reca disposizioni per favorire l'investimento istituzionale nelle start up innovative. La disposizione si limita a individuare nell'ambito della complessiva cifra del 10% dell'attivo patrimoniale risultante dal rendiconto dell'esercizio precedente, una sotto quota del 2% riservata all'investimento in fondi di venture capital. La disposizione, limitandosi a una mera specificazione qualitativa dell'investimento, non comporta maggiori oneri.

L'articolo 30 reca disposizioni per favorire l'investimento privato nelle start up innovative. In particolare, interviene all'interno del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 recante "Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero". La norma, rispetto alla precedente, prevede esclusivamente l'ampliamento della tipologia di investimenti, introducendo la possibilità di investire anche in fondi venture capital per il medesimo importo a 500 mila euro già previsto.

La norma non prevede ulteriori o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto consente la possibilità di incrementare l'attrazione degli investimenti esteri in Italia anche con riferimento ai fondi Venture capital che altrimenti non sarebbero effettuati. Invero, con l'aumento degli investimenti è verosimile ipotizzare benefici per il bilancio dello Stato.

L'articolo 31 contiene le disposizioni finanziarie. Al primo comma prevede che dall'attuazione delle disposizioni di cui al Capo I e al Capo II 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 secondo comma dispone che agli oneri derivati dall'articolo 28, nel limite di euro 2 milioni all'anno a decorrere dal 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento di fondo speciale di parte corrente, 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 allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del made in Italy.

CAPO I

MISURE IN MATERIA DI 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, riforma del modello di regolamentazione delle tariffe, semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico e finanziari, 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, alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.
2. Alle concessioni autostradali si applicano le disposizioni di cui al Libro IV, Parte II, del 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 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 istituita ai sensi della legge 6 novembre 2012, n. 190, che agisce anche al fine di prevenire e contrastare illegalità e corruzione.
 - d) "Codice dei contratti pubblici": il Codice di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, adottato in attuazione della legge delega al Governo di cui all'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78;
 - 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, realizzazione e 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 ai sensi dell'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici e delle disposizioni speciali di cui al presente Capo;
 - l) "estinzione di una concessione autostradale": la cessazione di un rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, di risoluzione o recesso secondo quanto disciplinato 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 ad integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti;
 - n) "manutenzione straordinaria": gli interventi manutentivi che esulano dal perimetro della manutenzione ordinaria, come definita alla lettera m);
 - 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) "convenzione": il documento, redatto sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, 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 di cui all'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 soddisfano il requisito dell'attività prevalente di cui al medesimo articolo 16, comma 3;
 - t) "strade a pedaggio": le strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettera B del Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, soggette a pedaggio;
 - u) "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;
 - v) "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 alla data dell'anno 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 di cui al presente Capo rispettano gli 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.

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 ad 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, per la progettazione, l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dal concedente nel bando di gara, sulla base delle disposizioni di cui all'articolo 6;
 - b) i necessari requisiti di qualificazione generali e speciali di carattere tecnico ed economico-finanziari 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, 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 agli standard di cui all'articolo 8, comma 1, e possono includere, tra l'altro, aspetti qualitativi ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento 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 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 manutenzioni straordinarie 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 valutazione sulle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.
2. Nelle ipotesi di cui al presente articolo, l'ente concedente predispone una proposta di convenzione, con il relativo PEF, 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 dalla proposta di convenzione e dal relativo PEF, sottoscritta da entrambe le parti, è tempestivamente trasmessa dall'ente concedente all'ART e all'ANAC, che esprimono i pareri di relativa 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 richiedere 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, sottopone entro i successivi trenta giorni all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, per la relativa 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 ad un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3.
8. La proposta di convenzione di cui al comma 2 è redatta nel rispetto delle disposizioni di cui alla Sezione IV, in quanto compatibili.

