

DL 73/2025: UN DECRETO INFRASTRUTTURE SENZA PRIORITÀ, SENZA RISORSE, SENZA UNA VISIONE STRATEGICA PER IL PAESE

“Il decreto Infrastrutture è l’ennesimo provvedimento senza bussola, senza una visione strategica per il Paese. Un mosaico disomogeneo di norme, che affrontano temi cruciali in modo frammentato e sbilanciato, con un unico punto fermo: l’osessione del governo per il Ponte sullo Stretto”.

Nelle parole di **Valentina Ghio** pronunciate nel corso delle [dichiarazioni sulle pregiudiziali di costituzionalità](#) ci sono, in estrema sintesi, **le motivazioni** che hanno portato il **Partito Democratico a votare contro** il decreto-legge n. 73 del 21 maggio 2025, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l’ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l’attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all’Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

Il provvedimento ha ottenuto il via libera della Camera con 141 voti a favore e 59 contrari.

Le **infrastrutture sono una materia che senza pianificazione, senza programmazione, sia degli interventi sia degli investimenti, non può essere affrontata**.

E, purtroppo, questo decreto, nonostante i titoli dei capitoli, si caratterizza soprattutto per quello che non c’è: **nessuna strategia per il sistema ferroviario, nessun investimento per la mobilità sostenibile, nessuna programmazione per i porti italiani**.

Per i quali si assiste non solo al fermo sulle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità di sistema portuale – lasciate in stallo dal Governo – ma anche alla totale **assenza di iniziative utili per il miglioramento delle condizioni della sicurezza del lavoro portuale**. Nessuna risorsa per il riconoscimento del lavoro usurante, né per l’anticipo pensionistico, né per il rifinanziamento del Fondo vittime dell’amianto.

Per quanto riguarda la **rete ferroviaria**, il fatto che non ci siano misure adeguate è particolarmente grave.

I **ritardi dei treni si moltiplicano ogni giorno di più**, ci sono continui fermi, continui problemi sulle linee. La nostra linea elettrica non regge il peso di un traffico che si è moltiplicato dal punto di vista dell’esercizio, perché ci sono non solo i vettori pubblici ma anche quelli privati. **L’infrastruttura ferroviaria italiana si regge su una colonna vertebrale**, che è l’asse Milano-Napoli, con un piccolo prolungamento della alta capacità, ma non ha le costole, cioè non ha gli attraversamenti tra mare e mare e non ha le gambe,

cioè non ha le linee marittime. Sarebbe servito un intervento serio e strutturato e invece non c'è nulla.

Manca un piano per gli aeroporti Italiani.

Mancano, inoltre, gli interventi per la rete idrica. Spicca l'assenza di finanziamento delle 127 opere valutate come prioritarie tra quelle del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (**Pniissi**). Nonostante l'Italia abbia un'emergenza idrica diffusa, con livelli di dispersione delle reti del 50 per cento, con punte del 70 per cento in alcune aree del Mezzogiorno, il governo sceglie di non fare niente.

Mancano misure concrete contro il dissesto idrogeologico.

A fare da contraltare a tutte queste mancanze c'è, invece, l'ossessione del governo e del ministro Salvini per il Ponte sullo Stretto di Messina, che assorbe tutte le risorse e tutte le attenzioni anche di questo decreto.

Un'opera, quella del Ponte, i cui costi sono già lievitati **da 8,5 miliardi a quasi 14 miliardi di euro.** E che il governo continua a sostenere e finanziare, nonostante le criticità ambientali irrisolte, il rischio sismico, i dubbi sull'impatto urbanistico, la carenza di studi di dettaglio, la sproporzione dei costi. Un progetto anacronistico con forzature continue.

Le critiche del Partito Democratico si sono rivolte anche al modo con il quale questo ennesimo decreto è arrivato in Aula, con una gestione deprecabile dei lavori in Commissione, con emendamenti dei relatori presentati all'ultimo e poi ritirati e poi presentati di nuovo, **senza alcun rispetto delle opposizioni** e del ruolo del Parlamento.

In questa confusione assurta a metodo di lavoro, il governo ha tentato di portare a termine **anche due operazioni molto gravi**, che proprio grazie alla battaglia del PD e delle altre opposizioni sono state fortunatamente sventate.

