

XIX legislatura

**A.S. 1318:**

**“Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023”**

(Approvato dalla Camera dei deputati)

Dicembre 2024

n. 210



servizio del bilancio  
del Senato





SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it – X @SR\_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2024). Nota di lettura, «A.S. 1318: “Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023” (Approvato dalla Camera dei deputati)». NL210, dicembre 2024, Senato della Repubblica, XIX legislatura

## INDICE

PREMESSA .....	1
<b>Capo I DISPOSIZIONI IN TEMA DI RIORDINO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI .....</b>	<b>1</b>
Sezione I FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE .....	1
Articolo 1 ( <i>Ambito di applicazione, finalità e definizioni</i> ).....	1
Sezione II AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI .....	2
Articoli da 2 a 4 ( <i>Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali; Modalità di     affidamento delle concessioni autostradali; Bando di gara e criteri di aggiudicazione</i> ).....	2
Sezione III AFFIDAMENTI IN HOUSE.....	4
Articolo 5 ( <i>Affidamento in house delle concessioni autostradali</i> ) .....	4
Sezione IV CONTRATTO DI CONCESSIONE .....	5
Articolo 6 ( <i>Oggetto del contratto di concessione</i> ) .....	5
Articolo 7 ( <i>Criteri di remunerazione della concessione</i> ).....	6
Articolo 8 ( <i>Schema di convenzione a base dell'affidamento</i> ) .....	7
Articolo 9 ( <i>Approvazione e aggiornamento delle convenzioni di concessione e dei relativi     piani economico-finanziari</i> ) .....	8
Articolo 10 ( <i>Durata delle concessioni</i> ) .....	10
Articolo 11 ( <i>Estinzione del contratto di concessione</i> ) .....	11
Sezione V TARIFFE AUTOSTRADALI E PIANO DEGLI INVESTIMENTI .....	13
Articolo 12 ( <i>Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali</i> ).....	13
Articolo 13 ( <i>Pianificazione e programmazione degli investimenti autostradali</i> ).....	16
Sezione VI DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ESSERE .....	17
Articoli 14 e 15 ( <i>Disposizioni applicabili alle concessioni in essere ed esternalizzazione     delle concessioni autostradali</i> ).....	17
Sezione VII DISPOSIZIONI FINALI.....	19
Articolo 16 ( <i>Disposizioni di coordinamento normativo</i> ) .....	19
<b>Capo II DISPOSIZIONI IN MATERIA DI RILEVAZIONE DEI PREZZI E DEGLI USI COMMERCIALI E CONCERNENTI IL SETTORE ASSICURATIVO, I TRASPORTI, LE STRUTTURE AMOVIBILI FUNZIONALI ALL'ATTIVITÀ DEI PUBBLICI ESERCIZI E LA CONCORRENZA.....</b>	<b>20</b>
Articolo 17 ( <i>Disposizioni in materia di rilevazione dei prezzi e delle tariffe</i> ).....	20
Articolo 18 ( <i>Aggiornamento del regolamento dell'Autorità per le garanzie nelle     comunicazioni in materia di portabilità dei numeri telefonici mobili</i> ) .....	21
Articolo 19 ( <i>Disposizioni in materia di attività di rilevazione degli usi commerciali e di     informazioni fornite ai clienti finali delle società di vendita di energia al dettaglio</i> ) .....	22
Articolo 20 ( <i>Disposizioni per favorire la concorrenza nel settore assicurativo</i> ) .....	22
Articolo 21 ( <i>Sistema informativo antifrode per i rapporti assicurativi non obbligatori</i> )....	23
Articolo 22 ( <i>Vigilanza sui contratti assicurativi a copertura dei danni alle imprese     cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofici</i> ).....	24
Articolo 23 ( <i>Disposizioni in materia di riporzionamento dei prodotti preconfezionati</i> ) .....	24

Articolo 24 ( <i>Accesso dei clienti domestici vulnerabili al servizio a tutele gradualì</i> ) .....	25
Articolo 25 ( <i>Disposizioni in materia di trasporto pubblico</i> ).....	26
Articolo 26 ( <i>Delega al Governo in materia di strutture amovibili funzionali all'attività dei pubblici esercizi</i> ) .....	28
Articolo 27 ( <i>Modifiche agli articoli 221-bis e 238 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di sistemi autonomi di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio nonché di tariffa per la gestione dei rifiuti urbani</i> ).....	30
<b>Capo III DISPOSIZIONI IN MATERIA DI START-UP E DI ATTIVITÀ DI IMPRESA .....</b>	<b>30</b>
Articolo 28 ( <i>Modifiche alla definizione di start-up innovativa</i> ).....	30
Articolo 29 ( <i>Disposizione transitoria concernente la definizione di start-up innovativa</i> )...	31
Articolo 30 ( <i>Modifiche alla definizione di incubatore certificato</i> ) .....	32
Articolo 31 ( <i>Ulteriori misure di incentivazione</i> ).....	33
Articolo 32 ( <i>Contributo sotto forma di credito d'imposta in favore degli incubatori e degli acceleratori certificati</i> ).....	34
Articolo 33 ( <i>Disposizioni per favorire l'investimento istituzionale nelle start-up innovative</i> ) .....	35
Articolo 34 ( <i>Obbligo dei comuni di conformarsi alle nuove specifiche tecniche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive</i> ) .....	36
Articolo 35 ( <i>Disposizioni per favorire l'investimento privato nelle start-up innovative</i> ).....	37
Articolo 36 ( <i>Sospensione dell'efficacia delle disposizioni in materia di accreditamento e di accordi contrattuali con il Servizio sanitario nazionale</i> ).....	37
Articolo 37 ( <i>Disposizioni in materia di buoni pasto</i> ).....	38
Articolo 38 ( <i>Modifica all'articolo 15 della legge 21 ottobre 2005, n. 219, in materia di reciprocità nel sistema dei medicinali emoderivati prodotti dal plasma</i> ).....	40
<b>Capo IV DISPOSIZIONI FINANZIARIE ED ENTRATA IN VIGORE .....</b>	<b>40</b>
Articolo 39 ( <i>Disposizioni finanziarie</i> ).....	40

## **PREMESSA**

Al momento del completamento del presente *dossier*, non risulta depositata la relazione tecnica aggiornata ai sensi dell'articolo 17, comma 8, della legge n. 196 del 2009.

Le analisi qui presentate sono state effettuate sulla base delle relazioni tecniche riferite ai singoli emendamenti e sul materiale informativo trasmesso nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati.

## **CAPO I DISPOSIZIONI IN TEMA DI RIORDINO DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI**

### *Sezione I FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE*

#### **Articolo 1 (Ambito di applicazione, finalità e definizioni)**

Il comma 1 precisa che gli articoli da 1 a 16 (Capo I) riguardano disposizioni di riordino normativo in materia di affidamento delle concessioni autostradali, di semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico-finanziari e di specificazione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione, con l'intento di rafforzare gli strumenti di governance in capo al concedente, nel quadro di una regolamentazione orientata alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore.

Il comma 2 prevede l'applicazione alle concessioni autostradali delle disposizioni del libro IV, parte II, del Codice dei contratti pubblici<sup>1</sup> (Dei contratti di concessione), come integrate e specificate dalle disposizioni del Capo I in oggetto, che costituiscono norme speciali di settore.

Il comma 3 reca la definizione di alcuni termini e locuzioni utilizzati nell'ambito del provvedimento in esame.

**La RT**, con riferimento all'intero Capo I relativo al riordino delle concessioni autostradali, afferma che 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.

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).

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.

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

Nello specifico, con riferimento all'articolo 1, la RT, oltre a descrivere la norma, afferma che trattasi di norme aventi carattere ordinamentale dalle quali non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, considerata la natura ordinamentale della disposizione in esame, non si hanno osservazioni da formulare.

## *Sezione II* **AGGIUDICAZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI**

### **Articoli da 2 a 4**

***(Ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali; Modalità di affidamento delle concessioni autostradali; Bando di gara e criteri di aggiudicazione)***

L'articolo 2, modificato dalla Camera dei deputati, disciplina le modalità di affidamento delle concessioni autostradali, prevedendo che l'ente concedente tenga conto degli ambiti ottimali di gestione, come individuati dal successivo articolo 16, comma 2, lettera b), che introduce la lettera *g-bis*), all'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011.

L'articolo 3 prevede che l'ente concedente aggiudichi le concessioni autostradali secondo procedure di evidenza pubblica, consentendo l'affidamento diretto esclusivamente nelle seguenti ipotesi:

a) affidamento alla società *in house* costituita ai sensi dell'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge n. 121 del 2021<sup>1</sup>;

b) affidamento a una società *in house*, diversa dalla suddetta società, anche appositamente costituita, secondo quanto previsto dall'articolo 186, comma 7, del codice dei contratti pubblici<sup>2</sup>.

L'ente concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso alle procedure relative alla finanza di progetto, di cui all'articolo 193 del decreto legislativo n. 36 del 2023.

L'articolo 4 reca il contenuto dei bandi di gara relativi agli affidamenti delle concessioni autostradali. In particolare, essi disciplinano l'oggetto, i requisiti di qualificazione generali e speciali dei concorrenti, le modalità di presentazione dell'offerta, il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa e la durata massima del contratto di concessione.

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

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

b) pone a base di gara per la progettazione e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati in coerenza con i criteri di cui all'articolo 13, comma 2, almeno un progetto di fattibilità 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.

**La RT annessa al DDL iniziale**, oltre a descrivere il contenuto delle norme, afferma che le disposizioni di cui alla sezione II non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le attività dianzi illustrate sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, considerato il carattere prevalentemente ordinamentale delle disposizioni e tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT circa l'espletamento delle attività in esame da parte dei soggetti istituzionali nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

---

<sup>1</sup> L'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge n. 121 del 2021 autorizza per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

<sup>2</sup> L'articolo 186, comma 7, del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici) consente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.

### *Sezione III* **AFFIDAMENTI IN HOUSE**

#### **Articolo 5** **(Affidamento in house delle concessioni autostradali)**

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, prevede che ai fini dell'affidamento *in house* di una concessione autostradale, l'ente concedente effettui preventivamente la valutazione delle ragioni che giustificano il ricorso a tale modalità di affidamento.

L'ente concedente predispose una proposta di convenzione, con il relativo piano economico-finanziario (PEF), elaborato sulla base del modello di tariffazione predisposto dall' Autorità di regolazione dei trasporti (ART), che sottopone all'affidatario per la relativa sottoscrizione entro i successivi trenta giorni.

La proposta di affidamento è tempestivamente trasmessa dall'ente concedente all'ART e all'ANAC, che esprimono i pareri di rispettiva competenza entro i successivi trenta giorni, differibili su richiesta dell'Autorità competente, di ulteriori quindici giorni per eventuali motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali.

La proposta di convenzione e il relativo PEF sono trasmessi dall'ente concedente al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS). Il CIPESS si esprime entro il termine di trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Resta ferma per il CIPESS la facoltà di acquisire il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità e il suo parere CIPESS si intende favorevole in caso di mancata deliberazione entro i termini.

L'ente concedente trasmette all'affidatario la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, ai fini della sua sottoscrizione. Tale proposta è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. In caso di mancata sottoscrizione della proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, da parte dell'affidatario entro il termine previsto, si procede a un nuovo affidamento.

La proposta di convenzione è redatta nel rispetto delle disposizioni della sezione IV (articoli da 6 a 11), in quanto compatibili. L'aggiornamento periodico delle convenzioni e dei relativi PEF è definito con apposito atto aggiuntivo alla convenzione, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisiti i pareri dell'ART e dell'ANAC. Alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 (modifica di contratti durante il periodo di efficacia) e 192 (revisione del contratto di concessione) del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023.