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) la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per gli aspetti di cui all'articolo 41, comma 6, lettere b), c), d), e), f), 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 degli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del decreto-legge n. 201 del 2011.
 3. In relazione alle attività di cui al comma 1, lettera b), sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177, commi 1, 2 e 3 del Codice dei contratti pubblici connessi alla progettazione e all'esecuzione dei lavori.
 4. Tra le opere di cui al comma 1, lettera b), è ricompresa la realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci, nel rispetto degli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del decreto-legge n. 201 del 2011.
 5. Per la realizzazione delle opere di cui al comma 1, lettera b), 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 esproprio, 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 pigni 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, lettera a) sono remunerate mediante riscossione da parte del concessionario della quota di cui all'articolo 12, comma 3, lettera a) e 4.
2. Le attività di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b) sono remunerate mediante corrispettivo di concessione, determinato nella convenzione di concessione sulla base dell'importo a base di gara per i lavori e le opere di manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi, e finanziato ai sensi di quanto previsto dall'articolo 12, commi 3, lettera b) e 5 e comunque nei limiti delle risorse iscritte nel Fondo di cui ai commi 6 e 7 del citato articolo 12.
3. 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.
4. 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 ad eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella convenzione di concessione sulla base dell'importo a base di gara per i lavori e le opere di manutenzione straordinaria, al netto dei ribassi.

ART. 8

(Schema di convenzione a base dell'affidamento)

1. Per ciascuna concessione autostradale è posto alla base dell'affidamento uno schema di convenzione, che definisce:
 - a) con riferimento ai servizi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura stradale, i livelli adeguati di servizio, a tutela dei diritti degli utenti, nel rispetto degli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'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 gli standard regolatori adottati dall'ART ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettere a) ed e), del 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 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, che non può essere maggiore di un multiplo superiore a cinque del margine operativo lordo (EBITDA) consuntivato nell'ultimo anno di gestione del concessionario uscente;
 - c) il metodo di calcolo degli oneri integrativi che il concessionario è tenuto a corrispondere all'ente concedente al fine di rafforzare i controlli sui costi e sull'esecuzione delle infrastrutture stradali;
 - d) le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché di realizzazione degli investimenti e degli obblighi di manutenzione straordinaria, accertati nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio di cui alla lettera a);
 - e) gli obblighi del concessionario connessi alla riscossione delle tariffe di cui all'articolo 12, comma 5, e le modalità di riversamento del relativo gettito al medesimo ente concedente.

ART. 9

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

1. La stipula 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 dal PEF, predisposta e approvata nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4.
2. All'esito dell'affidamento della concessione, l'ente concedente predispose, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento ai sensi dell'articolo 8, una proposta di convenzione, con il relativo PEF, che sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni. La proposta di convenzione e il relativo PEF, 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 richiedere un differimento del termine di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, sottopone entro i successivi trenta giorni all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, per la 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 periodo o quarto periodo, l'affidatario decade dall'aggiudicazione del contratto e si procede allo scorrimento della graduatoria o ad 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 revisione delle convenzioni di concessione 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 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. Alle ipotesi di cui al presente comma non si applicano le disposizioni di cui all'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 lavori richiesti al concessionario e non può in ogni caso superare i quindici anni.
2. Al termine della concessione, l'ente concedente procede ad 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 derivanti, in particolare, dall'attuazione di procedure di risoluzione o recesso 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 come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, 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 ed esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria consistenti in ritardi nella realizzazione delle predette attività per cause non imputabili al concedente ovvero in caso di inadempimento delle obbligazioni convenzionali da parte del concessionario tale da compromettere la buona riuscita delle prestazioni.