La prima è stata il tentativo di ridurre e indebolire i controlli antimafia su un settore esposto alle infiltrazioni criminali come quello **dell'autotrasporto** – settore che vale circa 150 miliardi di euro – sostituendo l'informativa antimafia con la comunicazione, cosa che **avrebbe ristretto la platea di quelli che non avrebbero i requisiti** per partecipare alle gare e avrebbe aumentato il rischio di permeabilità rispetto alle infiltrazioni mafiose. Cosa ancor più grave è che la proposta è arrivata proprio dal Ministero dell'Interno, che dovrebbe più di tutti avere a cuore i controlli sulla legalità.

La seconda è stata la cosiddetta tassa sulle vacanze degli italiani. Ossia l'aumento dei pedaggi autostradali a partire del 1° agosto 2025. Anche in questo caso, grazie alla battaglia del PD e delle opposizioni, alla fine quell'emendamento è stato ritirato.

Ma il governo, su questo, continua a mantenere una **posizione ambigua**.

È stato infatti **bocciato un Odg del PD che chiedeva** al governo di impegnarsi ufficialmente a non prendere dai cittadini i soldi che servono per le strade. Così come è stato **bocciato un secondo Odg, sempre del PD, che chiedeva di rendere gratuito il tratto urbano dell'A24** per i romani del quadrante Est della Capitale discriminati dal dover pagare ogni giorno il casello per attraversare la propria città.

Nel dichiarare il voto contrario del PD alla fiducia, **Marco Simiani** ha detto che "Una democrazia sana si misura dalla qualità del processo legislativo, si misura nella capacità di

non trasformare il Parlamento in un semplice passacarte, ma nella capacità di mettere insieme le esigenze e anche le istanze del territorio. Avete bocciato tutte le proposte che abbiamo avanzato: dalla sicurezza stradale, alle infrastrutture portuali, alla programmazione per le aree interne”.

C’è infine un **ulteriore aspetto che merita attenzione per la sua gravità**, ed è la possibilità prevista in questo decreto di **derogare al Codice dell’ambiente**. È stato approvato, infatti, l’**emendamento che esautorà il Ministero dell’Ambiente dalle decisioni in merito alle procedure ambientali sui progetti**, o parti di progetti, aventi quale unico obiettivo la **difesa nazionale** e definiti tali dal Ministro della difesa. Un precedente preoccupante, che riduce trasparenza, competenza tecnica e tutela dei territori. Con il rischio che vengano completamente stravolte le normali procedure di attuazione delle opere pubbliche, sottraendole al controllo pubblico, nel momento in cui il Ministero della Difesa valuti quelle opere utili alla difesa. La complessa situazione internazionale potrebbe dunque diventare la scusa per scavalcare i controlli previsti.

Nel suo [intervento in dichiarazione finale](#) **Anthony Barbagallo** ha detto che questo decreto è “**un testo scritto come se il Paese fosse in guerra**, che svuota il ruolo delle comunità locali, impoverisce le province e **calpesta i diritti dei cittadini più fragili, senza occuparsi del lavoro dei portuali**, né del riconoscimento del lavoro usurante, né del Fondo di anticipo pensionamento, né del Fondo amianto. Con questo decreto il Governo sottrae fondi alle province già in difficoltà, **abbandonando i territori alla marginalizzazione** e smantellando il principio costituzionale di sussidiarietà, invece di investire in infrastrutture utili e sostenibili. (...) Se c’è un comune denominatore, poi, che accompagna tutto il provvedimento, è **l’assoluta incapacità di individuare le priorità vere del Paese**. Il colmo lo si è raggiunto con gli interventi riguardanti il servizio idrico. Si interviene con 50 milioni di euro in diverse regioni. Si interviene ovunque, però, tranne dove manca l’acqua. Ma come si fa? Con intere province senza acqua al Sud, come Potenza, Enna, Agrigento, Caltanissetta, e tutta la Sardegna, è normale che non si intervenga in queste aree e si proceda con mance e mancette in giro per l’Italia?”.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge del Governo “Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l’ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l’attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all’Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti” [AC 2416](#) e ai relativi dossier dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

Assegnazione alle Commissioni riunite IX Trasporti e VIII Ambiente.