**La RT annessa al DDL iniziale**, oltre a ribadire il contenuto della disposizione, afferma che la stessa non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le attività illustrate sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, tenuto conto dei chiarimenti forniti dalla RT relativa al testo iniziale, circa l'espletamento delle attività in esame da parte dei soggetti istituzionali nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, andrebbe solo confermato che anche il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, aggiunto dalla Camera dei deputati, possa essere svolto da parte del Nucleo avvalendosi delle sole risorse già disponibili.

#### *Sezione IV* **CONTRATTO DI CONCESSIONE**

##### **Articolo 6** **(Oggetto del contratto di concessione)**

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, disciplina l'oggetto del contratto di concessione autostradale prevedendo che esso abbia ad oggetto l'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura autostradale, nonché, in relazione ai progetti dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, la progettazione di fattibilità tecnico-economica, la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuati dalla convenzione di concessione e dai relativi aggiornamenti.

In relazione alle attività di manutenzione ordinaria, il concessionario assicura le condizioni di sostenibilità delle aree di servizio mediante la gestione diretta dei servizi comuni condivisi, nel rispetto delle misure di regolazione adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Sono a carico del concessionario i rischi operativi, di cui all'articolo 177 del decreto legislativo n. 36 del 2023 (Codice dei contratti pubblici)<sup>3</sup>.

Tra i lavori e le opere relativi alla manutenzione straordinaria, sono compresi quelli relativi alla realizzazione di aree di parcheggio e di sosta adeguate per gli operatori del trasporto merci. Per la realizzazione di tali opere, il concessionario è autorizzato a espropriare in nome e per conto dell'ente concedente le aree di sedime necessarie. 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.

Le opere relative alla manutenzione straordinaria sono trasferite gratuitamente, libere da 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 e del collaudo. Il 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.

**La RT annessa al DDL iniziale** afferma che l'articolo 6 definisce l'oggetto del contratto di concessione autostradale, specificando le tipologie di attività che rientrano nel contratto e dando specifica attuazione al *requirement* contenuto nella 'M1C2-11-12

---

<sup>3</sup> L'articolo 177 del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che l'aggiudicazione di una concessione comporti il trasferimento al concessionario di un rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi, nonché un rischio dal lato della domanda o dal lato dell'offerta o da entrambi.

Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza' *“richiedere una descrizione dettagliata e trasparente dell'oggetto del contratto di concessione”*.

In particolare, al comma 3, la RT precisa che sono a carico del concessionario i rischi operativi di cui all'articolo 177 del Codice dei contratti pubblici.

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

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

I commi 5 e 6 sono descritti dalla RT

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, considerati i chiarimenti forniti dalla RT, che il rischio operativo è a carico del concessionario e che le espropriazioni e le occupazioni dei terreni sono effettuate a cura del concessionario a valere sul quadro economico dell'opera, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 7** **(Criteri di remunerazione della concessione)**

La norma disciplina i criteri di remunerazione della concessione autostradale di cui all'articolo 6, comma 1. In particolare, si prevede che le attività connesse a tali concessioni siano remunerate mediante riscossione da parte del concessionario delle tariffe di pedaggio di cui all'articolo 12, comma 3, lettera a).

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

Gli oneri relativi all'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria non sono soggetti alle clausole di revisione prezzi di cui all'articolo 60 del codice dei contratti pubblici in relazione a eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, del costo dei lavori, come individuati nella

convenzione di concessione sulla base dei ribassi applicati al costo dell'opera quantificato sulla base dei prezzi rilevati al momento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica dal concedente.

**La RT annessa al DDL iniziale** ribadisce il contenuto della disposizione e afferma che la stessa ha carattere ordinamentale e che da essa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, considerato il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 8**

### ***(Schema di convenzione a base dell'affidamento)***

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, prevede che per ciascuna concessione autostradale sia posto a base dell'affidamento uno schema di convenzione, che definisca:

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

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

Lo schema di convenzione definisce, altresì:

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

b) il metodo di calcolo dell'eventuale valore di subentro, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera u), tenendo conto dell'equilibrio economico-finanziario e dell'applicazione di aliquote di ammortamento tecnico regolatorie, paramtrate alla vita utile degli *asset* reversibili, ovvero al tempo strettamente necessario per il recupero degli investimenti effettuati, se inferiore alla vita utile degli *asset* reversibili.;

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

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

**La RT annessa al DDL iniziale** descrive sinteticamente la norma e afferma che la disposizione ha carattere ordinamentale e che dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha fatto presente che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle

ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) potrà assicurare il supporto operativo all'ente concedente nello svolgimento delle attività di controllo e di monitoraggio nei confronti dei titolari di concessioni autostradali, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera a), nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, trattandosi di attività riconducibili alle funzioni istituzionali dell'Agenzia, individuate dall'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018, nonché ai compiti esercitati dalla medesima Agenzia ai sensi dell'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge, n. 68 del 2022.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, considerato quanto affermato dal rappresentante del Governo circa il supporto operativo all'ente concedente da parte di ANSFISA che sarà effettuato nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 9**

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

La norma prevede che la stipula del contratto di concessione avvenga mediante sottoscrizione, da parte dell'ente concedente e dell'affidatario, corredata del PEF.

All'esito dell'affidamento della concessione, l'ente concedente predispone, sulla base dello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, una proposta di convenzione, con il relativo PEF e, previa trasmissione all'ART, che esprime il parere di competenza entro i successivi trenta giorni, lo sottopone 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. Il CIPESS si esprime entro il termine di trenta giorni dalla richiesta di iscrizione all'ordine del giorno, prorogabile di ulteriori quindici giorni per motivate esigenze istruttorie e integrazioni documentali. Resta ferma per il CIPESS la facoltà di acquisire il parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità. L'ente concedente, tenuto conto delle eventuali osservazioni contenute nel parere del CIPESS, trasmette all'affidatario, entro i successivi trenta giorni, la proposta definitiva di convenzione, con il relativo PEF, ai fini della sua sottoscrizione entro trenta giorni dalla ricezione della stessa.

La proposta definitiva di convenzione sottoscritta è approvata entro tre mesi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di mancata sottoscrizione da parte dell'affidatario, lo stesso decade dall'aggiudicazione del contratto e si procede allo scorrimento della graduatoria o a un nuovo affidamento, senza riconoscimento di alcun indennizzo o rimborso delle spese sostenute da parte dell'affidatario.

L'aggiornamento periodico delle convenzioni e dei relativi PEF è definito con apposito atto aggiuntivo alla convenzione, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisito il parere dell'ART. Alla revisione delle convenzioni e dei relativi PEF si procede nei limiti di quanto stabilito dagli articoli 189 (Modifica di contratti durante il periodo di efficacia) e 192 (Revisione del contratto di concessione) del Codice dei contratti pubblici; la revisione è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

I predetti decreti danno conto delle modalità di copertura finanziaria a valere sulle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui al successivo articolo 12, comma 5. Agli aggiornamenti o alle revisioni delle convenzioni e dei relativi PEF non si applicano le disposizioni dell'articolo 192, comma 3, del codice dei contratti pubblici, il quale prevede che, nei casi di opere di interesse statale o finanziate con contributo a carico dello Stato per le quali non sia già prevista l'espressione del CIPRESS, 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), che emette un parere di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze-Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

**La RT annessa al DDL iniziale** ribadisce sinteticamente il contenuto della norma e afferma che la stessa non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, evidenziando che le relative attività sono svolte dai soggetti istituzionali coinvolti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha chiarito che gli oneri destinati a essere coperti, ai sensi dell'articolo 9, comma 6, a valere sul Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5, del provvedimento in esame, sono quelli derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, di cui all'articolo 192, comma 1, primo periodo, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, richiamati al comma 7 del predetto articolo 12 ai fini del riparto delle risorse del medesimo Fondo. Con riferimento alle procedure per la determinazione degli importi da iscrivere nel Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e nel Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, istituiti dall'articolo 12, comma 5, l'utilizzo effettivo delle risorse è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria di cui al comma 4 del medesimo articolo 12, da effettuare da parte di ciascun concessionario entro trenta giorni dall'approvazione del rispettivo bilancio. Ha rilevato che la procedura di cui all'articolo 12, comma 5, ha carattere annuale e, pertanto, nel Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e nel Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni saranno iscritte risorse solo per il primo anno del triennio di programmazione.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, tenuto conto dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo finalizzati a specificare:

- la tipologia degli oneri destinati a essere coperti, ai sensi del comma 6, a valere sul Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5, del provvedimento in esame;
- le procedure per la determinazione degli importi da iscrivere nel Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e nel Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni,

non si hanno osservazioni da formulare.

Non si formulano, altresì, osservazioni riguardo ai chiarimenti forniti dalla RT circa lo svolgimento delle attività da parte dei soggetti istituzionali coinvolti dalla disposizione nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Andrebbe soltanto confermato che l'aggiunta, operata rispetto al testo iniziale, dell'acquisizione del parere del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità entro i termini previsti sia sostenibile con le sole risorse già previste a legislazione vigente.

### **Articolo 10** **(Durata delle concessioni)**

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, prevede che la durata delle concessioni sia determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e dei lavori richiesti al concessionario e che non possa superare quindici anni. Tale termine può essere derogato solo nel caso in cui il programma dei lavori da affidare in concessione non consenta il recupero degli investimenti effettuati e il ritorno del capitale investito nel termine di quindici anni, tenuto altresì conto del tempo necessario ad ammortizzare le eventuali somme corrisposte a titolo di valore di subentro, determinato secondo i parametri stabiliti dall'ART.

Al termine della concessione, l'ente concedente procede a un nuovo affidamento ai sensi dell'articolo 3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 178, comma 5, del codice dei contratti pubblici<sup>4</sup>.

**La RT annessa al DDL iniziale** afferma che la disposizione in argomento 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, evidenzia che l'articolo in esame è funzionale all'attuazione del seguente *requirement*: “*impedire il rinnovo automatico dei contratti di concessione*”.

---

<sup>4</sup> L'articolo 178, comma 5, del decreto legislativo n. 36 del 2023 dispone che la durata dei contratti di concessione non è prorogabile (salvo per la revisione) e che non sono mai prorogabili i contratti di appalto affidati senza gara dai concessionari. Le disposizioni prevedono altresì che, al termine della concessione, per il tempo strettamente necessario all'espletamento delle procedure di selezione, la gestione delle tratte autostradali sia affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero, 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 RT aggiunge che la norma ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, tenuto conto delle considerazioni svolte dalla RT, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 11** ***(Estinzione del contratto di concessione)***

La norma prevede che alle ipotesi di estinzione di concessioni autostradali derivanti, in particolare, dall'attuazione di procedure di risoluzione o recesso della concessione si applichino le disposizioni dell'articolo 190 del codice dei contratti pubblici, fatto salvo quanto previsto dal presente articolo. In particolare, quando l'estinzione della concessione è determinata da motivi di pubblico interesse, si applica l'articolo 190, comma 4, del codice dei contratti pubblici<sup>5</sup>.

Quando l'estinzione della concessione deriva da inadempimento del concessionario, si applica l'articolo 190, comma 4, lettera *a*), del codice dei contratti pubblici anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto del presente comma, alcuna risoluzione di diritto.

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

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

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

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

Ai fini dell'esercizio della facoltà di estinzione della concessione per inadempimento del concessionario, ai sensi del comma 4, l'ente concedente chiede preventivamente all'ANSFISA una

---

<sup>5</sup> L'articolo 190, comma 4, del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che se l'ente concedente recede dal contratto di concessione per motivi di pubblico interesse spettano al concessionario:

- a*) 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;
- b*) i costi sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso, ivi inclusi gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse;
- c*) un indennizzo a titolo di mancato guadagno compreso tra il minimo del 2 per cento ed il massimo del 5 per cento degli utili previsti dal piano economico-finanziario, in base ad una valutazione che tenga conto delle circostanze, della tipologia di investimenti programmati e delle esigenze di protezione dei crediti dei soggetti finanziatori. In ogni caso i criteri per l'individuazione dell'indennizzo devono essere esplicitati in maniera inequivocabile nell'ambito del bando di gara ed indicati nel contratto, tenuto conto della tipologia e dell'oggetto del rapporto concessorio, con particolare riferimento alla percentuale, al piano economico-finanziario e agli anni da prendere in considerazione nel calcolo.

verifica tecnica sullo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione e sugli eventuali danni cagionati dal concessionario. La verifica tecnica può essere conclusa successivamente all'estinzione della concessione nelle sole ipotesi di somma urgenza e conclamato inadempimento.