5. Ai fini dell'esercizio della facoltà di cui al comma 4, l'ente concedente richiede preventivamente all'ANSFISA una verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e degli 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 dall'estinzione della concessione, 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. 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 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, ed è fatta salva 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, 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, è definito, nel rispetto dei criteri di cui ai commi 2, 3 e 4, il modello di tariffazione per l'individuazione di tariffe, distinte per tipologia di veicolo e in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, 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 pagamento della tariffa conferisce al veicolo il diritto di percorrenza su una determinata tratta autostradale.
2. Il modello di tariffazione adottato ai sensi del comma 1 individua i criteri e i parametri di ponderazione applicabili sull'intera rete autostradale nazionale per la definizione delle tariffe. Le tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, sono determinate dall'ente concedente sulla base del predetto modello di tariffazione, tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato, delle infrastrutture e dei manufatti presenti, e sono indicate nello schema di convenzione da porre a base di gara. Le tariffe definite 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 sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente;
 - b) l'onere relativo al recupero dei costi delle opere di adduzione 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, comma 1, punto 9) della Direttiva UE 2022/362.
3. Sulla base del modello di tariffazione 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 agli oneri di cui al comma 2 destinate, rispettivamente:
 - a) alla remunerazione delle attività di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a);
 - b) alla remunerazione delle attività relative all'articolo 6, comma 1, lettera b).
 4. Per la quota di cui al comma 3, lettera a), le tariffe da pedaggio disponibili sono riscosse dal concessionario e sono di competenza del medesimo concessionario.
 5. Per la quota di cui al comma 3, lettera b), le tariffe costituiscono entrata patrimoniale dell'ente concedente. In relazione a tale quota, il concessionario riscuote i pedaggi autostradali, senza il riconoscimento di alcun aggio, in qualità di mandatario con rappresentanza dell'ente concedente ed è tenuto a versare le somme riscosse su apposito conto corrente dedicato. Il gettito derivante dalla riscossione delle tariffe costituisce patrimonio separato a tutti gli effetti dal patrimonio del concessionario sul quale non sono ammesse azioni dei creditori del medesimo e le relative somme sono impignorabili a richiesta di chiunque.
 6. Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per la gestione delle tariffe autostradali, nel quale confluiscono le somme riversate dai concessionari autostradali all'ente concedente ai sensi del comma 5, secondo le modalità individuate nella convenzione di concessione.
 7. Le risorse del Fondo per la gestione delle tariffe autostradali sono destinate dall'ente concedente:
 - a) alla remunerazione dei costi di progettazione ed esecuzione di lavori e manutenzione straordinaria di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b);
 - b) alla perequazione economico-finanziaria tra le concessioni il cui gettito derivante dalla riscossione delle tariffe assicura l'integrale remunerazione delle somme di cui alla lettera a) e le concessioni che non sono in grado di soddisfare tale condizione di equilibrio.
 8. Alla determinazione dei saldi di perequazione di cui al comma 7, lettera b) provvede l'ente concedente in sede di definizione degli schemi di convenzione da porre a base di gara, sulla base della programmazione degli investimenti di cui all'articolo 13, comma 3 e delle stime di gettito, calcolate sui flussi di traffico relativi agli ultimi tre anni, relative alla quota di cui al comma 3, lettera b). I saldi di perequazione sono pubblicati nella relazione annuale sugli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché di completamento della rete autostradale affidata in concessione trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle competenti Commissioni parlamentari ai sensi dell'articolo 15, comma 6, della legge 1° agosto 2002, n. 166. Eventuali residui nell'utilizzo delle risorse del Fondo di cui al comma 6 sono destinati dall'ente concedente ad obiettivi di rimodulazione dei programmi di investimento per la modernizzazione e la sicurezza delle infrastrutture autostradali e delle relative infrastrutture statali di adduzione individuati ai sensi dell'articolo 14, commi 3, lettera c) e 4.
 9. L'aggiornamento delle tariffe determinate ai sensi del presente articolo ai fini dell'adeguamento all'indice di inflazione rilevato nella Nota Annuale di aggiornamento al Documento di Economia e Finanze, è disposto, entro il 31 dicembre di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