SINTESI DELL'ARTICOLATO

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

Disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (art. 1)

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

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

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

L'articolo 1-bis, aggiunto in sede referente, **dispone risorse per incrementare la capacità di liquefazione e rigassificazione del gas naturale**, con un finanziamento totale di 35 milioni di euro ripartiti tra il 2027 e il 2029.

Le risorse sono destinate a progetti strategici già valutati, che rispettino determinati requisiti, tra cui l'avvio dei lavori entro sei mesi dall'assegnazione del contributo.

I fondi vengono coperti attraverso riduzioni di stanziamenti preesistenti in bilancio.

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

L'articolo 1-ter, introdotto in sede referente, **prevede lo sviluppo o il completamento in via prioritaria**, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025 tra MIT e ANAS, della progettazione **dei seguenti interventi**:

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

Si autorizza inoltre **una spesa nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026**, per il completamento dei lavori inerenti **all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda**.

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

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

Disposizioni urgenti per il completamento di alcune attività di progettazione (art. 1-quinquies)

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

Polo Logistico di Alessandria Smistamento e direttrice ferroviaria Milano-Mortara (art. 1-sexies)

L'articolo 1-sexies, introdotto in sede referente, dispone che sia nominato con DPCM un **Commissario straordinario** per la tempestiva realizzazione **del Polo Logistico di Alessandria Smistamento**.

La finalità è quella del potenziamento del **traffico merci nei porti di Savona e Genova e dell'intermodalità nei medesimi retroporti**, di garantire il potenziamento della **direttrice**

ferroviaria Milano-Mortara, nella tratta Albairate-Mortara, e di far fronte alle criticità connesse alla prevista chiusura al traffico ferroviario e stradale del ponte "S. Michele", ubicato tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda

La durata dell'incarico è prevista fino al 31 dicembre 2027.

Modifica del Codice dei contratti pubblici e contratti di protezione civile (art. 2)

L'articolo 2, modificato in sede referente, **interviene su diverse disposizioni del Codice dei contratti pubblici** (d.lgs. 36/2023), riguardanti:

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

Si introduce inoltre il **nuovo articolo 46-bis del Codice della protezione civile** (d.lgs. 1/2018), al fine di disciplinare le **procedure di affidamento di contratti** pubblici in occasione delle **emergenze** di protezione civile.

Efficienza del sistema di monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti prioritari (art. 2-bis)

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

Disposizioni in materia delle classi d'uso degli uffici pubblici ai fini della verifica sismica (art. 3)

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

Disposizioni per il completamento degli interventi infrastrutturali (art. 3-bis)

L'articolo 3-bis, introdotto in sede referente, **interviene sull'articolo 19 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104**, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 136 del 2023 ([vedi il dossier n. 54](#) "Il decreto-legge n. 104 del 2023: decreto "asset", Ufficio Documentazione e

Studi Gruppo PD Camera dei deputati, 5 ottobre 2023), in tema di interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali.

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

L'articolo 3-ter, introdotto in sede referente, al fine di procedere celermente al completamento dei lotti già finanziati compresi nel **tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria**, prevede la nomina dell'amministratore delegato dell'ANAS a **Commissario straordinario**.

Nel disciplinare tale **figura commissariale** viene previsto, in particolare, che:

- il Commissario opera con i poteri e le funzioni previste per i c.d. commissari sblocca cantieri e può nominare un sub-commissario;
- al Commissario e all'eventuale sub-commissario nominato non spettano emolumenti;
- il Commissario, per lo svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi delle strutture dell'ANAS e delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli altri enti territoriali, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Messa in sicurezza e adeguamento del traforo del Gran Sasso (art. 3-quater)

L'articolo 3-quater, introdotto in sede referente, in merito agli interventi per la messa in sicurezza e l'adeguamento del **Traforo del Gran Sasso**, provvede a **trasferire le competenze** dal Commissario straordinario per le Autostrade A24-A25 **al Commissario straordinario già nominato per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso**, a cui vanno imputate le risorse del programma "Strade sicure", finanziato dal Piano nazionale complementare al PNRR.

Il Commissario straordinario per le Autostrade A24 e A25 dovrà inoltre trasmettere una relazione di merito sullo stato degli interventi effettuati. Il Commissario straordinario subentrante opererà entro i limiti delle risorse disponibili e senza nuovi oneri per la finanza pubblica.