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

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

**La RT annessa al DDL iniziale** afferma che la norma disciplina la cessazione del rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, dell'esercizio delle procedure di risoluzione o recesso, armonizzando e razionalizzando il quadro normativo vigente al fine di assicurare un'organicità alla materia e un pieno rispetto dello specifico *requirement* richiesto dalla M1C2-11-12.

Inoltre, la RT sottolinea che la norma ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha fatto presente che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) svolgerà le verifiche tecniche sullo stato dell'infrastruttura oggetto di concessione e sugli eventuali danni cagionati dal concessionario, ai sensi dell'articolo 11, comma 5, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, trattandosi di attività riconducibili alle funzioni istituzionali dell'Agenzia, individuate dall'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130 del 2018, nonché ai compiti esercitati dalla medesima Agenzia ai sensi dell'articolo 7-*bis*, comma 1, del decreto-legge, n. 68 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2022.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, tenuto conto di quanto affermato dalla RT e dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo circa le attività cui è chiamata a svolgere ANSFISA,

nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

## *Sezione V* **TARIFFE AUTOSTRADALI E PIANO DEGLI INVESTIMENTI**

### **Articolo 12** *(Fissazione e aggiornamento delle tariffe autostradali)*

Il comma 1 prevede, in relazione alle concessioni autostradali aggiudicate secondo procedure di evidenza pubblica o in affidamento diretto, che con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) sia definito, nel rispetto dei criteri di cui al successivo comma 2, il sistema per l'individuazione delle tariffe autostradali, in base alla distanza percorsa sull'infrastruttura autostradale, ai flussi di traffico e all'indice inflativo stimato alla data di sottoscrizione o aggiornamento del PEF.

Il comma 2 stabilisce che le tariffe, riferite a ciascuna concessione autostradale, siano determinate tenuto conto delle caratteristiche intrinseche del tracciato e delle infrastrutture e dei manufatti presenti, siano indicate nello schema di convenzione da porre a base dell'affidamento e consentano l'integrale copertura dei seguenti oneri:

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

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

c) l'onere volto a remunerare eventuali costi esterni (definiti come inquinamento atmosferico dovuto al traffico; inquinamento acustico dovuto al traffico; o emissioni di CO<sub>2</sub> dovute al traffico).

Il comma 3 dispone che sulla base del sistema tariffario definito dall'ART, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento, il concedente indichi le tariffe da applicare alla tratta autostradale e le quote dei citati oneri, destinate, rispettivamente:

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

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

Il comma 4 prevede che le tariffe da pedaggio siano integralmente riscosse dal concessionario. La quota delle risorse relative alla componente tariffaria per oneri integrativi è accantonata annualmente nel bilancio di esercizio dei concessionari in un fondo vincolato.

Il comma 5 stabilisce che ogni anno con la legge di bilancio, nel rispetto degli obiettivi programmatici di finanza pubblica, sia definito, sulla base della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo, l'importo da iscrivere, per una quota, in un fondo denominato « Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale » e, per una quota, in un fondo denominato « Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni », entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Un importo corrispondente alle somme dei predetti Fondi è iscritto nello stato di previsione dell'entrata. L'utilizzo effettivo delle somme iscritte nei fondi è subordinato al versamento, da effettuarsi da parte di ciascun concessionario entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio, all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi nei limiti dell'importo versato. Qualora, nel corso dell'anno, dal monitoraggio di cui al comma 6 emerga che le somme di cui al primo periodo

incassate dai concessionari possano risultare su base annua inferiori all'importo fissato nella legge di bilancio, gli stanziamenti iscritti nei Fondi di cui al presente comma sono corrispondentemente accantonati e resi indisponibili.

Il comma 6, al fine di determinare l'importo di cui al comma 5, prevede la trasmissione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 31 luglio di ogni anno, della previsione delle risorse della componente tariffaria per oneri integrativi che si stima di incassare nell'anno successivo e, in corso d'anno, su base trimestrale, delle informazioni di monitoraggio degli incassi dei singoli concessionari.

Il comma 7 stabilisce che le risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale siano ripartite, con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 ottobre di ogni anno, per essere destinate prioritariamente agli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, di cui all'articolo 192, comma 1, primo periodo, del codice dei contratti pubblici, nonché, per la quota residua, alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale, nel rispetto delle modalità di cui al comma 8 e dei criteri di cui ai commi 9 e 10.

In nessun caso le risorse del Fondo possono essere ripartite in modo tale da alterare la concorrenza tra le tratte autostradali di competenza dell'ente concedente e quelle di competenza di soggetti diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli stessi decreti indicano la tipologia di investimento, il beneficiario e l'importo dei lavori per ciascun anno di costruzione e destinano le risorse del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni al riequilibrio economico-finanziario delle concessioni affidate dall'ente concedente, nel rispetto della disciplina in materia di aiuti di Stato.

Il comma 8 dispone che i decreti annuali di riparto delle risorse del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale individuino, nel rispetto del criterio di destinazione prioritaria di cui al medesimo comma 7, primo periodo, gli interventi da ammettere al riparto delle risorse, nei limiti delle disponibilità del Fondo, dando evidenza per ciascun intervento delle valutazioni relative ai criteri di cui ai commi 9 e 10, compresa l'analisi costi-benefici.

Il comma 9 prevede che per la compensazione degli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto alle previsioni poste a base degli affidamenti derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, le risorse del Fondo siano ripartite a favore delle concessionarie nei limiti delle risorse iscritte nell'accantonamento della componente tariffaria per oneri integrativi, tenuto conto:

- a) della rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli standard di sicurezza;
- b) del rapporto costi-benefici dell'intervento da finanziare.

Il comma 10, per la realizzazione di interventi di messa in sicurezza della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale, stabilisce che le risorse del Fondo siano ripartite a favore delle concessionarie tenute all'accantonamento della componente tariffaria per oneri integrativi, tenuto conto:

- a) della rilevanza dell'intervento con riferimento all'incremento degli standard di sicurezza;
- b) della rilevanza dell'intervento con riferimento alla fluidificazione e al decongestionamento della viabilità locale di adduzione alla tratta autostradale inserita nella programmazione triennale dei lavori pubblici degli enti proprietari di cui all'articolo 37 del codice dei contratti pubblici;
- c) del rapporto costi-benefici dell'intervento da finanziare.

**La RT annessa al DDL iniziale**, in merito ai commi da 1 a 3, descrive il contenuto delle norme.

Con riferimento al comma 4, specifica che il fondo vincolato dove il concessionario deve accantonare annualmente gli introiti relativi alla componente Toi è a disposizione dell'ente concedente. Inoltre, precisa che al fine di garantire l'invarianza finanziaria della disposizione al comma 5, l'utilizzo delle somme iscritte nei Fondi di cui al

medesimo comma è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, da parte dei concessionari, delle risorse derivanti dalle tariffe di competenza dell'ente concedente, e avviene nei limiti dell'importo versato. In particolare, ai fini dei saldi di finanza pubblica in ciascun anno sono registrati, in entrata, gli incassi della predetta componente tariffaria da parte dei concessionari e, in uscita, gli utilizzi dei Fondi.

Per quanto riguarda i commi 6 e 7, la RT ne descrive il contenuto.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha chiarito, altresì, che gli oneri destinati a essere coperti, ai sensi dell'articolo 9, comma 6, a valere sul Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale di cui all'articolo 12, comma 5, del provvedimento in esame, sono quelli derivanti dagli eventi sopravvenuti, straordinari e imprevedibili, purché non imputabili al concessionario, di cui all'articolo 192, comma 1, primo periodo, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, richiamati al comma 7 del predetto articolo 12 ai fini del riparto delle risorse del medesimo Fondo. Con riferimento alle procedure per la determinazione degli importi da iscrivere nel Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e nel Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, istituiti dall'articolo 12, comma 5, il rappresentante del Governo ha sottolineato che l'utilizzo effettivo delle risorse è subordinato al versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse della componente tariffaria di cui al comma 4 del medesimo articolo 12, da effettuare da parte di ciascun concessionario entro trenta giorni dall'approvazione del rispettivo bilancio. Infine, ha rilevato che la procedura di cui all'articolo 12, comma 5, ha carattere annuale e, pertanto, nel Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e nel Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni saranno iscritte risorse solo per il primo anno del triennio di programmazione.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, posto che si prevede la creazione di due nuovi fondi nel bilancio dello Stato alimentati da tariffe applicate dai concessionari per il recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale autostradale a pedaggio, nonché dei costi di adduzione e degli impianti finalizzati al migliore funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico, sarebbero utili prime indicazioni circa l'entità dei finanziamenti pubblici già concessi che saranno recuperati nei prossimi anni così come stime anche di massima sui due nuovi fondi. Si rileva inoltre che le norme non chiariscono quanta parte delle risorse debba essere destinata al Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e quanta parte al Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, per cui anche su questo punto sarebbe utile una precisazione.

In relazione al fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, considerato il principio che il concessionario si deve assumere i rischi operativi, come previsto dal codice dei contratti pubblici<sup>6</sup> e anche dall'articolo 6, comma 3, del presente disegno di legge, sarebbe utile una conferma che tale fondo si applicherà ai soli casi già previsti dal codice dei contratti pubblici per eventi sopravvenuti straordinari e imprevedibili e non imputabili al concessionario (cfr. articolo 192)<sup>7</sup>.

Alla luce dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo e, in particolare, in merito a quanto affermato con riferimento alla procedura di determinazione, per il solo primo anno del triennio di programmazione del bilancio, del Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e del Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, andrebbe chiarito se tale tipologia di iscrizione in bilancio sia idonea ad assicurare la copertura di quegli investimenti a valere sui predetti fondi eventualmente a valenza pluriennale.

### **Articolo 13**

#### ***(Pianificazione e programmazione degli investimenti autostradali)***

La norma prevede l'adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS. La sua adozione è finalizzata a individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle concessioni autostradali da affidare, tenuto conto delle relazioni sugli investimenti trasmesse dai concessionari uscenti al termine delle rispettive concessioni. Il Piano può essere aggiornato al termine di ogni biennio.

Sulla base del Piano, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento per le concessioni autostradali scadute o in scadenza è individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria, nel rispetto delle seguenti priorità:

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

---

<sup>6</sup> Ad esempio, la Corte di giustizia Ue ha affermato che “Il rischio di gestione deve essere inteso come rischio di esposizione all'alea del mercato (v., in tal senso, sentenza Eurawasser, cit., punto 67), il quale può tradursi nel rischio di concorrenza da parte di altri operatori, nel rischio di uno squilibrio tra domanda e offerta di servizi, nel rischio d'insolvenza dei soggetti che devono pagare il prezzo dei servizi forniti, nel rischio di mancata copertura delle spese di gestione mediante le entrate o ancora nel rischio di responsabilità di un danno legato ad una carenza del servizio”. Cfr. Corte giustizia UE sez.III, 10 novembre 2011, n. 348, par.48.

<sup>7</sup> In tali casi può essere richiesta la revisione del contratto. Tuttavia, non è consentito concordare modifiche che alterino la natura della concessione, o modifiche sostanziali che, se fossero state contenute nella procedura iniziale di aggiudicazione della concessione, avrebbero consentito l'ammissione di candidati diversi da quelli inizialmente selezionati o l'accettazione di un'offerta diversa da quella inizialmente accettata, oppure avrebbero attirato ulteriori partecipanti alla procedura di aggiudicazione della concessione. In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico-finanziario le parti possono recedere dal contratto. In tal caso, al concessionario sono rimborsati il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti; i costi sostenuti o da sostenere in conseguenza del recesso, a esclusione degli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse.