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 da affidare ai sensi del presente Capo, tenuto conto della relazione sugli investimenti trasmessi dai concessionari uscenti al termine della concessione, 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. Il Piano nazionale degli investimenti autostradali di cui al comma 1 è adottato sulla base 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) sostenibilità economico finanziaria delle opere, tenuto conto delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali di cui all'articolo 12, comma 6;
 - e) individuazione di aree di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci.
3. Sulla base del Piano, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, è adottato il programma annuale che reca l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria da includere nei bandi di gara delle concessioni da affidare nell'anno successivo all'adozione del programma, nei limiti delle risorse disponibili sul Fondo per la gestione delle tariffe autostradali di cui all'articolo 12, comma 6.

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 di cui all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, e successive modificazioni.
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 criteri di cui all'articolo 10, comma 1, nonché alle disposizioni emanate dall'ente concedente. 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 e non oltre il 31 dicembre del medesimo anno. 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 (NADEF) 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 degli 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).
4. All'esito della verifica di cui al comma 3, l'ente concedente individua la quota di oneri di investimento di cui alla lettera c), del medesimo comma, che può essere finanziata con gli eventuali residui del Fondo di cui all'articolo 12, comma 6, ovvero con contributo pubblico, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
5. Le quote relative agli oneri di investimento, come definite ai sensi dei commi 3 e 4, sono sottoposte al concessionario ai fini del relativo inserimento nella proposta di aggiornamento del PEF.

ART. 15

(Esternalizzazione delle concessioni)

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.

ART. 16

(Trasferimento delle autostrade regionali e riclassificazione delle strade a pedaggio)

1. Le tratte autostradali per le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non riveste la funzione di ente concedente possono essere trasferite al medesimo Ministero, previa intesa tra il Ministero e gli attuali concedenti, tenuto conto della sostenibilità economico-finanziaria del sistema concessorio. Entro i successivi sessanta giorni il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'Agenzia del demanio, procede alla stipula di apposite convenzioni con gli enti concedenti che hanno espresso l'intesa ai sensi del primo periodo per definire le modalità di trasferimento delle relative tratte autostradali al demanio statale ai sensi dell'articolo 822 del Codice civile, con conseguente attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle funzioni di ente concedente.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a riclassificare nell'ambito della categoria di cui all'articolo 2, comma 2, lettera A del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, delle strade a pedaggio esistenti al 31 dicembre 2024. Alle strade riclassificate ai sensi del primo periodo si applicano le disposizioni di cui al comma 1.

ART. 17

(Disposizioni di coordinamento normativo)

1. Le disposizioni di cui al presente Capo, ad eccezione della Sezione VI, si applicano alle concessioni affidate 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 b), dopo le parole: "i consumatori" aggiungere, in fine, le seguenti: ", fatto salvo quanto previsto dalla lettera g-bis)";
 - b) alla lettera g), alla lettera g), le parole: "nuove concessioni" sono sostituite dalle seguenti "concessioni affidate fino al 31 dicembre 2024";
 - c) dopo la lettera g) è inserita la seguente: "g-bis) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025 il modello di tariffazione 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 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 in house; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e 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. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, ogni richiamo in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti all'articolo 35, comma 1, primo, terzo e quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, si intende riferito all'articolo 11, commi 3 e 7 della presente legge.
5. L'articolo 7-bis, commi 1 e 2 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108 sono abrogati. Ogni richiamo in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti all'articolo 7-bis, commi 1 e 2 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 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, altresì, abrogati:
 - a) l'articolo 43, commi 1, 2, 2-bis e 3 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 08 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;

- c) l'articolo 2, commi 82, 83 e 84 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 PREZZI E USI COMMERCIALI, SETTORE ASSICURATIVO, TRASPORTO E DEHORS

ART. 18

(Disposizioni in materia di monitoraggio e rilevazione dei prezzi)

1. All'articolo 2, comma 2, della legge 29 dicembre 1993, n. 580, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «La rilevazione di 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 all'articolo 2, comma 199-bis, della citata legge n. 244 del 2007. Le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe sono definite da apposite linee guida adottate 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.».