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

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

Risorse straordinarie per l'adeguamento infrastrutturale delle capitanerie di porto-Guardia costiera (art. 3-sexies)

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

Valutazione di impatto ambientale relativa a progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale (art. 3-septies)

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

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

Continuità del servizio di autotrasporto (art. 4, co. 1-3)

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

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

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

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

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

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

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

Il comma 3-ter, introdotto in sede referente, autorizza la spesa per l'attuazione del comma 3-bis e provvede alla copertura dei relativi oneri.

Motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli (art. 5)

L'articolo 5, modificato in sede referente, contiene **disposizioni inerenti alla sicurezza informatica e gestionale delle infrastrutture digitali** di rete degli Uffici centrali e territoriali

della Motorizzazione, ulteriori disposizioni di riordino delle attività espletate nell'esercizio delle funzioni ispettive e di vigilanza dal competente personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **nonché la proroga** del termine di limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione **diesel** di categoria "Euro 5".

CAPO III – DISPOSIZIONI URGENTI NEL SETTORE PORTUALE E MARITTIMO

Aggiornamento dei canoni annui delle concessioni demaniali marittime (art. 6, co. 1)

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

Modifiche alla disciplina del Piano regolatore portuale (art. 6, co. 1-bis)

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

Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo (art. 6, co. 2 e 2-bis)

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

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

Personale preposto ai compartimenti e ai circondari delle zone marittime (art. 6, co. 2-ter e 2-quater)

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

Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle acque (art. 7)

L'articolo 7 prevede che la **Commissione tecnico-consultiva** incaricata ad esprimere un parere sulle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree ubicate **all'interno**

del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso, operi, non più presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, ma **presso l'Autorità per la laguna di Venezia- Nuovo Magistrato alle Acque**.

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

Rafforzamento della capacità amministrativa di RAM S.p.A (art. 8)

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

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

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

CAPO IV – PROCEDURE DI INFRAZIONE E VINCOLI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi (art. 9)

L'articolo 9, modificato e integrato in sede referente, prevede **l'applicazione ai contratti di lavori**, con termine finale di presentazione delle offerte tra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023, **della disciplina sulla revisione prezzi prevista dall'art. 60 del Codice dei contratti pubblici** (d.lgs. 36/2023), in deroga a determinate disposizioni e criteri.

In particolare, **l'applicazione della disciplina dell'art. 60 del Codice è consentita a condizione che i contratti non abbiano beneficiato** di precedenti forme di compensazione e siano rispettati determinati requisiti di sostenibilità economica.

Tale misura è attivabile **solo se vi è una copertura finanziaria sufficiente** all'interno del quadro economico dell'intervento.

Devono inoltre risultare congrue le somme accantonate per imprevisti e deve essere disponibile almeno la metà di tali risorse, al netto degli impegni già assunti. In sede referente, è stato introdotto il comma 1-bis che prevede l'adozione dello stato di avanzamento dei lavori, con applicazione dei prezzi aggiornati annualmente, in aumento o, per le sole

lavorazioni eseguite o contabilizzate nell'anno 2025, in diminuzione, rispetto ai prezzi posti a base di gara, al netto dei ribassi formulati in sede di offerta.

Attività propedeutiche all'affidamento del contratto intercity e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 10)

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

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

Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ferroviarie (art. 10-*bis*, co. 1)

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

Varianti ai progetti di infrastrutture strategiche (art. 10-*bis*, co. 2)

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

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

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

Modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali (art. 11)

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

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

Disposizioni relative alla convenzione unica tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la società ANAS S.p.A. (art. 11-bis)

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

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

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

Il comma 1 autorizza il **trasferimento alla società di un contributo in conto esercizio** di 1,5 milioni di euro per l'anno 2025, di 3,5 milioni di euro per l'anno 2026 e di 4,5 milioni di euro per l'anno 2027.

Il comma 2 autorizza il **trasferimento alla società di un contributo in conto capitale** di 0,5 milioni di euro per l'anno 2025, 8,5 milioni di euro per l'anno 2026 e 9,5 milioni di euro

per l'anno 2027, da destinare alla realizzazione di progetti innovativi di monitoraggio e sorveglianza delle infrastrutture.

Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo (art. 12)

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

Disposizioni in materia di accelerazione degli investimenti nel settore delle energie rinnovabili (art. 13)

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

Nello specifico l'articolo, composto da un solo comma, prevede alla lett. a), n. 1 che sia **modificata la modalità di individuazione**, da parte dei piani regionali, delle aree di accelerazione (ora da individuare **nelle c.d. aree idonee definite tali ex lege**), disponendo poi che siano ritenute aree di accelerazione anche le aree industriali ricadenti nella mappatura operata dal Gestore dei servizi energetici (GSE).

Le zone di accelerazione così individuate costituiscono il contenuto minimo inderogabile dei predetti piani regionali.

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

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

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

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

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

L'articolo 13-bis, introdotto in sede referente, prevede **l'assegnazione a favore del Comune di Stazzema di un contributo straordinario di 2,2 milioni di euro (200.000 euro nel 2025 e 2,0 milioni nel 2026) per progettare e realizzare una nuova strada** tra le frazioni di S. Anna e Farnocchia, con l'obiettivo di valorizzare i luoghi della memoria, tra cui **Mulina di Stazzema, Pontestazzemese e il Parco Nazionale della Pace**.

La disposizione prevede che se l'intervento non verrà completato entro il 31 dicembre 2026, le risorse saranno revocate tramite decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e restituite al bilancio dello Stato.

Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di interesse nazionale nei territori colpiti dagli eventi alluvionali (art. 14)

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

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

CAPO V – REALIZZAZIONE E FINANZIAMENTO DI EVENTI SPORTIVI DI RILIEVO INTERNAZIONALE

Realizzazione delle opere funzionali allo svolgimento delle Olimpiadi Invernali di Milano Cortina 2026 (art 15, co. 1)

L'**articolo 15, comma 1**, attribuisce all'amministratore delegato della Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.a. funzioni di Commissario straordinario per la realizzazione di taluni interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei **Giochi olimpici** e

paralimpici Milano Cortina 2026, indicate in un apposito allegato del provvedimento in esame.

Contributo alla Federazione sportiva nazionale-ACI (art. 15, co. 2)

L'articolo 15, comma 2, stanzia **5,25 milioni di euro per l'anno 2025** e di 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2026 al 2032 in favore della **Federazione sportiva nazionale-ACI**, in considerazione dello specifico rilievo rivestito dei due Gran premi di **Formula 1** organizzati in Italia.

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

L'**articolo 15, comma 2-bis**, prevede l'**aumento** di **2 milioni** di euro per l'organizzazione e le funzioni della **Presidenza del Consiglio** dei ministri, mediante riduzione del fondo speciale di parte corrente del MIT.

Capo VI – Disposizioni urgenti di spesa per garantire la continuità dei servizi pubblici nel settore dei trasporti

Disposizioni urgenti per garantire la continuità e regolarità dei servizi svolti dalla Gestione governativa della Ferrovia Circumetnea (art. 16)

L'articolo 16 reca, al comma 1, delle autorizzazioni di spesa per il 2025 e a decorrere dal 2026 in favore della **Gestione governativa della ferrovia Circumetnea**.

Il comma 1-bis, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, specifica che parte delle risorse del contratto di programma tra RFI e MIT siano destinate – per una quota di 4 milioni di euro annui per il 2027 e il 2028 – anche al **finanziamento di binari di precedenza in stazione sulla linea FL3 Roma Tiburtina-Viterbo Porta Fiorentina**.

Disposizioni urgenti in materia di riqualificazione e mitigazione urbanistica connesse al progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria (art. 16-bis)

L'articolo 16-bis, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, dispone che – entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento in esame – venga stipulato un **protocollo di intesa tra il Ministero delle Infrastrutture** e dei Trasporti, **RFI S.p.A.**, **la Regione Campania** e i Comuni interessati, recante gli interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica, con i relativi cronoprogrammi procedurali e finanziari, connessi alla **realizzazione della tratta Battipaglia-Romagnano della linea ferroviaria ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria**. A copertura di tali progetti, si autorizza la spesa complessiva di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028.

CAPO VII – DISPOSIZIONI FINALI

Entrata in vigore (Art. 17)

L'**articolo 17** dispone che il decreto-legge in esame entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **21 maggio 2025**. Il termine per la conversione in legge scade quindi il 20 luglio 2025.