**La RT annessa al DDL iniziale**, oltre a descrivere la norma, afferma che la disposizione ha carattere ordinamentale e dalla stessa non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

## *Sezione VI*

### ***DISPOSIZIONI TRANSITORIE RELATIVE ALLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI IN ESSERE***

#### **Articoli 14 e 15**

#### ***(Disposizioni applicabili alle concessioni in essere ed esternalizzazione delle concessioni autostradali)***

Il comma 1 dell'articolo 14 prevede che alla procedura di aggiornamento dei piani economico-finanziari (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, si applichino le disposizioni dell'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019<sup>8</sup>.

Il comma 2 stabilisce che le società concessionarie per le quali, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, interviene la scadenza del periodo regolatorio quinquennale presentino le proposte di aggiornamento dei PEF. L'aggiornamento dei PEF presentati, entro il termine del 30 marzo dell'anno di scadenza del periodo regolatorio, è perfezionato entro il 31 dicembre del medesimo anno, previo recepimento nelle proposte di aggiornamento dei PEF delle rettifiche richieste dall'ente concedente all'esito delle verifiche effettuate sui piani di investimento. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni comma sono incrementate nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato nei documenti di programmazione di finanza pubblica per il relativo anno. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei PEF.

Il comma 3 prevede che l'ente concedente, in sede di istruttoria sugli aggiornamenti dei PEF, verifichi 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;

---

<sup>8</sup> L'articolo 13, comma 3, del decreto-legge n. 162 del 2019 prevede che entro il 30 marzo 2024 le società concessionarie, per le quali è intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, presentino le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari. L'aggiornamento dei piani economico-finanziari, presentati entro il termine del 30 marzo 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro il 31 dicembre 2024. Nelle more degli aggiornamenti convenzionali, le tariffe autostradali relative alle concessioni di cui al primo periodo sono incrementate nella misura del 2,3 per cento, corrispondente all'indice di inflazione previsto per l'anno 2024 dalla Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2023. Gli adeguamenti, in eccesso o in difetto, rispetto ai predetti incrementi tariffari sono definiti in sede di aggiornamento dei piani economico-finanziari.

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

Il comma 4, inserito dalla Camera dei deputati, prevede inoltre che alle procedure di aggiornamento dei PEF si applichino le disposizioni dell'articolo 43, commi 1, 2 e 2-*bis*, del decreto-legge n. 201 del 2011<sup>9</sup>.

L'articolo 15 prevede che alle concessioni autostradali in essere, non affidate conformemente al diritto dell'Unione europea vigente al momento dell'affidamento o della proroga, si applichino 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 da 2 a 6, del decreto legislativo n. 36 del 2023<sup>10</sup>.

**La RT annessa al DDL iniziale**, oltre a ribadire il contenuto delle norme, afferma che le stesse hanno carattere ordinamentale e che da esse non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha fatto presente che l'indice del tasso di inflazione che, in base a quanto previsto dall'articolo 14, comma 2, dovrà essere preso in considerazione, a decorrere dall'anno 2025, ai fini dell'adeguamento delle tariffe autostradali, sarà quello risultante dal Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029 e dai successivi documenti di aggiornamento della programmazione economico-finanziaria.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, considerato il carattere ordinamentale delle disposizioni, non si hanno osservazioni da formulare.

---

<sup>9</sup> L'articolo 43, commi 1 e 2, del decreto-legge n. 201 del 2011 prevede che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano trasmessi, previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente. Gli aggiornamenti o le revisioni che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui sopra sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente. Il comma 2-*bis*, prevede che nei suddetti casi il concedente, sentita l'Autorità, verifichi l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.

<sup>10</sup> L'articolo 186 del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che, al fine di fissare la quota di esternalizzazione nell'intervallo tra il 50 e il 60 per cento, l'ente concedente tenga conto di una serie di parametri tra cui: le dimensioni economiche e i caratteri dell'impresa, l'epoca di assegnazione della concessione, la sua durata residua, il suo oggetto, il suo valore economico e l'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 e finanziari (PEF), prevedendo altresì meccanismi di recupero in caso di mancato rispetto delle quote di affidamento.

## *Sezione VII* **DISPOSIZIONI FINALI**

### **Articolo 16** *(Disposizioni di coordinamento normativo)*

L'articolo, modificato dalla Camera dei deputati, reca una serie di disposizioni di coordinamento normativo.

In particolare, si prevede che le disposizioni delle sezioni I, II, III, IV e V del Capo I (articoli da 1 a 13) si applichino alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, 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, relativo alla durata delle concessioni, alle concessioni in essere.

Con un'aggiunta inserita dalla Camera dei deputati, si stabilisce che le disposizioni di cui al presente capo, ad eccezione degli articoli 3, comma 2, lettera a), 8, comma 2, lettera c), 12 e 14, commi 1, 2 e 3, si applichino, in quanto compatibili, anche alle tratte autostradali in relazione alle quali i poteri e le funzioni di ente concedente sono attribuiti a soggetti diversi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si modifica l'articolo 37, comma 2, del decreto-legge n. 201 del 2011, relativamente ai compiti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, prevedendo che ad essa compete dal 1° gennaio 2025:

- la definizione di uno schema di bando-tipo di concessione e uno di convenzione-tipo, anche con riferimento agli affidamenti *in house*;
- l'espressione del parere di competenza sulla proposta di affidamento in relazione agli affidamenti con gara e *in house* nonché sugli aggiornamenti o sulle revisioni delle convenzioni autostradali;
- la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti ad adeguarsi i concessionari autostradali per le nuove concessioni;
- la definizione degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Viene modificato l'articolo 43, comma 1, del decreto-legge n. 201 del 2011, prevedendo che gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, siano trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPESS previo adeguamento del testo convenzionale alle eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Vengono aggiornati alle disposizioni di cui al provvedimento in esame i richiami precedentemente riferiti all'articolo 35, comma 1, del decreto-legge n. 162 del 2019, relativi alla decadenza o risoluzione di concessioni di strade o di autostrade.

Si provvede alla soppressione dei commi 1 e 2 all'articolo 7-bis del decreto-legge n. 68 del 2022, relativi all'estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario, aggiornando i relativi richiami alla normativa in esame.

Alla data di scadenza dell'ultima concessione in vigore alla data di entrata in vigore del provvedimento in esame sono abrogate le seguenti disposizioni in materia di concessioni autostradali:

- i commi 1, 2, 2-bis e 3 dell'articolo 43 del decreto-legge n. 201 del 2011;
- l'articolo 8-duodecies del decreto-legge n. 59 del 2008;
- i commi 82, 83 e 84 dell'articolo 2 del decreto-legge n. 262 del 2006;
- l'articolo 21 del decreto-legge n. 355 del 2003.

**La RT annessa al DDL iniziale** afferma che la disposizione definisce l'ambito di applicazione del provvedimento in esame, limitandolo alle procedure di affidamento avviate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, fatto salvo, in ogni caso,

quanto specificamente disposto dai singoli articoli in merito all'applicabilità delle relative disposizioni anche alle concessioni in essere. 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.

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

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha chiarito che le disposizioni del comma 2, che aggiornano le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, modificando l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, non determinano oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, in quanto la medesima Autorità potrà provvedere allo svolgimento delle attività ad essa affidate nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, trattandosi di funzioni sostanzialmente analoghe a quelle già esercitate dalla medesima Autorità ai sensi del comma 2, lettera g), del citato articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, tenuto conto dei chiarimenti forniti dal Governo e considerato il carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

## CAPO II

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

#### **Articolo 17**

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

Il comma 1, integrando l'articolo 2, comma 2, lettera c), della legge n. 580 del 1993, limita la rilevazione dei prezzi e delle tariffe da parte delle Camere di commercio a determinati prodotti individuati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi, sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale, anche alla luce delle risultanze del monitoraggio di cui al comma 199-*bis* dell'articolo 2 della legge n. 244 del 2007. Le

modalità di rilevazione dei prezzi e delle tariffe sono definite tramite apposite linee guida adottate dal Garante per la sorveglianza dei prezzi nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e garantendo l'imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento.

**La RT**, dopo aver illustrato l'articolo, ricorda che 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 vengono dunque attribuite una nuova funzione e competenze ulteriori che richiederebbero specifiche professionalità per l'individuazione dei prodotti. L'elaborazione delle linee guida, poi, avverrà 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. **La Rel. III.** aggiunge che la disposizione in esame si pone l'obiettivo di superare le criticità evidenziate nella segnalazione del luglio 2023 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) per il corretto espletamento dell'attività di monitoraggio.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

## **Articolo 18**

### ***(Aggiornamento del regolamento dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni in materia di portabilità dei numeri telefonici mobili)***

La norma, introdotta dalla Camera dei deputati, nel novellare l'articolo 98-*duodecies* del codice delle comunicazioni elettroniche, dispone che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni aggiorni il regolamento recante revisione delle norme riguardanti la portabilità del numero mobile, di cui alla delibera dell'Autorità n. 147/11/CIR del 30 novembre 2011, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame. L'aggiornamento deve prevedere attività di monitoraggio e vigilanza sulla sua attuazione, il cui esito è contenuto in una relazione redatta annualmente dall'Autorità.

**La RT** non considera la norma.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha chiarito che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni potrà svolgere le attività di monitoraggio e vigilanza in materia di portabilità dei numeri telefonici mobili nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

**Al riguardo**, alla luce delle rassicurazioni fornite del rappresentante del Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 19**

### ***(Disposizioni in materia di attività di rilevazione degli usi commerciali e di informazioni fornite ai clienti finali delle società di vendita di energia al dettaglio)***

Il comma 1, al fine di assicurare la trasparenza delle attività di rilevazione di usi commerciali, integrando l'articolo 11, comma 5, del decreto-legge n. 223 del 2006, dispone che le commissioni provinciali delle Camere di commercio, istituite ai sensi dell'articolo 34 del TU di cui al RD n. 2011 del 1934, assicurano, il rispetto di quanto previsto dal primo periodo (ovvero il divieto di partecipazione dei rappresentanti di categorie ai Comitati tecnici per la rilevazione degli usi commerciali, quando tali rappresentanti hanno un interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione). In caso di violazione, il presidente della commissione provinciale dichiara la decadenza del Comitato tecnico. Ove non provveda, la Camera di commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, revoca la commissione provinciale.

Il comma 2, aggiunto dalla Camera dei deputati, prevede, modificando l'articolo 9, comma 7, lettera b), del decreto legislativo n. 102 del 2014, che le società di vendita di energia al dettaglio offrano ai clienti finali l'opzione di ricevere in via elettronica informazioni sull'identità dell'intermediario con cui è stata sottoscritta l'offerta, oltre che sulla fatturazione e sulle bollette, come già previsto a legislazione vigente.

**La RT**, riferita al solo comma 1, asserisce che esso non comporta oneri per la finanza pubblica, poiché le CCIAA vi provvedono, nell'ambito delle competenze in materia di regolazione e di mercato ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 580 del 1993 (quali quelle dell'accertamento e della revisione di usi e consuetudini connesse alle attività economiche e commerciali), con le risorse finanziarie, strumentali e umane disponibili a legislazione vigente.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

## **Articolo 20**

### ***(Disposizioni per favorire la concorrenza nel settore assicurativo)***

Il comma 1, nelle more dell'attuazione dell'articolo 145-bis, commi 2 e 3 (ai sensi dei quali appositi operatori, individuati come “*provider* di telematica assicurativa” garantiscono l'interoperabilità e la portabilità dei meccanismi elettronici – cd. scatola nera - che registrano l'attività del veicolo anche nei casi di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con un'impresa assicuratrice diversa da quella che ha provveduto a installare i meccanismi elettronici), del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2002, e della conseguente piena interoperabilità dei meccanismi elettronici di cui all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), del medesimo codice, al fine di favorire la concorrenza in ambito assicurativo, vieta le clausole che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi, alla scadenza annuale del contratto, il predetto meccanismo elettronico, fermo restando il diritto dell'impresa di assicurazione di ottenerne la restituzione. Le clausole apposte in violazione del divieto di cui al primo periodo sono nulle, mentre il contratto rimane valido per il resto.