ART. 19

(Attività di rilevazione degli usi commerciali)

1. Al fine di assicurare modalità trasparenti nelle attività di rilevazione di usi commerciali, all'articolo 11, comma 5, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, legge 4 agosto 2006, n. 248, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Le Commissioni provinciali assicurano, il rispetto di quanto previsto al primo periodo. In caso di violazione, il presidente della Commissione provinciale, istituita ai sensi dell'articolo 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.».

ART. 20

(Misure per favorire la concorrenza nel settore assicurativo)

1. Nelle more dell'attuazione dell'articolo 145-bis, comma 2 e comma 3, del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e della conseguente piena interoperabilità dei dispositivi elettronici di cui all'articolo 132-ter 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 dispositivo di cui all'articolo 132-ter del citato codice, fermo restando il diritto dell'impresa assicurativa a ottenerne la restituzione.

2. L'assicurato può richiedere, per il tramite della compagnia assicurativa, al provider di telematica assicurativa che gestisce il dispositivo elettronico di cui all'articolo 132-ter comma 1 lettera b) del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005 che è stato installato su richiesta dell'impresa assicurativa o che è presente sul 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 da dispositivo automatico.
3. La compagnia assicurativa, 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 provider di telematica assicurativa, è tenuta a versare a quest'ultimo, quale presupposto per l'utilizzo dei dati, un compenso una tantum non superiore a euro 20.

ART. 21

(Sistema informativo antifrode per rapporti assicurativi non obbligatori)

1. Le imprese assicurative possono istituire, per il tramite della relativa 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 assicurative ed è sottoposto alla vigilanza dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS). Le imprese assicurative 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 e le tipologie di dati da trattare, sono definiti dall'IVASS con proprio regolamento, da adottare sentiti il Garante per la protezione dei dati personale e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) previa consultazione delle imprese di assicurazione e della relativa associazione rappresentativa.
3. I costi della realizzazione e della gestione del sistema informativo sono esclusivamente a carico delle imprese assicurative partecipanti.

ART. 22

(Modifiche al decreto legislativo 6 settembre 2005, n.206)

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 - (Misure di contrasto alla 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. 23

(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 al registro di cui al presente comma, nei confronti dei soggetti di cui al primo periodo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11-*bis*, comma 1, 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, in tale violazione 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 disposto dagli articoli 3 e 11 della legge n. 21 del 1992, 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 registrata sul 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 compreso tra uno e due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II;

c) alla terza violazione registrata sul 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) alla quarta violazione registrata sul medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma 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, 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 all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del 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 dagli 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 compreso tra uno e 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) alla quarta violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 884 a euro 2.020 e 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 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. 24

(Delega al Governo in materia di de hors)

1. Il Governo è delegato ad adottare un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti 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.

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 dal regime autorizzatorio di cui agli articoli 21, 106, comma 2 bis, e 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili sulle

- aree di cui all'art. 10, comma 4, lettera g) del medesimo decreto legislativo, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie o gli spazi aperti urbani strettamente prospicienti a siti archeologici o ad altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;
- b) definizione delle modalità di attuazione per l'individuazione dei siti archeologici e degli altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;
 - c) introduzione dell'istituto del silenzio assenso per le aree strettamente prospicienti 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 piena 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) previsione che il diniego dell'autorizzazione 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 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 le Soprintendenze Archeologia, belle arti e paesaggio o con i Parchi archeologici dotati di autonomia speciale territorialmente competenti;
 - g) previsione di misure di semplificazione per i profili 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. In tal caso l'istanza è presentata entro 90 giorni dall'entrata in vigore del decreto delegato;
 - j) previsione 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 entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro della cultura, di concerto con il Ministro dell'interno e 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 di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di decreto 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 il termine di 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 dodici mesi previsto dal primo periodo, o successivamente, quest'ultimo è prorogato di novanta giorni.