Il comma 2 consente all'assicurato di richiedere, per il tramite dell'impresa di assicurazione, al fornitore di servizi assicurativi telematici che gestisce il citato meccanismo elettronico, che è stato

installato su richiesta dell'impresa di assicurazione o che è presente nel veicolo quale dotazione di fabbrica, i dati relativi alla percorrenza complessiva, alla percorrenza differenziata in funzione delle diverse tipologie di strade percorse e all'orario, diurno o notturno, di percorrenza, nonché agli eventi di guida ad alta velocità per tipo di strada negli ultimi dodici mesi. Tali dati sono resi accessibili all'assicurato, a titolo gratuito, in un formato strutturato, con modalità di uso comune e leggibile tramite dispositivi automatici.

Il comma 3 obbliga l'impresa di assicurazione, che si avvale dei dati di cui al comma 2 per calcolare il premio del nuovo contratto stipulato con l'assicurato e che non prevede la prosecuzione del servizio da parte dello stesso fornitore di servizi assicurativi telematici, a versare a quest'ultimo, quale presupposto per l'utilizzo dei dati, un compenso *una tantum* non superiore a 20 euro. I predetti dati e compensi saranno eventualmente aggiornati con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* decorsi due anni dall'entrata in vigore della legge in esame, coerentemente con i mutamenti delle condizioni di mercato.

**La RT** sottolinea che 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.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

## **Articolo 21**

### ***(Sistema informativo antifrode per i rapporti assicurativi non obbligatori)***

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

Il comma 2 stabilisce che le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo di cui al comma 1 e le tipologie di dati da trattare sono definiti dall'IVASS con proprio regolamento, da adottare sentiti il Garante per la protezione dei dati personali e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, previa consultazione delle imprese di assicurazione e della loro associazione.

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

**La RT** ribadisce che i costi della realizzazione e della gestione del sistema informativo sono ad esclusivo carico delle imprese assicurative e dunque non comportano maggiori o nuovi oneri per la finanza pubblica. Ricorda poi che IVASS già

svolge attività di controllo a garanzia dell'adeguata protezione degli assicurati e della sana e prudente gestione delle imprese assicurative nell'ambito della loro trasparenza e correttezza nei confronti della clientela e dunque il compito previsto non rappresenta un aggravio della normale attività dell'agenzia.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare, alla luce della limitata portata estensiva dei compiti attribuiti all'IVASS e, soprattutto, del fatto che tale ente non rientra nel novero dei soggetti inclusi nel conto consolidato delle PP.AA..

## **Articolo 22**

### ***(Vigilanza sui contratti assicurativi a copertura dei danni alle imprese cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofici)***

Il comma 1, inserendo il comma 105-*bis* nell'articolo 1 della legge n. 213 del 2023, dispone che, al fine di favorire una scelta consapevole e informata da parte delle imprese soggette all'obbligo di cui al comma 101<sup>11</sup>, l'IVASS gestisce, anche attraverso la piattaforma informatica già disponibile per la comparazione delle offerte di contratti di assicurazione per la responsabilità civile connessa alla circolazione degli autoveicoli, un portale informatico che consente di comparare in modo trasparente i contratti assicurativi offerti dalle imprese di assicurazione. Ciascuna impresa di assicurazione immette nel portale di cui al primo periodo il contratto assicurativo, conforme alle prescrizioni di cui ai commi da 101 a 107, indicando le condizioni generali, l'estensione delle coperture e le eventuali esclusioni e limitazioni. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, su proposta dell'IVASS, sono stabilite le disposizioni attuative del presente comma.

**La RT** non analizza l'articolo, aggiunto dalla Camera dei deputati.

**Al riguardo**, nulla da osservare, atteso che l'IVASS non è compreso nel perimetro delle amministrazioni pubbliche ai fini del conto economico consolidato.

## **Articolo 23**

### ***(Disposizioni in materia di riporzionamento dei prodotti confezionati)***

Il comma 1 inserisce l'articolo 15-*bis* (*Disposizioni in materia di riporzionamento dei prodotti confezionati*) nel codice del consumo, di cui al decreto legislativo n. 206 del 2005. I seguenti sono i commi del nuovo articolo.

Il comma 1 prevede che i produttori che immettono in commercio, anche per il tramite dei distributori operanti in Italia, un prodotto di consumo che, pur mantenendo inalterato il precedente confezionamento,

---

<sup>11</sup> Ai sensi del quale le imprese con sede legale in Italia e le imprese aventi sede legale all'estero con una stabile organizzazione in Italia, tenute all'iscrizione nel registro delle imprese, sono tenute a stipulare, entro il 31 dicembre 2024, contratti assicurativi a copertura dei danni ai beni di cui all'articolo 2424, primo comma, sezione Attivo, voce B-II, numeri 1), 2) e 3), del codice civile direttamente cagionati da calamità naturali ed eventi catastrofici verificatisi sul territorio nazionale. Per eventi da assicurare di cui al primo periodo si intendono i sismi, le alluvioni, le frane, le inondazioni e le esondazioni.

ha subito una riduzione della quantità nominale e un correlato aumento del prezzo per unità di misura da essi dipendenti, informino il consumatore dell'avvenuta riduzione della quantità e dell'aumento del prezzo in termini percentuali, tramite l'apposizione, nel campo visivo principale della confezione di vendita o in un'etichetta adesiva, della seguente dicitura: "Questa confezione contiene un prodotto inferiore di X (unità di misura) rispetto alla precedente quantità".

Il comma 2 limita l'applicazione del suddetto obbligo informativo a un periodo di sei mesi a decorrere dalla data di immissione in commercio del prodotto interessato.

Il comma 3 stabilisce che le disposizioni del presente articolo si applicano a decorrere dal 1° aprile 2025.

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

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

## Articolo 24

### *(Accesso dei clienti domestici vulnerabili al servizio a tutele gradual)*

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, dispone che i clienti domestici vulnerabili di cui all'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, abbiano la facoltà di chiedere, entro il 30 giugno 2025, l'accesso al servizio a tutele gradual (clienti domestici non vulnerabili) di cui alla deliberazione dell'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) n. 362/2023/R/eel del 3 agosto 2023, fornito dall'operatore aggiudicatario dell'area ove è situato il punto di consegna interessato. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'ARERA stabilisce le modalità di attuazione del presente articolo, ivi incluse quelle concernenti l'attestazione circa la sussistenza dei requisiti di vulnerabilità di cui al medesimo articolo 11, comma 1, del decreto legislativo n. 199 del 2021, dandone evidenza nel proprio sito *internet* istituzionale.

**La RT** non considera la norma.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha segnalato che l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente potrà provvedere all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo, che affidano alla medesima Autorità il compito di definire le modalità di accesso di clienti domestici vulnerabili al servizio a tutele gradual, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, trattandosi di attività riconducibili alle funzioni

istituzionali di regolazione e controllo nel settore dell'energia elettrica, di competenza della predetta Autorità.

**Al riguardo**, considerato i chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, non si hanno osservazioni da formulare.

## **Articolo 25** ***(Disposizioni in materia di trasporto pubblico)***

La norma, modificata dalla Camera dei deputati, reca alcune novelle al sistema sanzionatorio previsto per le violazioni delle norme in materia di trasporto pubblico non di linea. In particolare, una modifica all'articolo 10-*bis*, comma 3, del decreto-legge n. 135 del 2018, prevede la sanzione della sospensione per due mesi dal ruolo ai conducenti di taxi e NCC per la mancata iscrizione al registro informatico delle imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea o della sospensione di un mese dal ruolo per omessa presentazione dell'istanza di aggiornamento dei dati inseriti nel medesimo registro.

Si prevede inoltre, che i comuni debbano procedere in fase di prima applicazione del registro alla ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero delle licenze e delle autorizzazioni e a verificare eventuali incongruenze dei dati contenuti nel registro. I comuni accedono al registro anche quando si renda necessario per l'adozione dei provvedimenti di loro competenza. I comuni comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli esiti sulla ricognizione e delle verifiche nonché gli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione dei titoli abilitativi per il trasporto pubblico non di linea adottati. Per finalità di consulto, l'accesso al registro è consentito, altresì, alle regioni, alle province e alle città metropolitane.

Inoltre, sono modificati gli articoli 85 e 86 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. In particolare, si prevede:

- l'incremento delle sanzioni amministrative per esercizio abusivo dell'attività di NCC, allineandole a quanto già previsto per l'esercizio abusivo dell'attività di taxi;
- l'incremento delle sanzioni amministrative previste per i proprietari di licenze per l'attività di taxi e titolari dell'attività di NCC che non ottemperano a specifici obblighi previsti dalla legge n. 21 del 1992;
- una fattispecie residuale per violazioni cosiddette lievi della disciplina sul trasporto non di linea sia per i taxi che per gli NCC.

Le summenzionate modifiche al codice della strada entrano in vigore decorsi sei mesi dalla pubblicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle specifiche del foglio di servizio in formato elettronico previsto per il servizio di noleggio con conducente.

Si estende, infine, alle aree extraurbane a domanda debole la disciplina che permette agli enti locali di diversificare il servizio utilizzando veicoli della categoria M1<sup>12</sup> nell'organizzazione della rete dei trasporti di linea.

**La RT annessa al DDL iniziale** afferma che la disposizione 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

---

<sup>12</sup> Veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente.

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

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

Per la RT, 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. La norma si limita a novellare la disciplina sanzionatoria in materia di trasporto pubblico non di linea. Nello specifico, dall'inasprimento delle sanzioni potranno derivare nuove entrate al bilancio dello Stato, non quantificabili in questa sede in quanto connesse al numero delle infrazioni e delle sanzioni in concreto applicate, non prevedibili *ex ante* in ragione del loro carattere aleatorio. Quanto, invece, alle sanzioni accessorie della sospensione della carta di circolazione, nonché della sospensione al ruolo degli esercenti, la RT 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.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, atteso i chiarimenti forniti dal Governo e considerato che all'inasprimento delle sanzioni non sono stati ascritti effetti di maggiori entrate sui saldi di finanza pubblica, non si hanno osservazioni da formulare.

Non si formulano altresì osservazioni sulle maggiori competenze attribuite ai comuni nell'ambito del monitoraggio e della verifica dei dati del registro delle imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea poiché, come evidenziato dalla relazione tecnica, si tratta di attività già svolte dalle medesime amministrazioni a legislazione vigente.

## **Articolo 26**

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

Il comma 1 delega il Governo ad adottare, entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti la concessione di spazi e aree pubblici di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili (cd. *dehors*) funzionali all'attività esercitata.

Il comma 2 stabilisce che 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)* fermi restando la disciplina in materia di occupazione di suolo pubblico e l'obbligo di acquisizione del relativo titolo autorizzatorio, esclusione delle autorizzazioni previste dagli articoli 21, 106, comma 2-bis, e 146 del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo n. 42 del 2004, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili nei luoghi di cui all'articolo 10, comma 4, lettera g) (ovvero le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico), del medesimo decreto legislativo, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie, le strade e gli altri spazi aperti urbani strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale;

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

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

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

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

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

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

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 n. 137 del 2020 (concesse per fronteggiare l'emergenza sanitaria da covid-19). In tal caso l'istanza è presentata entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1;

l) individuazione di criteri uniformi cui i comuni devono adeguare i propri regolamenti, al fine di garantire sempre il passaggio dei mezzi di soccorso nonché 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 prevede che il decreto legislativo di cui al comma 1 sia adottato su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy* e del Ministro della cultura, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro della giustizia, con il Ministro per la pubblica amministrazione, con il Ministro del turismo e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997, che è reso nel termine di 30 giorni dalla data di trasmissione dello schema del decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema del decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano entro 30 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 30 giorni che precedono la scadenza del termine di delega di cui al comma 1 o successivamente, quest'ultimo è prorogato di tre mesi.

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

**La RT** afferma che, 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.

Anche la proroga di concessioni e autorizzazioni già in essere, disposta dal comma 4, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

## Articolo 27

***(Modifiche agli articoli 221-bis e 238 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di sistemi autonomi di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio nonché di tariffa per la gestione dei rifiuti urbani)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, reca modifiche al decreto legislativo n. 152 del 2006 (Codice dell'ambiente). In particolare:

- all'articolo 221-bis, in materia di imballaggi, si prevede che il progetto, da corredare all'istanza con cui i produttori che optano per la costituzione di un sistema autonomo effettuano richiesta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, può riguardare imballaggi relativi a una o più filiere;
- all'articolo 238 del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006 si prevede che l'esclusione dalla tariffa per la gestione dei rifiuti urbani per le utenze non domestiche che conferiscono gli stessi al di fuori del servizio pubblico è valida, in rapporto alla quantità dei rifiuti conferiti, per i soggetti che la effettuano in tutto o in parte. Inoltre, si estende l'ambito di applicazione della norma al fine di riferirla non solo al recupero ma anche al riciclo.

**La RT** non considera la norma.

**Al riguardo**, tenuto conto del carattere ordinamentale della disposizione, non si hanno osservazioni da formulare.

## CAPO III

### DISPOSIZIONI IN MATERIA DI *START-UP* E DI ATTIVITÀ DI IMPRESA

## Articolo 28

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

Il comma 1, modificando l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 179 del 2012, impone che per essere considerata *start-up* innovativa un'impresa debba essere una microimpresa o una piccola o media impresa, come definite dalla raccomandazione 2003/361/CE, e non svolgere attività prevalente di agenzia e consulenza (lettere a) e a-bis))

Il comma 1-bis aggiunge i seguenti commi all'articolo 25, del decreto-legge n. 179 del 2012:

- il nuovo comma 2-bis dispone che la permanenza nel Registro di cui al comma 8, dopo la conclusione del terzo anno, è consentita sino a complessivi 5 anni dalla data di iscrizione nel registro, in presenza di almeno uno dei seguenti requisiti:
  - a) incremento al 25% della percentuale delle spese di ricerca e sviluppo, come definite dal comma 2, lettera h), numero 1);
  - b) stipula di almeno un contratto di sperimentazione con una Pubblica Amministrazione ai sensi dell'articolo 158, comma 2, lettera b), del decreto legislativo n. 36 del 2023;
  - c) registrazione di un incremento dei ricavi derivanti dalla gestione caratteristica dell'impresa o comunque individuati alla voce A1 del conto economico, di cui all'articolo 2425 del codice civile o dell'occupazione, superiore al 50% dal secondo al terzo anno;
  - d) costituzione di riserva patrimoniale superiore a 50.000 euro, attraverso ottenimento di un finanziamento convertendo, o aumento di capitale a sovrapprezzo che porti ad una partecipazione che non va oltre quella di minoranza, da parte di investitore terzo professionale, un incubatore o acceleratore certificato, un investitore vigilato, un *business angel* ovvero attraverso *equity crowdfunding* svolto tramite piattaforma autorizzata, e incremento al 20%

- della percentuale delle spese di ricerca e sviluppo come definite dal comma 2, lettera h), numero 1);
- e) ottenimento di almeno un brevetto.
- il nuovo comma 2-ter consente l'estensione del termine di 5 anni complessivi per la permanenza nel registro di cui al comma 8 per ulteriori periodi di 2 anni, sino a un massimo di 4 anni complessivi per il passaggio alla fase di “scaleup”, ove intervenga almeno uno dei seguenti requisiti:
    - a) aumento di capitale a sovrapprezzo da parte di un OICR, di importo superiore a 1 milione di euro, per ciascun periodo di estensione;
    - b) incremento dei ricavi derivanti dalla gestione caratteristica dell'impresa o comunque individuati alla voce A1 del conto economico, di cui all'articolo 2425 del codice civile, superiore al 100%.
  - il nuovo comma 2-quater dispone che nei casi di cui al comma 2-bis e 2-ter resta fermo quanto disposto dall'articolo 29, comma 7-bis (che eleva a regime i benefici fiscali relativi a deduzioni di costi o investimenti effettuati in start-up, previsti dai commi 1, 4 e 7 del medesimo articolo 29).

**La RT**, riferita alla versione originaria del comma 1, che richiedeva diversi e più numerosi requisiti per rientrare nella categoria di start up innovativa, afferma che le modifiche alla definizione di *start-up* innovativa potrebbero determinare effetti restrittivi della platea delle *start up* innovative<sup>13</sup>, senza determinare impatti negativi in termini di gettito.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare sul comma 1, atteso che le norme potrebbero appunto determinare una riduzione della platea delle *start-up* innovative, che sono beneficiarie di agevolazioni fiscali. Anche il complesso delle disposizioni di cui ai commi 2-bis e 2-ter potrebbero determinare un effetto riduttivo sulla platea delle *start-up* innovative, con conseguenti effetti fiscali di maggior gettito. Atteso, tuttavia, che tali maggiori entrate vengono quantificate (sia pure unitamente a quelle relative all'articolo 31) e utilizzate a copertura dell'onere ascrivibile al medesimo articolo 31, sarebbe opportuno che venissero puntualizzate le maggiori entrate attese, indicando altresì i dati alla base della stima.

## Articolo 29

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

Il comma 1 attribuisce alle *start-up* innovative iscritte nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8, del decreto- legge n. 179 del 2012, alla data di entrata in vigore

---

<sup>13</sup> Come rilevato dai rappresentanti di Banca d'Italia nel corso della loro audizione, nell'ambito dell'esame in sede referente, del disegno di legge in oggetto, “secondo nostre elaborazioni sui bilanci delle imprese iscritte al registro delle *start-up* innovative tra il 2013 e il 2017, meno del 40 per cento delle imprese che nel quinquennio successivo all'iscrizione sono state caratterizzate da una crescita elevata del fatturato rispettava le soglie di capitale sociale e numero di occupati previste dal ddl per il secondo anno di vita”.

della presente legge, il diritto di permanervi oltre il terzo anno a condizione che il raggiungimento dei requisiti di cui al comma 2-bis del medesimo articolo 25 avvenga:

- a) in caso di *start-up* iscritte nel registro da oltre 18 mesi, entro 12 mesi dalla scadenza dei tre anni;
- b) in caso di *start-up* iscritte da meno di 18 mesi, entro 6 mesi dalla predetta scadenza.

Il comma 2 dispone che le imprese che non possiedono più i requisiti di *start-up* innovativa, per effetto del comma 2-bis dell'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012, possono iscriversi, ove abbiano i requisiti, nel Registro delle PMI Innovative.

**La RT** riferita alla versione originaria dell'articolo risulta comunque utilizzabile, atteso che il nuovo testo, pur recando requisiti e condizioni diversi rispetto a quelli prima previsti per la permanenza nella sezione speciale del registro delle imprese, comunque individua un regime più restrittivo rispetto a quello vigente per conservare l'iscrizione nella predetta sezione. La RT afferma che la disposizione non determina effetti negativi, prevedendo l'applicazione di misure restrittive anche alla platea di *start-up* esistenti.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

### **Articolo 30**

#### ***(Modifiche alla definizione di incubatore certificato)***

Il comma 1, modificando l'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012, include, tra i possibili requisiti ai fini del riconoscimento di una società di capitali quale incubatore certificato, il possesso di adeguata esperienza nell'attività di supporto e accelerazione in favore di *start-up* innovative. Fra gli indicatori del predetto requisito vengono inserito il numero di candidature di progetti di accelerazione di start up, il numero di start up supportate nell'anno, la numerosità del personale delle *start-up* innovative supportate, la percentuale di variazione del numero complessivo degli occupati delle start-up innovative supportate rispetto all'anno precedente, nonché parametri inerenti alla crescita produttiva, ai capitali di rischio e al numero di brevetti registrati, già previsti e che vengono riferiti anche alle start-up supportate. Infine dispone che gli incubatori certificati che svolgono attività di supporto e accelerazione di *start-up* sono iscritti in una sezione speciale del registro delle imprese, diversa da quella di cui al periodo precedente.

Il comma 2 demanda ad apposito decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy* l'aggiornamento dei valori minimi di cui al comma 7 dell'articolo 25 del decreto-legge n. 179 del 2012 (inerenti alla sussistenza del requisito di adeguata e comprovata esperienza nel sostegno, supporto e accelerazione delle *start-up* innovative), con riferimento allo svolgimento delle attività di supporto e accelerazione di *start-up* innovative, diverse dalle attività di incubazione e sviluppo.

Il comma 3 esclude gli incubatori certificati che svolgono l'attività di supporto e accelerazione di *start-up* iscritti nella suddetta sezione speciale del registro delle imprese dall'applicazione delle disposizioni agevolative previste dall'articolo 26, comma 8, e 27 del medesimo decreto-legge n. 179 del 2012 e di quelle di cui all'articolo 31 della presente legge.

**La RT** ribadisce che le agevolazioni fiscali previste dagli articoli 26, comma 8, e 27 del DL n. 179 del 2012, nonché dall'articolo 31 del presente provvedimento, non sono

applicabili agli incubatori certificati che svolgono solo l'attività di accelerazione di *start-up* iscritti nella sezione speciale del registro delle imprese.

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

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

### **Articolo 31** **(Ulteriori misure di incentivazione)**

Il comma 1, integrando il comma 7-*bis* dell'articolo 29 del decreto-legge n. 179 del 2012, dispone che le agevolazioni ivi previste (relative agli investimenti in *start-up* innovative e consistenti nella detrazione dall'imposta lorda sul reddito delle persone fisiche di una quota della somma investita nel capitale sociale di una o più *start-up* innovative) sono concesse per un massimo di 5 anni dalla data di iscrizione nella sezione speciale del registro delle imprese di cui all'articolo 25, comma 8. Le agevolazioni di cui al presente articolo non trovano applicazione se l'investimento genera una partecipazione qualificata superiore al 25% del capitale sociale o dei diritti di *governance*, o se il contribuente è anche fornitore di servizi alla *start-up*, direttamente, ovvero anche attraverso società controllata o collegata, per un fatturato superiore al 25% dell'investimento agevolabile.

Il comma 2 riporta le seguenti modificazioni all'articolo 29-*bis* del decreto-legge n. 179 del 2012:

- la lettera *a*), integrando il comma 1, stabilisce che le agevolazioni ivi previste, consistenti nella detrazione dall'imposta lorda sul reddito delle persone fisiche di un importo pari al 50% della somma investita nel capitale sociale di una o più *start up* innovative, si applicano a condizione che tale investimento non produca una partecipazione qualificata superiore al 25% del capitale sociale o dei diritti di *governance*. Il diritto alla detrazione non sussiste se il contribuente è anche fornitore di servizi alla *start-up* – direttamente, ovvero anche attraverso società controllata o collegata – per un fatturato superiore al 25% dell'investimento portato a beneficio;
- la lettera *b*), inserendo il comma 1-*bis*), incrementa la percentuale di cui al comma 1 (dal 50) al 65% a decorrere dal 1° gennaio 2025;
- la lettera *c*), modificando il comma 2, puntualizza che la detrazione di cui al comma 1 si applica alle sole *start up* innovative, non più se semplicemente iscritte alla sezione speciale del Registro delle imprese al momento dell'investimento, bensì solo sino al terzo anno di iscrizione;
- la lettera *d*), integrando il comma 3, esclude la decadenza dal predetto beneficio nel caso di cessione, anche parziale, dell'investimento prima del decorso di tre anni qualora ciò sia avvenuto per ragioni indipendenti dalla volontà del contribuente. La detrazione matura, in caso di investimenti in convertendo, a fare data dalla disposizione di bonifico alla *start-up* della somma investita con causale “versamento in conto aumento di capitale” e trascrizione in riserva patrimoniale.