4. Nelle more dell'emanazione del decreto legislativo di cui al comma 1 del presente articolo, l'efficacia delle autorizzazioni e delle 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, è prorogata al 31 dicembre 2025, e,

comunque, fino alla data di entrata in vigore delle disposizioni di riordino della materia ai sensi del medesimo decreto legislativo.

CAPO III

MISURE IN MATERIA DI START UP

ART. 25

(Modifiche alla definizione di start-up innovativa)

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 modifiche:

a) al comma 2:

1) la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) è una micro piccola o media impresa (MPMI), come definita dalla raccomandazione 2003/361/CE;"

2) dopo la lettera b) è aggiunta la seguente: "b-bis) entro sessanta mesi dalla richiesta di iscrizione dal registro delle start up, ma comunque non oltre ventiquattro mesi dalla costituzione della società;"

3) dopo la lettera g), è inserita la seguente lettera: "g-bis) dispone di un capitale sociale pari ad almeno 20.000,00 euro;"

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

b) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

"2-bis. Per le imprese che operano in via principale o prevalente in settori strategici, di cui al decreto legge 15 marzo 2012, n.21, convertito con modificazioni dalla legge 11 maggio 2012, n.56, il termine di sessanta mesi indicato al comma 2, lettera b), è innalzato a ottantaquattro mesi."

ART. 26

(Misura transitoria definizione 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 e alle condizioni della normativa previgente.
2. La disposizione di cui all'articolo 10, comma 1, lettera a), numero 2), si applica anche alle start up iscritte nella sezione speciale del Registro delle imprese alla data di entrata in vigore della presente legge, a condizione che il capitale sociale sia aumentato ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera a), numero 3).

ART. 27

(Modifiche alla definizione di incubatore certificato)

1. All'articolo 25 comma 7, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) alla lettera a), le parole «costituzione c/o incubazione di start-up» sono sostituite dalle seguenti: «costituzione o incubazione o accelerazione di start-up»;
- b) alla lettera b), la parola «ospitate», è sostituita dalla seguente: «supportate»;
- c) alla lettera d), le parole «personale ospitato», sono sostituite dalle seguenti: «personale delle start-up innovative supportate»;
- d) alla lettera e), le parole «rispetto all'anno, precedente», sono sostituite dalle seguenti: «delle start-up innovative supportate rispetto all'anno precedente»;
- e) alle lettere f), g) e h), la parola «incubate» è sostituita dalla seguente: «supportate».

ART. 28

(Estensione deduzioni Ires agli incubatori certificati)

1. A decorrere dal periodo d'imposta 2025, non concorre alla formazione del reddito degli incubatori certificati, ai fini dell'imposta sul reddito delle società, il 30 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 altre società che investano prevalentemente in start-up innovative, nel limite massimo delle risorse previste ai sensi dell'articolo 31, comma 2.
2. L'investimento massimo deducibile ai sensi del comma 1 non può eccedere, in ciascun periodo d'imposta, l'importo di euro 1.800.000 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 ed il recupero a tassazione dell'importo dedotto, maggiorato degli interessi legali.

ART. 29

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

1. Al comma 88 dell'articolo 1, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, la parola "10%" è sostituita da "8%" e dopo il primo periodo è inserito il seguente: "La percentuale di cui al precedente periodo è incrementata di un ulteriore 2 %, per gli investimenti qualificati di cui al comma 89, lettera b-ter)."

ART. 30

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

1. Il comma 1, lettera b), dell'articolo 26-bis del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 è sostituito dal seguente "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 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".

ART. 31

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al Capo I e al Capo II 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.
2. Agli oneri derivati dall'articolo 28, nel limite di euro 2 milioni all'anno a decorrere dal 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento di fondo speciale di parte corrente, 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 allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del made in Italy.

ART. 32

(Entrata in vigore)

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