Il comma 3, modificando l'articolo 4, comma 9-*ter*, del decreto-legge n. 3 del 2015, limita al 31 dicembre 2024 l'ambito di applicazione dell'agevolazione fiscale disposta in via permanente dal comma 9-*ter* dell'articolo 4 del decreto-legge n. 3 del 2015, che ha previsto la detrazione dall'imposta lorda sul

reddito delle persone fisiche di un importo pari al 50% della somma investita dal contribuente nel capitale sociale di una o più PMI innovative.

**La RT** non analizza l'articolo, aggiunto dalla Camera dei deputati.

**Il rappresentante del Governo** ha affermato che le previsioni di cui al comma 2, lettera b), determineranno oneri pari a 12,7 milioni di euro per l'anno 2026 e a 7,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027. Ha evidenziato, altresì, “che ai suddetti oneri si farà fronte tramite quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni di cui agli articoli 28, comma 1, lettera a-bis), e 30-bis<sup>14</sup>, che a vario titolo sono volte a ridurre la platea dei beneficiari delle agevolazioni fiscali previste in favore dei soggetti che investono nel capitale delle medesime *start-up* innovative, con un recupero di gettito complessivamente stimato in 14,3 milioni di euro per l'anno 2026 e in 8,1 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027<sup>15</sup>”.

**Al riguardo**, andrebbero acquisiti elementi di dettaglio volti a suffragare le quantificazioni degli oneri e delle coperture indicate dal rappresentante del Governo, delle quali si prende atto senza poter procedere ad un autonomo riscontro.

## **Articolo 32**

### ***(Contributo sotto forma di credito d'imposta in favore degli incubatori e degli acceleratori certificati)***

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

Il comma 2 stabilisce che il contributo di cui al comma 1 è concesso nel limite di spesa complessivo di 1.800.000 euro annui a decorrere dall'anno 2025.

Il comma 3 demanda ad apposito decreto interministeriale la definizione, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 2, dei criteri e delle modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta di cui al presente articolo, nonché la definizione delle modalità di verifica, controllo ed eventuale recupero dei benefici non spettanti.

Il comma 4 prevede che i contributi di cui al comma 1 siano concessi nei limiti previsti dal regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE agli aiuti *de minimis*.

---

<sup>14</sup> Ora articolo 31.

<sup>15</sup> V. Camera dei deputati, Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari, 27 novembre 2024, p. 69.

**La RT** ribadisce che la disposizione determina effetti negativi pari al limite di spesa stabilito normativamente in 1,8 milioni di euro annui dal 2025.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica ascrive alle norme i seguenti effetti:

*(milioni di euro)*

Co.	Descrizione	e/s	nat	Saldo netto da				Fabbisogno				Indebitamento netto					
				finanziare				2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027	2024	2025
1	Credito di imposta pari al 8% della somma investita dagli incubatori certificati nel capitale sociale di una start-up innovativa	S	K		1,8	1,8	1,8			1,8	1,8	1,8			1,8	1,8	1,8

**Al riguardo**, nulla da osservare.

### **Articolo 33**

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

Il comma 1 apporta le seguenti modificazioni all'articolo 1 della legge n. 232 del 2016:

le lettere a) e b), modificando i commi 90 e 94, prevedono che l'attuale esenzione dall'imposta sul reddito per i redditi generati dagli investimenti qualificati indicati ai comma 89 e 92 del medesimo articolo 1 (relativi a investimenti in azioni, prestiti, fondi di investimento ecc. effettuati dagli enti di previdenza obbligatoria -casse di previdenza private e dei liberi professionisti- e dalle forme di previdenza complementare) sia subordinata alla condizione che gli investimenti qualificati in quote o azioni di fondi per il *venture capital* di cui al comma 89, lettera *b-ter*) siano almeno pari al 5% del paniere degli investimenti qualificati risultanti dal rendiconto dell'esercizio precedente e, a partire dall'anno 2026 almeno pari al 10% del paniere degli investimenti qualificati risultanti dal rendiconto dell'esercizio precedente;

Il comma 2 fa salvo il riconoscimento del beneficio fiscale sui redditi finanziari derivanti dagli investimenti già effettuati ai sensi dell'articolo 1, comma 88 e seguenti e 92 e seguenti della legge n. 232 del 2016 alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il comma 3, modificando l'articolo 8, comma 5, lettera *b*), del decreto-legge n. 70 del 2011, prevede che il Fondo di garanzia PMI possa sostenere con garanzia concessa a titolo oneroso il capitale di rischio investito dagli organismi di investimento collettivo del risparmio chiusi, ivi inclusi quelli di *venture capital* (a l.v. tale possibilità è contemplata per investimenti effettuati da fondi comuni di investimento mobiliari chiusi).

**La RT**, riferita alla versione originaria dell'articolo, non è più utilizzabile.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, non vi sono osservazioni da formulare.

## Articolo 34

### ***(Obbligo dei comuni di conformarsi alle nuove specifiche tecniche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive)***

Il comma 1, al fine di assicurare la semplificazione degli oneri amministrativi a carico delle imprese nei procedimenti previsti dal regolamento di cui al DPR n. 160 del 2010, dispone che i comuni provvedono, nel termine di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* 26 settembre 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 25 novembre 2023 (ovvero entro 12 mesi dalla comunicazione da parte di Unioncamere, per conto delle Camere di commercio, dell'operatività del Catalogo del sistema informatico degli sportelli unici), a dotarsi di componenti informatiche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP) conformi alle specifiche tecniche previste dall'allegato al medesimo decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* 26 settembre 2023 ovvero, entro il medesimo termine, a delegare le funzioni del SUAP alla CCIAA territorialmente competente, ai sensi dell'articolo 4, comma 11, del regolamento di cui al DPR n. 160 del 2010.

**La RT** non analizza l'articolo, aggiunto dalla Camera dei deputati.

Durante l'esame in prima lettura, **il rappresentante del Governo** ha chiarito che, “al fine di assicurare che la previsione di cui all'articolo 33, la quale prevede che i comuni provvedono, entro il termine di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* 26 settembre 2023, a dotarsi di componenti informatiche per il funzionamento dello sportello unico per le attività produttive (SUAP) o, entro il medesimo termine, a delegare le funzioni del SUAP alla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competente, previa stipulazione di apposita convenzione, non determini maggiori oneri a carico della finanza pubblica, occorre allinearne le previsioni a quelle già vigenti dell'articolo 4, comma 11, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 160 del 2010, le quali già prevedono che nel caso in cui il comune non abbia istituito il SUAP, o questo non abbia i requisiti prescritti, l'esercizio delle relative funzioni è delegato alla Camera di commercio territorialmente competente.”<sup>16</sup>.

In tal senso è stata apportata una modifica all'ultimo periodo dell'articolo in esame che ha eliminato la convenzione tra Comuni e Camere di commercio.

**Al riguardo**, pur prendendo atto dei chiarimenti forniti dal Governo circa la già prevista attribuzione in alcuni casi alle Camere di commercio delle funzioni degli sportelli unici per le attività produttive, andrebbe comunque confermato che i Comuni e le Camere di commercio dispongano a legislazione vigente delle risorse necessarie per acquisire le componenti informatiche conformi alle specifiche tecniche di cui al DM del 26 settembre 2023 citato dalla norma.

---

<sup>16</sup> V: Camera dei deputati, Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari, 27 novembre 2024, p. 55.

## Articolo 35

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

Il comma 1, sostituendo la lettera b) del comma 1 dell'articolo 26-bis (Ingresso e soggiorno per investitori) del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo n. 286 del 1998, consente l'ingresso e il soggiorno nel territorio dello Stato, per periodi superiori a tre mesi, al di fuori delle "quote" (ossia delle quote massime di stranieri da ammettere nel territorio dello Stato per lavoro subordinato, anche stagionale, e per lavoro autonomo, tenuto conto dei ricongiungimenti familiari e delle misure di protezione temporanea) anche agli stranieri che intendono effettuare, in nome proprio o per conto della persona giuridica che legalmente rappresentano, un investimento di almeno euro 500.000 in un fondo di *venture capital* costituito e operante in Italia. Restano invariate le ulteriori fattispecie e condizioni che, a legislazione vigente, consentono l'ingresso e il soggiorno per gli investitori.

**La RT** non ascrive alla disposizione effetti, trattandosi della previsione di un'ulteriore possibilità di investimento.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto attesi sui saldi di finanza pubblica non espone valori.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

## Articolo 36

### *(Sospensione dell'efficacia delle disposizioni in materia di accreditamento e di accordi contrattuali con il Servizio sanitario nazionale)*

Il comma 1, al fine di procedere a una revisione complessiva della disciplina concernente l'accreditamento istituzionale e la stipulazione degli accordi contrattuali per l'erogazione di prestazioni sanitarie e socio-sanitarie per conto e a carico del SSN, sospende l'efficacia delle disposizioni di cui agli articoli 8-*quater*, comma 7<sup>17</sup>, e 8-*quinquies*, comma 1-*bis*<sup>18</sup>, del decreto legislativo n. 502 del 1992, nonché del decreto del Ministro della salute 19 dicembre 2022, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 31 dicembre 2022, adottato ai sensi del citato articolo 8-*quater*, comma 7, fino agli esiti delle attività del Tavolo di lavoro per lo sviluppo e l'applicazione del sistema di accreditamento nazionale, istituito ai sensi dell'intesa sancita dalla Conferenza permanente per i rapporti Stato-regioni e province autonome in data 20 dicembre 2012 (Rep. atti n. 259/CSR), da sottoporre ad apposita intesa nell'ambito della medesima Conferenza permanente, e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2026.

---

<sup>17</sup> Il comma 7 dell'articolo 8-*quater* del decreto legislativo n. 502 del 1992 è stato sostituito dall'articolo 15 della legge n. 118 del 2022 (legge per la concorrenza 2021) e ha modificato la disciplina in caso di richiesta di accreditamento da parte di nuove strutture. In base alla versione previgente l'accreditamento, ove richiesto, poteva essere concesso, in via provvisoria, per il tempo necessario alla verifica del volume di attività svolto e della qualità dei suoi risultati. Il comma 7, come sostituito dalla legge per la concorrenza 2021 e ora sospeso, prevede, in caso di accreditamento da parte di nuove strutture o per l'avvio di nuove attività in strutture preesistenti, la concessione dell'accreditamento in base alla qualità e ai volumi dei servizi da erogare, dei risultati dell'attività eventualmente già svolta e altri criteri e modalità definiti con il decreto del Ministro della salute 19 dicembre 2022, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 305 del 31 dicembre 2022.

<sup>18</sup> Il comma 1-*bis* dell'articolo 8-*quinquies* disciplina le procedure per la selezione dei soggetti privati per la stipula di accordi contrattuali con le Regioni e introduce tra i criteri di selezione l'effettiva alimentazione in maniera continuativa e tempestiva del fascicolo sanitario elettronico (FSE) e gli esiti delle attività di controllo, vigilanza e monitoraggio per la valutazione delle attività erogate, le cui modalità sono definite con il citato decreto del Ministro della salute 19 dicembre 2022.

**La RT** non analizza l'articolo, aggiunto dalla Camera dei deputati.

**Al riguardo**, si ricorda che il 15 dicembre 2022 è stato recepito in Conferenza Stato Regioni il decreto con le regole per il rilascio di nuovi accreditamenti per le strutture private e per le verifiche per la selezione dei soggetti privati in relazione alla stipula di accordi con il SSN, attuativo dell'articolo 15 della legge n. 118 del 2022 (legge per la concorrenza 2021). La sua entrata in vigore era stata però posticipata al 31 dicembre 2024 dall'articolo 4, comma 7-*bis*, del decreto-legge n. 215 del 2023 (Milleproroghe).

Non vi sono osservazioni da formulare, atteso che, come ricordato dal rappresentante del Governo, la norma si limita “a differire l'applicazione di disposizioni alle quali non sono stati ascritti effetti finanziari”<sup>19</sup>.

### **Articolo 37** ***(Disposizioni in materia di buoni pasto)***

La norma, inserita dalla Camera dei deputati, reca disposizioni in materia di buoni pasto.

In particolare, al fine di assicurare una regolamentazione omogenea e di garantire condizioni che implementino lo sviluppo concorrenziale del mercato e il rispetto dei principi di parità di trattamento, ragionevolezza, equità ed utilità sociale, si prevede che l'articolo 131, comma 5, lettera c), del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36<sup>20</sup>, si applichi anche agli accordi, comunque denominati, che non rientrano nell'ambito di applicazione del predetto articolo, stipulati dalle imprese che emettono i buoni pasto, in forma cartacea o elettronica, e gli esercenti. Conseguentemente, tali accordi prevedono, quale corrispettivo richiesto agli esercenti da parte delle imprese emittenti i buoni pasto, un importo, che remunera anche ogni eventuale servizio aggiuntivo offerto agli esercenti, non superiore al 5 per cento del valore nominale del buono pasto.

Le clausole contrattuali contrarie alle predette disposizioni sono nulle e sono sostituite di diritto da quanto sopra previsto.

Le predette disposizioni si applicano:

- a) a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge nei confronti degli esercenti che alla medesima data non sono vincolati da alcun accordo con imprese emittenti;
- b) a decorrere dal 1° settembre 2025 anche agli accordi in essere alla data di entrata in vigore della presente legge.

Per consentire un equilibrato riallineamento delle pattuizioni contrattuali che legano l'impresa emittente ai committenti datori di lavoro:

---

<sup>19</sup> V. Camera dei deputati, Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari, 27 novembre 2024, p. 55.

<sup>20</sup> L'articolo 131, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 36 del 2023 prevede che l'attività di emissione di buoni pasto abbia per scopo l'erogazione del servizio sostitutivo di mensa aziendale per il tramite di esercizi convenzionati, a mezzo di buoni pasto o di altri titoli rappresentativi di servizi. L'affidamento dei servizi sostitutivi è riservato a società di capitali, con capitale versato non inferiore a 750.000 euro e costituite con tale specifico oggetto sociale, il cui bilancio deve essere corredato della relazione redatta da una società di revisione. Il successivo comma 5 prevede altresì che l'affidamento dei servizi avvenga esclusivamente con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. Il bando di gara stabilisce i criteri di valutazione dell'offerta pertinenti, tra cui, ai sensi della lettera c), lo sconto incondizionato verso gli esercenti, in misura non superiore al 5 per cento del valore nominale del buono pasto. Tale sconto incondizionato remunera altresì ogni eventuale servizio aggiuntivo offerto agli esercenti.

a) per i buoni pasto emessi entro il 1° settembre 2025 continuano ad applicarsi le condizioni concordate con gli esercenti prima della data di entrata in vigore della presente legge, in deroga al comma 3 lettera b), comunque non oltre il 31 dicembre 2025;

b) fatta salva la rinegoziazione, le imprese emittenti a decorrere dal 1° settembre 2025, possono recedere dai contratti già conclusi con i committenti datori di lavoro, senza indennizzi o oneri, in deroga all'articolo 1671 del codice civile.

**La RT** non considera la norma.

**Il rappresentante del Governo**, nel corso dell'esame del provvedimento alla Camera dei deputati, ha segnalato che le disposizioni dell'articolo, che introducono limiti agli sconti incondizionati verso gli esercenti nell'ambito degli accordi stipulati tra le imprese che emettono buoni pasto e gli esercenti, non sono suscettibili di determinare oneri per la finanza pubblica, in quanto recano norme volte a regolare rapporti contrattuali tra soggetti privati.

**Al riguardo**, le disposizioni appaiono finalizzate ad estendere alla negoziazione tra soggetti privati il tetto massimo del 5 per cento fissato nell'ambito degli appalti pubblici alle commissioni richieste dalle aziende emittenti i buoni pasto, quali corrispettivo per ogni eventuale servizio aggiuntivo fornito agli esercenti. Si osserva che le suddette disposizioni, che appaiono volte a rivedere i margini di remunerazione relativi ai servizi forniti dalle aziende emittenti i buoni pasto agli esercenti, non dovrebbero riguardare l'ambito pubblico, già regolato in tal senso dall'articolo 131, comma 5, lettera c), del Codice dei contratti pubblici, le cui disposizioni vengono ora estese anche ai privati.

Pur considerato i chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, appare opportuno che siano forniti ulteriori elementi informativi con riferimento alla possibilità che l'apposizione di limiti agli sconti incondizionati verso gli esercenti nell'ambito degli accordi stipulati tra le imprese che emettono buoni pasto e gli esercenti, possa condurre ad un incremento dell'utilizzo dei buoni pasto. Tale circostanza, atteso che alla somministrazione di buoni pasto è collegato uno specifico regime fiscale<sup>21</sup>, potrebbe determinare effetti di gettito per l'erario differenti rispetto a quanto scontato a legislazione vigente.

---

<sup>21</sup> L'articolo 51, comma 2, lettera c), del DPR n. 917 del 1986 (Testo unico delle imposte sui redditi), come modificato da ultimo dall'articolo 1, comma 677, della legge n. 160 del 2019, stabilisce che non concorrono alla formazione del reddito di lavoro dipendente:

- le somministrazioni di vitto da parte del datore di lavoro nonché quelle in mense organizzate direttamente dal datore di lavoro o gestite da terzi;
- le prestazioni sostitutive delle somministrazioni di vitto fino all'importo complessivo giornaliero di euro 4, aumentato a euro 8 nel caso in cui le stesse siano rese in forma elettronica;
- le indennità sostitutive delle somministrazioni di vitto corrisposte agli addetti ai cantieri edili, ad altre strutture lavorative a carattere temporaneo o ad unità produttive ubicate in zone dove manchino strutture o servizi di ristorazione fino all'importo complessivo giornaliero di euro 5,29.

### Articolo 38

**(Modifica all'articolo 15 della legge 21 ottobre 2005, n. 219, in materia di reciprocità nel sistema dei medicinali emoderivati prodotti dal plasma)**

Il comma 1, integrando l'articolo 15, comma 3, primo periodo, della legge n. 219 del 2005, aggiunge un requisito richiesto per gli Stati non appartenenti all'Unione Europea, dove le aziende che producono medicinali emoderivati possono utilizzare stabilimenti per la lavorazione del plasma raccolto dai servizi trasfusionali italiani, nell'ambito di convenzioni con le regioni e le province autonome, prevedendo che le aziende possano avvalersi di stabilimenti solo in Stati terzi nei cui territori il plasma è lavorato in regime di libero mercato.

**La RT** non analizza l'articolo, aggiunto dalla Camera dei deputati.

**Al riguardo**, nulla da osservare.

### CAPO IV

### DISPOSIZIONI FINANZIARIE ED ENTRATA IN VIGORE

### Articolo 39

**(Disposizioni finanziarie)**

Il comma 1 impone che, salvo quanto previsto dal comma 2, dall'attuazione della presente legge non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le relative attività siano svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Il comma 2 provvede alla copertura degli oneri derivanti dall'articolo 31, comma 2, lettera b), valutati in 12,7 milioni di euro per l'anno 2026 e in 7,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027, e agli oneri derivanti dall'articolo 32, pari a 1,8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025:

- a) quanto a 1,8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025 mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle imprese e del *made in Italy*;
- b) quanto a 12,7 milioni di euro per l'anno 2026 e a 7,2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027 mediante corrispondente utilizzo di quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle disposizioni di cui agli articoli 28, comma 1, lettera b), e 31.

**La RT** nulla aggiunge al contenuto del dispositivo.

**Il prospetto riepilogativo** degli effetti d'impatto sui saldi di finanza pubblica - relativo al testo iniziale comprendente la sola copertura sul fondo speciale (la lettera b) è stata introdotta dalla Camera dei deputati) - ascrive alle norme i seguenti effetti:

(milioni di euro)

Co.	Descrizione	e/s	nat	Saldo netto da				Fabbisogno				Indebitamento netto			
				2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027	2024	2025	2026	2027
2	Riduzione Tabella B - MIMIT	S	K		-1,8	-1,8	-1,8		-1,8	-1,8	-1,8		-1,8	-1,8	-1,8

**Al riguardo**, nulla da osservare sulla lettera a), atteso che l'accantonamento oggetto di riduzione presenta le occorrenti disponibilità e che la spesa oggetto di copertura riveste anch'essa natura capitale.

Per quanto attiene alla copertura di cui alla lettera b) si ribadisce la necessità di acquisire una valutazione puntuale delle maggiori entrate, specificando le quote ascrivibili a ciascuno dei due articoli indicati, nonché i dati e le ipotesi alla base delle stime. Tali elementi informativi andrebbero forniti anche rispetto alla quantificazione dell'onere corrispondente, di cui alla prima parte dell'alinea del comma 2.

# Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

- Ott. 2024 [Nota di lettura n. 200](#)  
**A.S. 1258:** "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2024"
- " [Nota di lettura n. 201](#)  
**A.S. 1272:** "Conversione in legge del decreto-legge 17 ottobre 2024, n. 153, recante disposizioni urgenti per la tutela ambientale del Paese, la razionalizzazione dei procedimenti di valutazione e autorizzazione ambientale, la promozione dell'economia circolare, l'attuazione di interventi in materia di bonifiche di siti contaminati e dissesto idrogeologico"
- " [Nota di lettura n. 202](#)  
**A.S. 1274:** "Conversione in legge del decreto-legge 19 ottobre 2024, n. 155, recante misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali"
- Nov. 2024 [Nota di lettura n. 203](#)  
**A.S. 1287:** "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 settembre 2024, n. 131, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi derivanti da atti dell'Unione europea e da procedure di infrazione e pre-infrazione pendenti nei confronti dello Stato italiano" (Approvato dalla Camera dei deputati)
- " [Documentazione di finanza pubblica n. 14](#)  
Legge di bilancio 2025 – Effetti sui saldi e conto risorse e impieghi – **A.C. 2112**
- " [Nota di lettura n. 204](#)  
Schema di decreto legislativo recante revisione del regime impositivo dei redditi (**Atto del Governo n. 218**)
- " [Nota di lettura n. 205](#)  
**A.S. 1297:** "Conversione in legge del decreto-legge 14 novembre 2024, n. 167, recante misure urgenti per la riapertura dei termini di adesione al concordato preventivo biennale e l'estensione di benefici per i lavoratori dipendenti, nonché disposizioni finanziarie urgenti per la gestione delle emergenze"
- " [Nota di lettura n. 206](#)  
Schema di decreto legislativo recante adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2023/1113, riguardante i dati informativi che accompagnano i trasferimenti di fondi e determinate cripto-attività e che modifica la direttiva (UE) 2015/849, e per l'attuazione della direttiva (UE) 2015/849, relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo, come modificata dall'articolo 38 del medesimo regolamento (UE) 2023/1113 (**Atto del Governo n. 227**)
- " [Nota di lettura n. 207](#)  
Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (**Atto del Governo n. 226**)
- Dic. 2024 [Nota di lettura n. 208](#)  
**A.S. 1310:** "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 ottobre 2024, n. 145, recante disposizioni urgenti in materia di ingresso in Italia di lavoratori stranieri, di tutela e assistenza alle vittime di caporalato, di gestione dei flussi migratori e di protezione internazionale, nonché dei relativi procedimenti giurisdizionali" (Approvato dalla Camera dei deputati)
- " [Nota di lettura n. 209](#)  
Schema di decreto legislativo recante disposizioni per disciplinare le particolari limitazioni all'esercizio dell'attività di carattere sindacale da parte del personale impiegato in attività operativa, addestrativa, formativa ed esercitativa, anche fuori dal territorio nazionale, inquadrato in contingenti o a bordo di unità navali ovvero distaccato individualmente (**Atto del Governo n. 234**)